

Përmbajtja:

I SHPJEGIMI I PLANIT URBAN RREGULLUES “MATI”

1	Historiati	9
2	Baza legjislative	9
3	Zona e planit urban rregullues / harta kadastrale	10
4	Planifikimi i nivelit të lartë	12
4.1	Plani Strategjik 2004-2020.....	12
5	Profili urban	14
5.1	Situacioni / SWOT-analizat.....	14
5.1.1	Lokacioni në qytet /rrethina dhe lidhjet	14
5.1.2	Zhvillimi historik	17
5.1.3	Pamja e qytetit dhe peizazhi	18
5.1.4	Shfrytëzimi i tokës dhe ndërtësës.....	23
5.1.5	Infrastruktura sociale	24
5.1.6	Infrastruktura teknike	26
5.1.7	Topografia / Struktura peizazhore	26
5.1.8	Trafiku dhe transporti.....	29
5.1.9	Prona e pasurive të patundshme	30
6	Qëllimet dhe programi për planin struktural dhe planin urban rregullues.....	32
6.1	Qëllimet për planin struktural dhe planin urban rregullues	32
6.2	Programi për planin struktural dhe planin urban rregullues ...	33
7	Plani struktural	34
7.1	Godinat	34
7.2	Konceptet ideore	34
7.3	Plani i detajizuar	38
7.4	Struktura Urbane	41
7.5	Struktura peizazhore	41
7.6	Trafiku dhe transporti.....	45
7.7	Infrastruktura sociale	45
7.8	Modulet e planifikimit urban.....	48
8	Ndikimi i rrugëve dhe parqeve të projektuara	51
9	Rregullivat e planit urban rregullues.....	55
9.1	Lloji dhe dendësia e shfrytëzimit të ndërtimit.....	55
9.2	Tipi i mbulimit të ngastrës dhe shfrytëzimi i ndryshëm i saj.....	59
9.3	Trafiku	64
9.4	Infrastruktura teknike.....	73

9.5	Struktura e gjelbër dhe sipërfaqet e lira.....	79
9.6	Kontrrolli i ndotjes.....	79
9.7	Zonat për pendë, gjurmime dhe muret mbajtëse të nevojshme për ndërtimin e strukturës së rrugëve	80
9.8	Rregullat e projektimit	80
10	Implementimi	81
10.1	Strategjia e zhvillimit	81
10.2	Kostoja e infrastrukturës publike	84
10.3	Implementimi – Modeli i kujdestarisë	85
II	KALKULIMI I SHFRYTËZIMIT TË TOKËS	
	KARAKTERISTIKAT URBANE.....	86
1	Kalkulimi i shfrytëzimit të tokës.....	86
2	Karakteristikat urbane.....	86
III	SHPJEGIMI I PLANEVE / RREGULLAT E SHKRUARA	87
	PJESA A: LIGJET RREGULLUESE TË PLANIFIKIMIT	87
	PJESA B: LIGJET RREGULLUESE TË NDËRTIMIT	98
	PJESA C: REFERENCAT	98
LISTA E FIGURAVE		
Fig. 1:	Zona e Planit Urban Rregullues	10
Fig. 2:	Pani Strategjik i Prishtinës	12
Fig. 3	Plani Zhvillimor i Qytetit	13
Fig. 4	Lokacioni në qytet	14
Fig. 5	Mati shikuar nga ana jugore	19
Fig. 6	Pamje nga Mati	20
Fig. 7	Pamje nga Mati	21
Fig. 8	Shfrytëzimi i tokës	24
Fig. 9	Detaj nga “Harta Pedologjike e ish-RSFJ”	27
Fig. 10	Rrugë në Mati	29
Fig. 11	Moduli urban 1	49
Fig. 12	Moduli urban 2	50
Fig. 13	Objektet e prekura -	51
Fig. 14	Objektet e prekura - rruga Muharrem Fejza	52
Fig. 15	Objektet e prekura – Rrugët lidhëse të projektuara A dhe B ..	53
Fig. 16	Objektet e prekura- Isa Kastrati dhe lidhja me rrugën unazore	54
Fig. 17	Objektet e prekura – Parku qendror	54
Fig. 18	Etazhet e plota	56

Fig. 19	Lartësia e strehës dhe kurrizit te kulmit	57
Fig. 20	Treguesi i Mbulimit të sipërfaqes së ngastrës (TMN)	57
Fig. 21	Treguesi i sipërfaqes së ngastrës (TSK)	58
Fig. 22	Treguesi i Sipërfaqeve te Gjelbëruara (TSGJ)	58
Fig. 23	Sipërfaqja e lirë	59
Fig. 24	Sipërfaqja e lirë në ngastrën publike	59
Fig. 25	Tipi i hapur i mbulesës	60
Fig. 26	Tipet e ndryshme të mbulimit 1 dhe 2	61
Fig. 27	Tipet e ndryshme të mbulimit 3 dhe 4	62
Fig. 28	Tipet e ndryshme të mbulimit 5 dhe 6	63
Fig. 29	Prerja tërthore A: Bulevardi kryesor, Rruga C e planifikuar . .	64
Fig. 30	Prerja tërthore B: Bulevardi kryesor në ballkonet urbane . . .	65
Fig. 31	Prerja tërthore C: „Bulevardi Mati” tek parku i Matit	66
Fig. 32	Prerja tërthore D:	66
Fig. 33	Prerja tërthore E: Rruga kryesore neper Parkun e luginës . . .	67
Fig. 34	Prerja tërthore F: Rruga kryesore në njërën anë të parkut në luginë	67
Fig. 35	Prerja tërthore G: Bulevardi kryesor me dyqane në njërën anë	68
Fig. 36	Prerja –Tërthore H: Rruga përmbledhëse me dyqane – rruga e planifikuar F	69
Fig. 37	Prerja tërthore I: Rruga përmbledhëse/ lokale	69
Fig. 38	Preja tërthore J: rruga përmbledhëse / rrugët lokale me një rresht të parkimit- Muharrem Fejza	70
Fig. 39	Prerja tërthore K: Rrugët lokale në zonat me trafik të qetë . .	70
Fig. 40	Example street cross-section (Planned street F)	74
Fig. 41	Lartësia e kulmit	80
Fig. 42	Strategjia e zhvillimit	84

LISTA E PLANEVE

Plani 1	Harta e Kadastrave	11
Plani 2	Profili urban – Rrethina dhe lidhjet	16
Plani 3	Profili Urban – Pamja e tablosë	22
Plani 4	Profili Urban – shfrytëzimi i tokës	25
Plani 5	Profili urban – Peizazhi dhe topografia	28
Plani 6	Profili Urban – Trafiku dhe transporti	31
Plani 7	Plani struktural – Godinat / Zgjidhjet ideore	37
Plani 8	Plani struktural – Plani i detajuar	40
Plani 9	Plani struktural – faza e parë	43
Plani 10	Plani struktural	44
Plani 11	Pjerrtësia e rrugëve	72
Plani 12-1:	Planifikimi i qytetit, dizajni i rrjetit të infrastrukturës- skema për ujëra të zeza dhe atmosferike	75
Plani 12-2:	Planifikimi i qytetit, dizajni i rrjetit të infrastrukturës- skema për sistemin e ujësjellësit	76

Plani 12-3:	Planifikimi i qytetit, dizajni i rrjetit të infrastrukturës- skema për sistemin elektrik dhe telefonik	77
Plani 12-4:	Planifikimi i qytetit, dizajni i rrjetit të infrastrukturës- skema për sistemin nxehjes qendrore	78
Plani 13	Faza e parë e ndërtimit	82
Plani 14	Plani Urban Rregullues	100
Plani 15	Plani Urban Rregullues pjesa A	101
Plani 16	Plani Urban Rregullues pjesa B	102
Plani 17	Plani Urban Rregullues pjesa C	103

I Shpjegimi i Planit Urban Rregullues “Mati”

1 HISTORIATI

Që nga viti 1999, Prishtina ka përjetuar rritje të dukshme të popullsisë, ku bashkë me të bëhet rritja e kërkesës për shtëpi dhe objekte tregtare. Për shkak të mungesës së projektimit të tokës ndërtimore, Prishtina është ballafaquar në shumë pjesë të komunës me rritjen e papërmbajtur të vendbanimeve. Nga kjo rritje është prekur më së shumti periferia e qytetit.

Ky zgjerim urban ka ndikim negativ në strukturën urbane të Prishtinës dhe kufizon mundësitë e zhvillimit të qytetit në të ardhmen. Rritja e paplanifikuar e vendbanimeve gjithashtu ka sforcuar veprimin e sistemit të infrastrukturës teknike dhe ka një influence dëmtoese në ambientin natyror.

Mungesa e tokës ndërtimore, kufizon nivelin e investimeve të ardhshme private dhe komerciale. Qytetarëve si dhe ekonomisë së vendit, për ndërtimin e banesave dhe ndërtesave tregtare, iu nevojiten kushte të sigurtat të investimit dhe siguri në planifikim. Kjo mund të arrihet nëpërmjet përcaktimit legal të tokës së ndërtimit dhe vendosjes së rregullave të ndërtimit.

Me miratimin e “Planit Strategjik – Zhvillimi Urban i Prishtinës”, komuna ka përfunduar procesin e zhvillimit urban të planifikuar e cila shpie në krijimin e kushteve të sigurtat të investimit.

Plani Strategjik identifikon zonën e “Mati-it” pjesërisht si „zonë me përmbajtje mikse urbane“ dhe „kryesisht zonë banimi“. Në përputhje me Ligjin mbi Planifikimin Hapësinor të Kosovës, PUR për zonën e “Mati-it” vendos rregullat mbi ndërtimin e objekteve dhe strukturave tjera fizike si dhe rregullat për shfrytëzimin e tyre.

2 BAZA LEGJISLATIVE

Plani Urban Rregullues i Matit është i bazuar në Ligjin mbi Planifikimin Hapësinor, Ligji Nr 2003/14, i miratuar nga Kuvendi i Kosovës me 3 korrik 2003 me rregulloren Nr 2003/30 të 10 Shtatorit 2003 dhe ligjin mbi ndërtimin, Ligji Nr 2004/15, i miratuar nga Kuvendi i Kosovës me 27 Maj 2004 me rregulloren Nr 2004/37 të 14 Tetorit 2004.

3 ZONA E PLANIT URBAN RREGULLUES / HARTA KADASTRALE

Plani Urban Rregullues Mati përfshin sipërfaqen prej 225,1 ha dhe gjendet në pjesën lindore periferike të Prishtinës. Është e kufizuar me:

- Në Perëndim me skajin e zonave të ndërtuara
- Në Jug me "Përroi i Matit",
- Në Lindje me përroin në pjesën perëndimore të Matiçanit,
- Në Veri me rrugën Isa Kastrati dhe çarkorja e brendshme që do të ndërtohet në të ardhmen.



Fig. 1: Zona e Planit Urban Rregullues

Plani 1 Harta e Kadastrave

4 PLANIFIKIMI I NIVELIT TË LARTË

4.1 Plani Strategjik 2004-2020

Plani strategjik për zhvillimin urban të Prishtinës është miratuar nga Kuvendi Komunal me 2004. Bazuar në këtë plan, qendra e qytetit do të zgjerohet me “boshtin urban” në Jug të Matit.

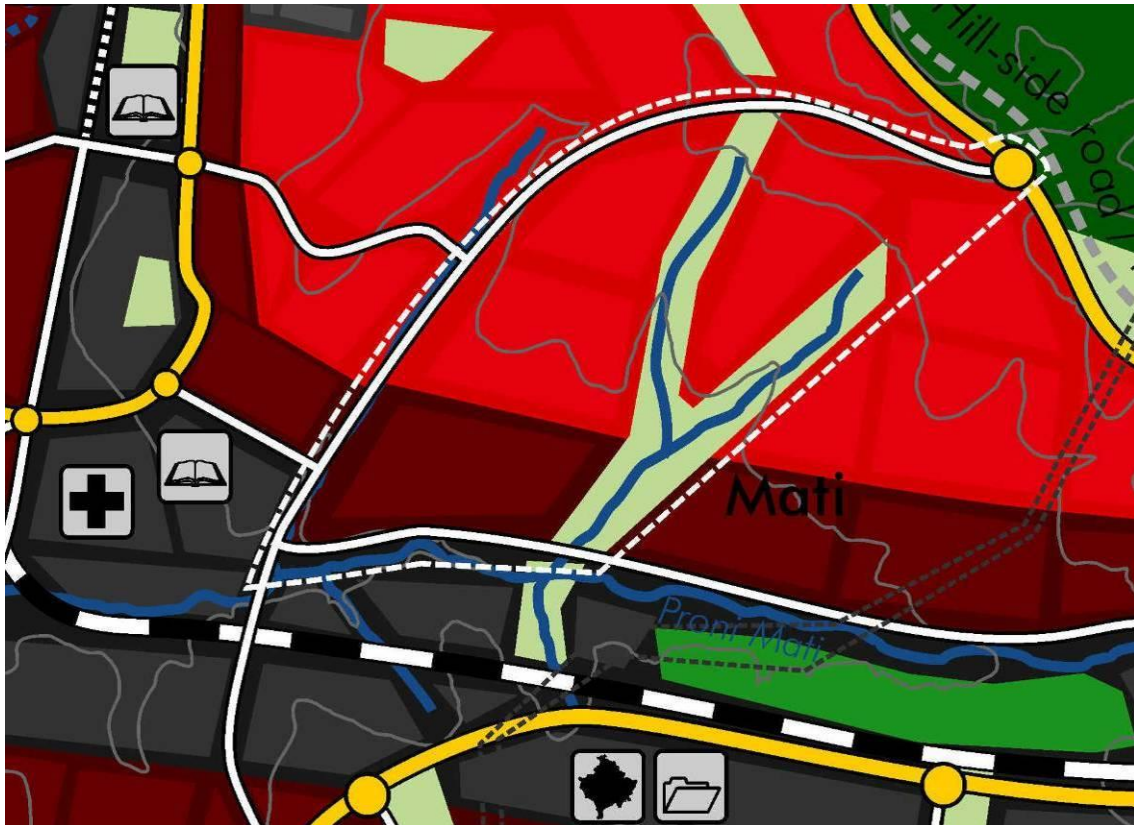


Fig. 2: Plani Strategjik i Prishtinës

Pjesa jugore e zonës është identifikuar si “Zonë Urbane me përmbajtje mikse”. Në këtë zonë janë parashikuar përmbajtjet si: banim, biznes, shitje me pakicë si dhe shfrytëzime të tjera tregtare.

Pjesa veriore, është definuar kryesisht si zonë urbane për banim. Në këtë zonë mjaft të dendur me banim, parashihen shtëpi banimi për një familje. Kjo zonë gjithashtu duhet të pajset me infrastrukturë sociale relevante, siç janë: tregtia e vogël, çerdhet, shkollat dhe shtëpitë e shëndetit.

Plani strategjik definon përrrenjtë e pjesës lindore si pjesë të brezit të gjelbër të qytetit, si unazë përreth qendrës së qytetit me elemente të ndryshme peizazhi. Brezi i gjelbër i qytetit vazhdon në jug të boshtit urban dhe në veri nëpër qytet.



Fig. 3 Plani Zhvillimor i Qytetit

5 PROFILI URBAN

5.1 Situacioni / SWOT-analizat¹

5.1.1 Lokacioni në qytet /rrethina dhe lidhjet

Mati është i vendosur në pjesën jug-lindore të Prishtinës. Kjo zonë është pjesë e luginës në drejtimin perëndim-lindje, në jug të Gërmisë. Është e kufizuar në perëndim nga disa zona të shkallës së lartë të banimit, të cilat njëherësh formojnë skajin, kufirin e qytetit të Prishtinës. Fshati Matiçan shtrihet në luginën, në lindje të zonës. Viteve të fundit janë bërë shumë ndërtime në mes të Prishtinës dhe Matiçanit.

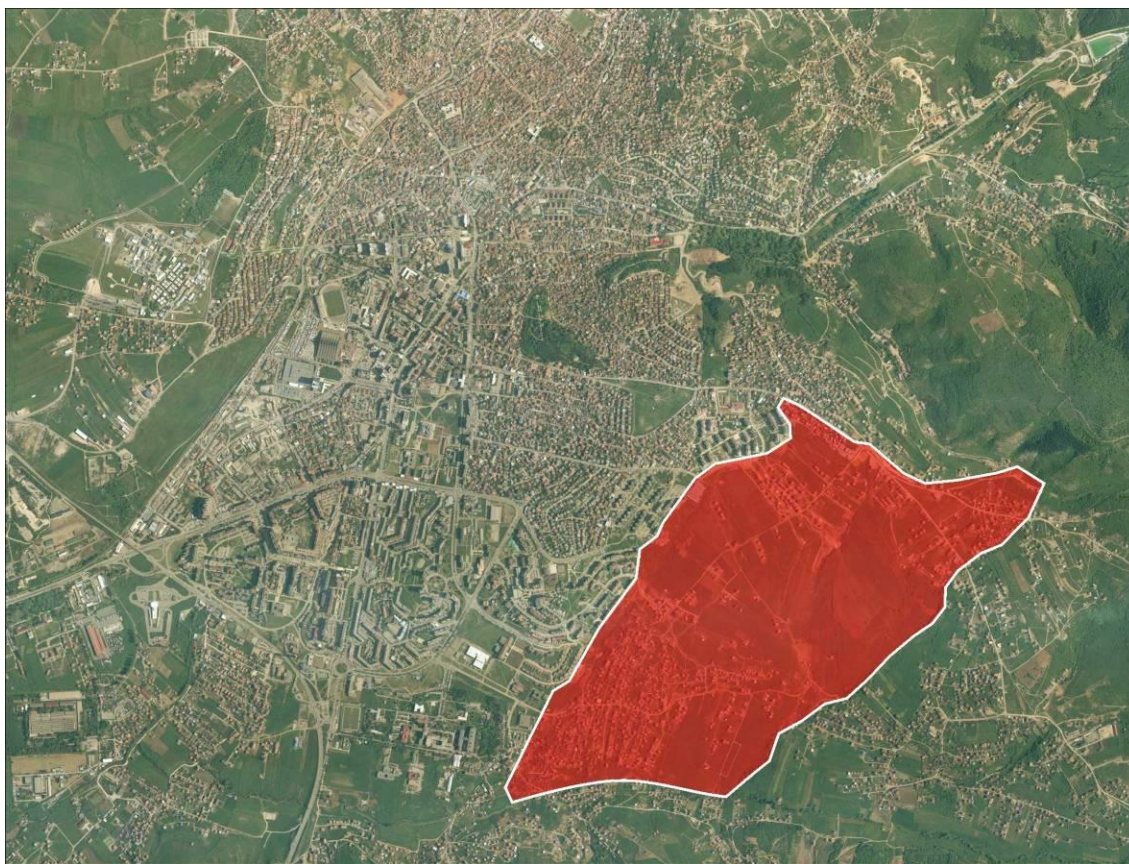


Fig. 4 Lokacioni në qytet

Ka disa rrugë të gjëra të cilat vijnë nga qendra në drejtim të Matit, por shumica prej tyre ndalen mu para kufirit të qytetit. Janë vetëm dy prej rrugëve të cilat kalojnë përgjatë gjithë zonës, Isa Kastrati në veri dhe Muharrem Fejza në jug.

¹ Bazuar në vlerësimin e infrastrukturës / ndërtesat nga jashtë (nuk është ndërmarr ndonjë anketë ose pyetje).

Në Planin Strategjik, janë parashikuar disa rrugë kryesore përreth dhe në vet zonën. Unaza e brendshme është planifikuar që të krijoj një rreth në lindje të luginës së Matëçanit. Rruga shpërndarëse duhet të lidh pjesën e sipërme dhe të poshtme të qarkores, që kalon në kufirin perëndimor të planit urban rregullues. Në drejtimin lindje-perëndim, nëpër luginë është planifikuar rruga e dytë shpërndarëse. Nga qendra e qytetit, bulevardi Nëna Terezë është planifikuar që të zgjerohet në pjesën jugore dhe të lidhet me qarkoren e brendshme. Linja e saktë e këtyre rrugëve duhet kontrolluar, sidomos pikat në të cilat gjenden kryqëzimet.

Është planifikuar një linje e tramvajit nëpër boshtin urban, me stacion në jug të spitalit.

Topografia është shkaku kryesor që zona është orientuar në drejtimin lindje-perëndim. Duke pas parasysh qendrën e qytetit e cila zgjerohet në jug të Matit, lidhjet në këtë drejtim mund të bëhen të rëndësishme.

Plani 2 Profili urban – Rrethina dhe lidhjet

5.1.2 Zhvillimi historik

Zona e Prishtinës është populluar që para 6000 vjetëve. Qyteti Ilir më vonë edhe Romak - Ulpiana , është zbuluar 10 km në jug të Prishtinës së sotme. Gjatë periudhës romake është zhvilluar si një qendër militante përgjatë rrugës për në Naissus-in antik, Nishi i sotëm. Qyteti është fortifikuar nga Perandori Justinian në vitin 518 dhe është riemëruar Justiniana Secunda. Emri Prishtina për herë të parë është përmendur në shekullin e XIX. Në këtë kohë, pjesa më e madhe e vendbanimeve është koncentruar afër Manastirit të Graçanicës. Pozita e tij në udhëkryqet e rrugëve që qojnë në të gjitha drejtimet përgjatë Evropës jug-lindore, e bëjnë qytetin një qendër të rëndësishme tregtare.

Pas vitit 1389, Prishtina bie nën sundimin Ottoman, qyteti gjatë shek. XIV dhe XV zhvillohet si qendër tregtare dhe qendër e minierave të Novobërdës dhe Malit Kopaonik industrisë së minierave. Qyteti ishte një qendër e rëndësishme administrative me seli të Pashës në pushtet dhe për një kohë të gjatë ishte qendra e Vilajetit të Kosovës.

Me 1918 Prishtina bëhet pjesë e shtetit të ri të Jugosllavisë. Pas Luftës së Dytë Botërore, qyteti bëhet kryeqyteti i Krahinës Autonome të Kosovës.

Pas disa shekujsh të sundimit Ottoman, qyteti fitoi karakter të një qyteti turk. Zhvillimi i qytetit në frymën e Jugosllavisë Socialiste që nga mesi i shekullit të kaluar ndryshon krejtësisht pamjen e qytetit. Rruga e vjetër e dyqaneve, çarshia dhe disa ndërtesa të rëndësishme historike janë demoluara, për të krijuar si një qendër e re me rrugë të gjera dhe komplekse të mëdha. Në dekadat e ardhshme, Prishtina u zhvillua në një qytet modern evropian. Zona të mëdha të banimit sikurse Dardania dhe Ulpiana u zhvilluan në anën jugore së bashku me spitalin e përgjithshëm dhe Universitetin e Prishtinës.

Sa i përket zonës së "Matit", informacionet të cilat disponuam mbi zhvillimin e shekullit 20 tregojnë se në gjysmën e parë të shek. Zona ishte kryesisht tokë agrikulture e vendosur në lindje të fshatit të vogël "Matigan". Në atë kohë , zona urbane e Prishtinës nuk kufizohej me "Matin".

Në gjysmën e dytë të shekullit të 20 Prishtina u zgjerua në drejtimin jug-lindje. Kështu "Mati" si tokë agrikulture u bë pjesë e periferisë së Prishtinës.

Në vitet 1990, shtëpitë e para ishin ndërtuar në pjesën jug-perëndimore të zonës së "Matit" ndonëse nuk kishte ndonjë plan urban i cili lejonte dhe rregullonte këtë zhvillim, kah fundi i vitit 1999 vetëm ekzistonte disa qindra shtëpi.

Që nga viti 1999, dinamika e zhvillimit është në rritje e sipër, me shumë shtëpi të ndërtuara në jug-lindje, veri dhe veri perëndim të zonës së "Matit". Tani në këtë zonë janë numëruar më shumë se 900 shtëpi banimi, të gjitha këto shtëpi janë ndërtuar pa rrugë të përshtatshme dhe infrastrukturë teknike të duhur (kanalizim, ujë etj).

Në bazë të njohurive të autorëve të këtij PUR, përbrenda kufijve të Planit Urban Rregullues nuk ka ndërtesa historike ose gjetje arkeologjike.

5.1.3 Pamja e qytetit dhe peizazhi

Lagjet e qytetit në Perëndim kanë tri struktura të ndryshme. Pjesa e sipërme në veri është e ndërtuar me shkallë të ultë të ndërtimit përgjatë rrugëve të ngushta. Në pjerrtësi në drejtim të jugut dhe lindjes, në kufi me zonën e Planit Urban Rregullues, janë ndërtuar disa zona të shkallës së lartë të banimit me lartësi deri në 10 etazhe. Në jug, universiteti dhe spitali janë ndërtuar në formë kompleksi, me disa ndërtesa të vendosura në sipërfaqen e parkut.

Fshati i vjetëri Matičanit gjendet në pjesën lindore të zonës, është një fshat me rritje natyrore rrethore. Shkalla e ultë e ndërtesave është e grupuar përreth rrugës duke formuar një rreth, me rrugë të vogla radiale në disa drejtime. Fshati është duke u rritur përgjatë rrugës kryesore në mes të Matičanit dhe Prishtinës dhe më tutje në drejtim të luginës së liqenit të Badovcit. Pjesa jugore e lumit "Përroska e Matit" është gjithashtu e mbuluar me vendbanim të shpërndarë.

Në pjesën jugore të zonës, në afërsi të spitalit dhe universitetit, fshati i ri është uqajtur "Lagje e Spitalit" është zhvilluar dukshëm në 20 vitet e fundit. Në të dy pjesët e rrugës kryesore e cila shpie për në Matičan, janë vendosur rrugë të gjata qorre deri në 500 metra, në drejtimet veri-jug. Struktura e ndërtimit nuk është shumë e dendur përkundër potencialit që ka ky fshat.

Që nga viti 1999 shumë ndërtime pa leje janë bërë në këtë zonë. Këto ndërtesa janë shpërndarë përgjatë pjesës më të madhe të kësaj zone, edhe pse ekzistojnë disa vende me përqendrim më të madh. Pjesërisht është bërë dendësimi i vendbanimeve ekzistuese. Ndërtime të reja kemi edhe në të dy skajet e Lagjes së Spitalit dhe përbrenda fshatit, sikurse edhe në zonën në afërsi të spitalit përgjatë rrjedhës së "Përroit të Matit". Në rrugën në mes të Lagjes së Spitalit dhe Matičanit janë shtuar disa rrugë të reja qorre. Ndërtime të reja kemi në të dy anët e rrugës kryesore Isa Kastrati dhe në vendbanimet ekzistuese.



Fig. 5 Mati shikuar nga ana jugore

Ndërtime të reja ka pas gjithashtu edhe në fushë të zbrazët. Disa vendbanime të reja, me trase të vogël e cila qon rrugën Isa Kastrati për tek Lagjja e Spitalit si bosht janë krijuar. Të gjitha këto vendbanime janë rrallë të banuara.

Zona ka definuar në mënyrë mjaft të qartë kufijtë hapësinor në të tri drejtimet. Në përfundim, zonat me një shkallë të lartë të banimit së bashku me përroit me bregun në pjerrtësi krijojnë murin e qytetit. Ky kufi urban ndërpritet vetëm në disa pika, kryesisht aty ku rrugët kryesore ndërpritet befas. Në Veri, është krijuar kufiri natyral nga Mali I Gërmisë dhe në jug nga kodra. Kufiri në jug është i hapur në disa pika, ku përrrenjtë e vegjël kanë prerë lugina të vogla.

Kufiri natyror në lindje është formuar nga përroi, i cili rrjedh poshtë tek Përroska e Matit. Përroi i tretë ndërpre në zonën, duke krijuar dy nën-zona të ndryshme.

Në pjesën e sipërme të kodrës, nga e cila vërehet e tërë lugina është i vendosur trafo-stacioni. Pika tjera referuese në këtë zonë mund të gjenden në zonën e Universitetit dhe të Spitalit. Në kryqëzimet Holger Pedersen / Malush Kosova, janë duke u ndërtuar objekte të larta 7-kateshe në zonën në të cilën gjenden ndërtesat prej 2-3 kateve.



Fig. 6 Pamje nga Mati



Fig. 7 Pamje nga Mati

Plani 3 Profili Urban – Pamja e tablosë

5.1.4 Shfrytëzimi i tokës dhe ndërtesës

Lagjet kufizuese të qytetit janë të dominuar nga banimi i kombinuar me infrastrukturën e nevojshme, siç janë: shkollat, shëndetësia dhe shitja me pakicë. Në pjesën jugore të qytetit, gjendet Universiteti i Prishtinës si dhe Universiteti i Spitalit.

Fshati Matigan si dhe zonat tjera përreth, në pjesën e jashtme të qytetit kanë një miks të banimit me agrikulturë dhe përmbajtje të tjera tregtare.

Përbrenda zonës, toka për ndërtim kryesisht është përdorur për banim. Në këtë pjesë të Prishtinës nuk ka zona të pastra industriale; dy zona më të mëdha që përdoren për qëllime të tregtisë janë dy tregjet me material ndërtimor, gjersa përmbajtjet tjera janë të tregtisë me pakicë ose sipërmarrje zanatlinjsh.

Rreth 90 ha, me 40 % të kësaj zone është e ndërtuar. Në këtë zonë ka rreth 950 ndërtesa. Mund të vlerësohet se në mes të 4,000 dhe 5,000 njërës jetojnë në këtë zonë sot. Zona e ndërtuar nuk është aq e dendur me ndërtime, dhe ka një sipërfaqe rezervë prej 27 ha. Këto ndërtime të gjitha janë bërë pa ndonjë lidhje legale me rrjetin e infrastrukturës teknike si: uji i pijshëm, kanalizimi dhe energjia elektrike. Në këto pjesë nuk ka rrugë të asfaltuara, këto vendbanime-ndërtime janë të vendosura përreth traseve bujqësore dhe shtigjeve të tjera të vogla. Sipërfaqja e mbetur prej 134 ha është sipërfaqe e lirë, përzjerje e tokës së kultivuar, varrezave dhe përroskave.

Tab. Shfrytëzimi i tokës

	Hektar	%
Toka e ndërtuar	53	59
Zona e trafikut	10	11
Pjesë e rezervuar përbrenda zonës së ndërtuar	27	30
Σ Zona e ndërtuar	90	40
Sipërfaqja e lirë	135	60
Σ Zona e PUR	225	100

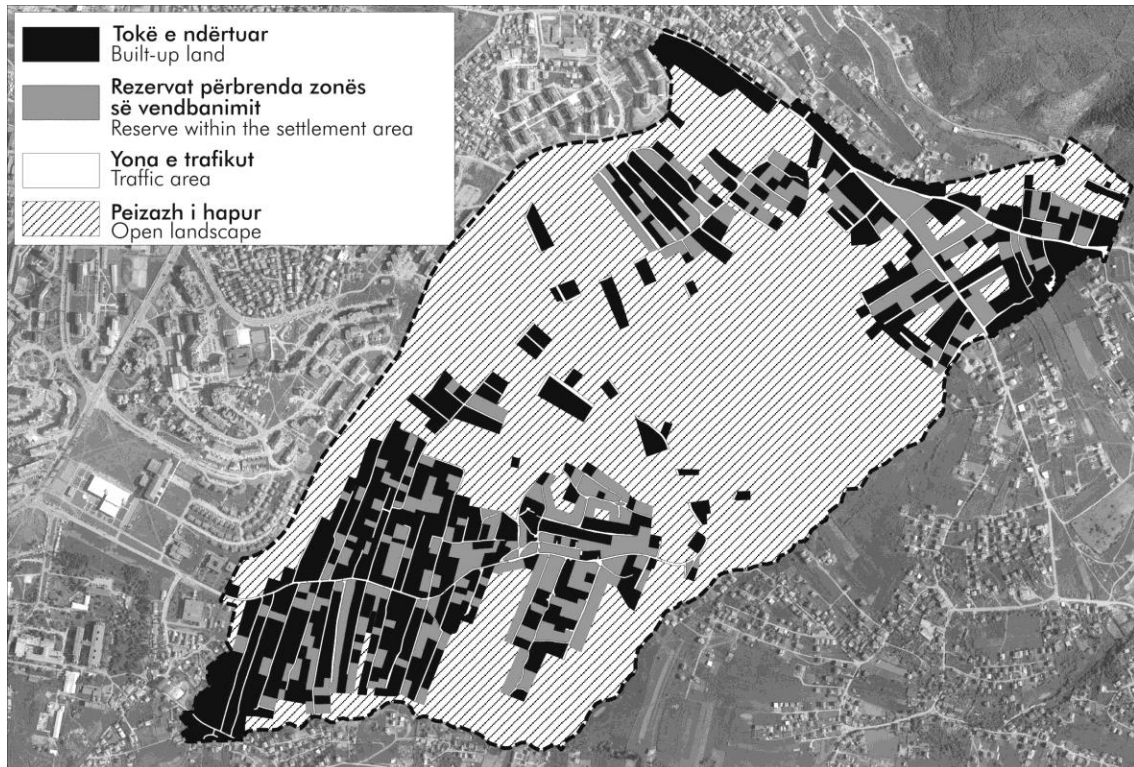


Fig. 8 Shfrytëzimi i tokës

5.1.5 Infrastruktura sociale

Në zonën e Planit Urban Rregullues pothuajse nuk ka fare infrastrukturë sociale. Ka vetëm një shkollë private "Mileniumi i Tretë", e cila është ndërtuar në pjesën veriore të zonës. Ekzistojnë disa shkolla fillore në lagjet fqinje, por duke marrë parasysh synimet e Ministrisë së Edukimit që nxënësit nuk duhet të kenë më shumë se 800 metra distancën nga shkolla fillore, del se këto shkolla janë stërbushur përtej kapacitetit të tyre, ku nxënësit mësojnë në disa ndërrime.

Në pjesën veri-perëndimore të kësaj zone, në afërsi të zonës me ndërtim të ri, janë të vendosura varrezat. Këto varreza janë më të vjetra se vet ndërtimet.

Çerdhet, shtëpitë e shëndetit dhe ambulancat gjinden në lagjet fqinje. Në pjesën perëndimore të kësaj zone është hapur ambulanca në Matiçan gjersa shërbimet tjera plotësohen nga spitali i Universitetit të Prishtinës, i cili gjendet në afërsi.

Plani 4 Profili Urban – shfrytëzimi i tokës

5.1.6 Infrastruktura teknike

KEK (Korporata Energjetike e Kosovës / Kosovo Energy Company) është përgjegjëse për prodhimin e energjisë elektrike në Kosovë. Pjesa më e madhe e energjisë elektrike është prodhuar në dy centralët elektrike në Kastriot, në pjesën perëndimore të Prishtinës. Si rezultat i mungesës së mirëmbajtjes, ngjarjeve të luftës dhe problemeve teknike, prodhimi është reduktuar nën kapacitetin nominal. Edhe pse energjia shtesë importohet, furnizimi nuk mund të bëhet gjatë gjithë 24 orëve.

Vetëm disa prej ndërtesave në këtë zonë janë zyrtarisht të lidhura me rrjetin e energjisë elektrike. Ekzistojnë lidhjet ajrore në zonën e Lagjes së Spitalit, me lidhje kryesore në rrugën Muharrem Fejza, lidhje e cila momentalisht është zgjatuar në pjesën lindore. Pas lidhjeve formale, ekziston rrjet i lidhjeve ajrore joformale që mbulojnë pothuajse tërë zonën. Shumica e objekteve është e lidhur për këtë rrjet.

Uji i pijshëm sigurohet nga uji i Kompanisë së Batllavës. Ekzistojnë tri rezervuare artificiale përreth Prishtinës: Badovci, Batllava dhe Liqeni i Gazivodës. Kuantiteti dhe kualiteti i ujit në liqe është i mjaftueshëm për popullsinë e Prishtinës. Por infrastruktura e cila është pjesërisht në gjendje të keqe dhe e nën dimensionuar shkakton ndaljen e ujit gjatë orëve të natës.

Gypi kryesor për furnizimin me ujë gjendet nën rrugën Muharrem Fejza. Pjesa më e madhe e zonës së Lagjes së Spitalit është e lidhur në këtë gyp.

Gjendja e kanalizimit është e krahasueshme me atë të sistemit të ujësjellësit. Informacione të ndryshme tregojnë se tubacioni kryesor i kanalizimit në rrugën Muharrem Fejza dhe tubacione tjera më të vogla janë të vendosura nën rrugë dhe vazhdojnë në Përroskën e Matit. Uji i ndotur shkarkohet direkt në lumë, nuk është vendosur ndonjë sistem i veçantë i kanalizimit në zonat e reja të sapo ndërtuara dhe se uji i ndotur shkarkohet direkt në përrua të kësaj zone.

5.1.7 Topografia / Struktura e peizazhit

Zona është e vendosur në pjesën veriore të luginës së Matiçanit. Terreni pëson rënie duke shënuar pikën më të lartë tek rruga Isa Kastrati në drejtim të Përroskës së Matit. Përbrenda zonës diferenca në mes të niveleve arrin vlerën prej 120 metrave. Në pjesën veriore të rrugës Isa Kastrati, është lugina më e vogël por më e thiktë.

Zona është e rrethuar nga pyje të larta, si në jug ku kemi pjesën kodrinore dhe në veri të tërë pjesën e Gërmisë. Pjesa jugore e pyllit është e

theksuar me prerjet dhe shkatërrimet e shumta që i janë bërë. Pjesë të kodrave dhe maleve të cilat nuk janë të mbuluara me drunjtë janë kryesisht livadhe ose tokë e djerrë.

Pjesa më e madhe e zonës është tokë e fermës por jo e tëra është duke u kultivuar. Sidomos në pjesën veriore, shumë prej ndërtimeve janë realizuar në tokë të kultivuar.

Në pjesën veri-perëndimore të zonës, janë të vendosura varrezat. Ka disa drunjtë dominues të mëdhenj, rrethoja dhe shkurre, kryesisht në pjesën veri-lindore.

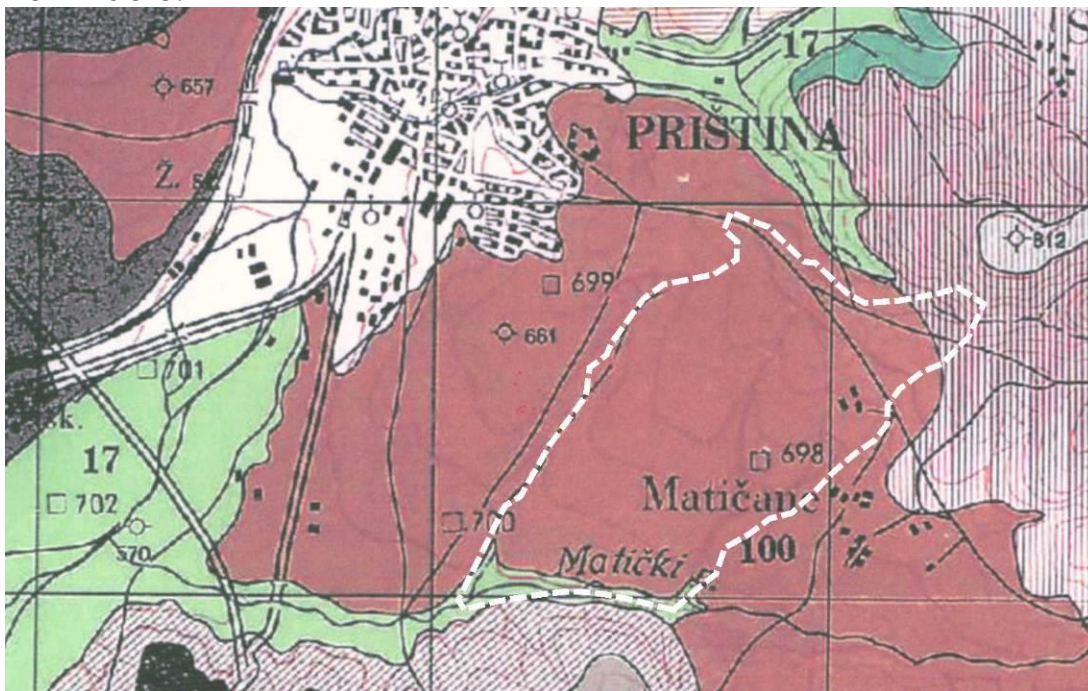


Fig. 9 Detaj nga "Harta Pedologjike e ish-RSFJ" ²

Toka në këtë zonë është mjaft pjellore dhe e përshtatshme për kultivim. Ndërtimi në këtë zonë nuk paraqet ndonjë problem, por vendosja e drenimit mund të jetë vështirë e realizueshme. Uji nëntokësor gjendet 1 metër nën sipërfaqe të tokës. Toka në pjesën jugore, aty ku rrjedh përroska e Matit, përmban lymishte të shkripte. Kjo tokë është më pak e përshtatshme për ndërtim.

Pjesa më e madhe e lumenjve dhe e përrenjve janë tepër të ndotur. Pjerrësitë si dhe gropat keqpërdoren për hedhjen e plehrave, materialit ndërtimor dhe mbeturinave. Kështu uji është ndotur që në burim.

² Instituti „Jaroslav Cerni“, Departamenti për inxhinieri pedologjike, Beograd

Plani 5 Profili urban – Peizazhi dhe topografia

5.1.8 Trafiku dhe transporti

Zona është e lidhur me rrjetin primar të rrugës, në rrugën e Fehmi Lladrovci dhe Muharrem Fejza nëpër zonën e spitalit dhe universitetit. Rruga Muharrem Fejza në jug dhe rruga Isa Kastrati në veri, dy rrugët kryesore që qojnë nga Prishtina për në Matiçan, janë dy rrugët kryesore shpërndarëse në këtë zonë. Në mes të Isa Kastratit dhe Lagjes së Spitalit, një trase e ngushtë e ka funksionin e rrugës shpërndarëse për zonat ilegalisht të zhvilluara në këtë pjesë. Në jug është lidhur me rrugën Hyzri Talla, rrjeti lokal përbëhet pjesërisht nga rrugë të ngushta dhe trase apo shtigje joformale që kalojnë në pjesën fushore.



Fig. 10 Rrugë në Mati

Kushtet përgjithshme të rrugëve nuk janë të mira. Rrugët kryesore janë pjesërisht të asfaltuara, dhe kanë gjerësinë tërthore 4-6 metra. Rrugët lokale kanë gjerësinë prej 4 metrave dhe vetëm disa prej tyre janë të asfaltuara. Traset dhe shtigjet është shumë vështirë që të shfrytëzohen gjatë kushteve të këqija meteorologjike.

Vetëm një pjesë e rrugës Muharrem Fejza është e asfaltuar. Kjo situatë është e përshtatshme për këmbësor duke marrë parasysh kapacitetin e vogël të trafikut i cili nuk rrezikon këmbësorin, por me rritjen e kësaj zone në të ardhmen do të rritet edhe kapaciteti i trafikut.

Sikurse edhe në pjesën tjetër të qytetit, nuk ekziston ndonjë shteg i posaçëm për çiklist ndaj dhe ata janë të detyruar që të ndajnë të njëjtën sipërfaqe me automobila. Andaj dhe gjendja faktike që tregon

mungesën e zhvillimit të ndonjë trafiku të çiklisteve korrespondon me situatën e lartpërmendur.

Transporti publik i Prishtinës drejtohet nga Kompania publike “Trafiku Urban”. Sistemi është i bazuar në autobus, gjendje kjo e cila është duke u përmirësuar çdo vit, por për momentin ekzistojnë vetëm disa autobusë në dispozicion. Pas autobusëve, zhvillohet edhe trafiku i minibusëve si të atyre publik edhe atyre privat. Mati është i lidhur me rrjetin e autobusëve dhe të minibusëve, po ashtu mbështetet edhe në taksi.

5.1.9 Prona e pasurive të patundshme

Pas konfliktit të vitit 1990, ekziston mungesë fundamentale e informacioneve mbi pronësitë e pasurive të patundshme për tërë Kosovën. Sistemi kadastrave është duke u rindërtuar, por për momentin ende ndihet mungesë në informacione.

Bazuar në informacionet që janë të dispozicion, përroskat rrjedhin në tokë publike, tokë publike ka gjithashtu edhe në pjesën lindore.

Plani 6 Profili Urban – Trafiku dhe transporti

6 QËLLIMET DHE PROGRAMI PËR PLANIN STRUKTURAL DHE PLANIN URBAN RREGULLUES

6.1 Qëllimet për planin struktural dhe planin urban rregullues

Qëllimet kryesore të planit urban rregullues Mati janë të krijojnë një ambient të shëndetshëm, të përshtatshëm dhe atraktiv për jetesë, si dhe të krijohet sipërfaqja e nevojshme për infrastrukturën e trafikut.

Gjithashtu, Plani Urban Rregullues ka qëllimet vijuese:

- Të zhvilloj një koncept urban për zonat e banimit urban dhe për zona me përmbajtje të dendur mikse,
- Të zhvilloj një banim të përshtatshëm për të gjithë banorët e zonës,
- Të zhvilloj kushtet për biznes në zonat me përmbajtje mikse,
- Të zhvilloj infrastrukturën relevante sociale siç janë: shkollat, çerdhet, shtëpitë e shëndetit dhe shitjet me pakicë,
- Të zhvilloj infrastrukturën relevante teknike në këtë zonë,
- Të krijoj një ambient të shëndetshëm dhe të qëndrueshëm,
- Të shfrytëzoj potencialet natyrore në këtë zonë duke krijoj një sistem të parqeve dhe të sipërfaqeve të lira për rekreacion, të cilat do të shfrytëzohen si nga banorët e Matit ashtu edhe nga zonat finje,
- Të minimizoj ndotjen e ajrit duke promovuar shfrytëzimin e burimeve alternative të energjisë,
- Të promovoj filtrimin e fundërresave lokale duke minimizuar sipërfaqet e mbyllura,
- Të dekontaminohen dhe rinatyrohen lumenjtë dhe përrenjtë e ndotur në këtë zonë,
- Të krijoj një sistem të trafikut efektiv me kapacitet të lartë,
- Të i zhvilloj rrugët dhe udhëkryqet e kësaj zone në rrugë dhe sheshe atraktive urbane,

6.2 Programi për planin struktural dhe planin urban rregullues

Programi për planin struktural dhe planin urban rregullues Mati është bazuar në profilin urban dhe qëllimet, si dhe planin strategjik 2004-2020..

Kjo zonë do të zhvillohet në një lagje të shëndetshme, të përshtatshme dhe atraktive për jetesë. Zhvillimi i një zone të kësaj madhësie mund të zgjasë 10-15 vjet, dhe gjatë kësaj kohe nevojat dhe kërkesat e kësaj zone mund të ndryshojnë. Prandaj është e rëndësishme që të krijohet një strukturë e stabile urbane e cila është fleksibile dhe mund të reagoj në ndryshimet gjatë kohës së zhvillimit.

Të krijohet një lagje e re, e përshtatshme për jetesë, me një miksturë të përmbajtjeve të ndryshme dhe të i mënjanohe mi krijimit të zonave mono-funksionale.

Zona duhet të i plotësoj nevojat e vetes me infrastrukturë sociale siç janë shkollat, çerdhet dhe shërbimet mjekësore. Zhvillimi i infrastrukturës sociale duhet të ketë fleksibilitetin e duhur për të reaguar në kërkesat e ndryshimeve.

Sistemi i duhur i trafikut dhe transportit, i cili nuk i shërben vetëm banorëve të ardhshëm të planit urban rregullues, por gjithashtu ndihmon zhvillimin e një qasjeje më të mirë për tërë pjesën lindore të Prishtinës. Rrugët në këtë zonë nuk do të zhvillohen vetëm në bazë të kërkesave teknike të trafikut por gjithashtu do të jenë rrugë atraktive të qytetit. Do të krijohen edhe infrastruktura të tjera teknike të cilat janë të lidhura me zhvillimin e mëtejshëm të zonave përreth.

Do të krijohen parqe dhe sipërfaqe të hapura për rekreacion, si për banorët e Matit ashtu edhe për zonat fqinje, dhe do të jetë i lidhur me sistemin e përgjithshëm të gjelbërimit të qytetit

Që të arrihen qëllimet e krijimit të një ambienti të shëndetshëm dhe të qëndrueshëm, duhet të propozohen përmasat për minimizimin e ndotjes së ajrit dhe të promovoj infiltrimin lokal të ujërave atmosferik sipërfaqësor. Përroskat dhe lumenjtë e ndotur do të mbrohen dhe do të integrohen në sistemin e parkut.

7 PLANI STRUKTURAL

Plani struktural është i bazuar në rezultatet e profilit urban si dhe në qëllimet e planit urban rregullues të Matit.

7.1 Godinat

Zona e PUR nuk është sipërfaqe e zbrazët; aty ka disa shtëpi ekzistuese të cilat duhet marrë parasysh. Më e rëndësishmja është se 40% e sipërfaqes është tani më vetëm e ndërtuar. Përqendrimi më i madh i tyre është në pjesën jug-perëndimore dhe në veri, gjersa po ashtu edhe pjesën tjetër të zonës kemi grupe të shpërndara të shtëpive të cilat frenojnë zhvillimin. Vetëm pjesa lindore ndërmjet dy përrenjve është e lirë pa ndonjë ndërtim.

Zona është e kufizuar në mënyre natyrore dhe e ndarë në dy pjesë nga përrenj të cilat rrjedhin në luginë të vogla. Luginat janë pjesërisht shumë të thikta, duke vështirësuar zhvillimin e këtyre zonave. Kufiri perëndimor i kësaj zone është mjaft i thiktë dhe lidhjet me qytetin mund të bëhen vetëm në disa pika.

Disa rrugë kryesore të cilat kalojnë neper zone nuk mund të lëvizin. Rruga Muharrem Fejza është rruga kryesore e vendbanimit në pjesën jugore të zonës. Rruga Isa Kastrati në veri lidh qytetin me Matičan. Nue Përtieshi kalon në drejtimin veri-jug neper fushe dhe është rrugë kryesore për vendbanimin e ri në këtë zone.

Janë parapare disa rrugë kryesore në planin strategjik të Prishtinës, të rëndësishme për zhvillimin e tërë qytetit. Në pjesën veriore dhe jugore të zonës kalon qarkorja e cila shkon përreth qytetit. Rruga e cila do të lidh dy pjesët është planifikuar në kufirin perëndimor. Rruga e dytë e rëndësishme lidhëse kalon neper luginën e Matit, në pjesën jugore të zonës me vazhdimin e saj në pjesën perëndimore dhe lindore. Zona duhet të jetë e lidhur në këto rrugë në veri dhe jug. Në mes të zonës, lidhja me e rëndësishme me qytetin duhet të kalojë sipër rrugës Enver Maloku në perëndim.

7.2 Konceptet ideore

Në fazën fillestare, janë bërë tri zgjidhje alternative si mundësi të zhvillimit të zonës.

Në zgjidhjen ideor A, rruga Enver Maloku është zgjeruar deri tek përroi i Matit si bulevard kryesor nëpër zonë. Qendra është krijuar nga zona urbane mikse e cila rrethon bulevardin kryesor dhe vazhdon në drejtim të Matičanit. Trafiku lidhës kryesor veri-jug do të kalojë nëpër pjesën perëndimore në luginë.

Zonat e ndërtuara janë strukturuar nga përroi, i cili rrjedh në drejtimin veri-jug: aty do të ketë kualitet të lartë dhe densitet të ultë të banimit në luginat pranë përroit dhe densitet të lartë të banimit në sipërfaqet e rrafshëta në veri. Zonat ekzistuese në jug gjithashtu do të zhvillohen me densitet të lartë të banimit.

Zgjatja e rrugës Enver Maloku krijon një lidhje direkte nga zona dhe pjesa lindore e luginës së Matit për në qendër të qytetit. Qendra në mes të zonës është lokacion i përshtatshëm, por krijon distancë të gjatë për banorët në periferi të qytetit. Vazhdimi i qendrës në Matiçan është i shpërndarë nga një park. Parqet në pikat vrojtuese janë të izoluara nga struktura kryesore e gjelbër.

Në zgjidhjen ideore B, bulevardi i ri kryesor do të kalojë në luginë në pjesën jugore dhe në pjesën jugore të zgjeruar të spitalit. Lidhja kryesore veri-jug e trafikut do të kalojë në luginë në pjesën perëndimore dhe lindore.

Zonat e ndërtimit janë të strukturuar nga parqet veri-jugore, në afërsi të boshtit urban dhe atë një në qendër dhe një në veri.

Dy parqet në perëndim-lindje kalojnë përgjatë tërë zonës. Përgjatë parqeve të qytetit, është paraparë densitet i lartë.

Bulevardi kryesor në jug e bënë të mundshëm zhvillimin e mëtutjeshëm në luginë. Shpërndarja e disa qendrave të vogla në zonë u jep banorëve qasje më të afërt shërbimeve të nevojshme. Planifikimi i sipërfaqeve të gjelbëruara krijon një rrjet të parqeve e njëherit edhe strukturën e tërë zonës.

Në zgjidhjen ideor C, rruga Muharrem Fejza është zgjatur përgjatë vendbanimit ilegal në jug dhe e lidhur me bulevardin kryesor në luginën e Matit. Trafiku kryesor lidhës veri-jugor do të kalojë përgjatë luginës në perëndim dhe lindje.

Zonat e banimit janë të strukturuar nga parqet veri-jugore përgjatë përrenjve. Këtu gjithashtu do të jenë tri zona urbane mikse: një në jug, përgjatë bulevardit kryesor dhe afër bushtit urban, një në qendër përgjatë rrugës së zgjatur Enver Maloku dhe një në veri përgjatë rrugës Isa Kastrati. Kualitet i lartë, densitet i ultë i banimit është paraparë në luginë gjersa densitet më i lartë në pjesët e rrashta në mes.

Përveç parqeve në luginë, do të jenë të vendosura edhe tri parqe të qytetit: më e madhja në mes të zonave ekzistuese dhe asaj të re dhe dy më të vogla në pikat vështruese në veri.

Lidhja e Muharrem Fejzës për në bulevardin kryesor krijon lidhje direkte nga luginë në qendrën e qytetit, por është vështirë të realizohet. Parku i

madh në mes të zonës së re dhe të vjetër së bashku me parqet e tjera krijon strukturën e gjelbër, por dy parqet e qytetit si të tilla në pikat vështroese janë të izoluara.

Në planifikimin e më tutjeshëm, do të përdoret kombinimi i të tri këtyre opsioneve.

Plani 7 Plani struktural – Godinat / Zgjidhjet ideore

7.3 Plani i detajizuar

Ideja bazike

Zona është e ndarë në lagje të ndryshme nga sistemi i hapur hapësinor. Ndarja veri-jug është bërë nga luginat me përrenj, ndarja lindje-perëndim është bërë nga parqet e qytetit. Fushat sportive, ato te lojës etj. janë të vendosura në parqe. Secila lagje do të ketë zone mikse me qendër.

Topografia dhe pamja janë përdorur në disa mënyra. Lloj i veçantë i banimit është paraparë përgjatë luginës, dhe në pjesën më të lartë të zonës, tek “kurora e qytetit” janë planifikuar ndërtesa shumëkatëshe. Secila lagje do të ketë “ballkonin urban”, një shesh-qyteti me ndërtesa në të tri anët dhe me pamje të lira kah malet në anën e katërt, gjegjësisht atë jugore.

Sipërfaqet e hapura

Këtu janë dy lloje të sipërfaqeve të hapura: luginat dhe parqet. Luginat do të planifikohen në mënyrë natyrore ndërsa përroskat do të rinatyrohen dhe pjesërisht të zgjerohen në pellgje për ujërat atmosferik. Lugina qendrore së bashku me parkun e Matit është pjesë e brezit të gjelbër të Prishtinës, një sistemi të parqeve dhe sipërfaqeve të hapura përreth qytetit. Parqet do të projektohen si parqe të qytetit me aktivitete të ndryshme.

Trafiku

Zona është e vendosur në mes të pjesës veriore dhe jugore të qarkoreve. Këto dy pjesë do të lidhen nga rruga kryesore përgjatë kufirit perëndimor. Rruga tjetër kryesore do të kalojë përgjatë kufirit jugor në luginën e Matit. Kolektori kryesor i rrugëve do të kalojë nëpër secilën lagje dhe afër kufirit lindor. Ata janë të kompletuar nga një sistem i rrugëve mbledhëse.

Struktura

Këtu janë katër kualitete të ndryshme të banimit: banimi në afërsi të luginës së përroit, banimi në park, banimi në lagje dhe banimi në kulla. Kualiteti është definuar në bazë të lokacionit specifik. Për kualitetin “banimi në kulla”, ndërtesat shumëkatëshe të vetme, janë të shpërndara nëpër zonë, kryesisht afër parkut të qytetit, aty ku nuk do të pengojnë pamjet e fqinjëve.

Funksionet qendrore do të jenë të vendosura në tre shiritat, duke shkuar paralel me parqet e qytetit. Pos këtyre qendrave, shkalla e ultë e tregtisë me pakicë do të jetë e vendosur në përdhës përgjatë rrugës kryesore. Shkollat janë të vendosura së bashku me përmbajtje të mëdha sportive që janë të lidhura me parkun. Përmbajtjet tjera sportive dhe fushat e lojës janë të vendosura në park.

Në pjesën veriore të zonës, në maje të kodrës dhe e cila është e dukshme nga distanca e madhe, është planifikuar “kurora e qytetit”. Ky lokacion special do të mund të shfrytëzohet për përdorim special publik, si p.sh. “Manastiri i religjioneve botërore”.

Plani 8 Plani struktural – Plani i detajuar

7.4 Struktura Urbane

Këtu janë tri qendra me dy densitete të ndryshme të planifikuara. Vendbanimi ekzistues në jug është i vendosur në afërsi të bushtit urban të caktuar në Planin Strategjik të Prishtinës 2003. Një pjesë e madhe e zonës në mes të rrugës Muharrem Fejza dhe "Bulevardit Mati" të planifikuar do të rihvillohen në bërthamë të kësaj zone. Qendra e dyte është planifikuar në mes të kësaj zone. Të dy këto qendra do të kenë funksion qendror me rendësi të një zone më të madhe se ajo e Matit, dhe janë të definuar si bërthamë e zonës 1. Qendra e tretë është planifikuar në veri, kryesisht për furnizim lokal. Është definuar si bërthama e zonës 2, me ndërtesa më të ulëta dhe densitet. Sheshi qendror në qendra janë të vendosura si "ballkone urbane" me pamje nga jugu dhe pjesërisht në male. Dy nga ballkonet urbane janë të vendosura afër zonave sportive, me mundësi që të dyja të kenë pamje në dhe mbi fushë.

Pos qendrës, janë planifikuar edhe disa zona me përmbajtje mikse. Në këto zona, tregtia me pakicë dhe përmbajtje të tjera tregtare janë të përziera me banim. Në vendbanimet ekzistuese në jug, zona përreth rrugës Muharrem Fejza është definuar si zonë me përmbajtje mikse.

Në disa pika të caktuara të zonës, janë të vendosura ndërtesat shumë katërshe, është planifikuar banimi dhe përmbajtje të tjera. Këto zona janë definuar si bërthama të zonës dhe zona me përmbajtje mikse.

Janë planifikuar tri lloje të zonave, në të cilat ka kryesisht banim. Zona me ndërtesa dhe densitet më të lartë është "banimi në park". Në këto zona "banimi në bllok", ndërtesat shumë familjare rrethojnë parqet e qytetit përderisa në zonat e "banimit në blloqe" ndërtesat shumë familjare janë të vendosura në vende me pak densitet. Strukturat të cilat lejojnë pamje të lira, janë paraparë p.sh. vilat urbane.

Janë planifikuar katër qendra shkollore, secila qendër shkollore përmban një shkollë fillore dhe një shkollë të mesme. Zonat sportive publike janë të vendosura së bashku me qendrat shkollore.

7.5 Struktura e peizazhit

Plani struktural, në bazë të planit të detajuar, definon dy lloje të sipërfaqeve të gjelbëruara publike: parqet e luginës dhe parqet publike të qytetit. Sipërfaqet e gjelbëruara përcaktojnë zonën. Parqet e luginës kalojnë në drejtimin veri-jug dhe parqet e qytetit në drejtimin lindje-perëndim. Sheshet urbane të zonës janë të vendosura në mes.

Luginat janë të projektuara si parqe natyrore. Përroskat do të pastrohen dhe në disa pika do të zgjerohen deri në pellgje. Parqet janë të planifikuara për shfrytëzim gjithëpërfshirës. Përgjatë pjerrësive të luginës, kalojnë shtigjet për çiklist dhe këmbësor.

Shfrytëzim intensiv do të ketë në parqet publike të qytetit. Përmbajtjet sportive dhe fushat e lojës do të jenë vendosura në këtë pjesë. Qendrat shkollore janë të vendosura në afërsi të parqeve publike.

Plani 9 Plani struktural – faza e parë

Plani 10 Plani struktural

7.6 Trafiku dhe transporti

Sistemi i trafikut është projektuar në bazë të planit të detajuar. Qarkorja një herë kalon nëpër zonë në veri dhe pastaj më larg në pjesën jugore. Rrugët katër trasesh me kapacitet të lartë kalojnë përreth zonës (rrugët e planifikuara A,B,D,E dhe pjesa lindore e Isa Kastarit) dhe një herë kalon nëpër qendër (rruga e planifikuar C). Kjo qarkore lidh Matin me qytet dhe rrjet të nivelit më të lartë rrugor në disa pika, por gjithashtu hyn në shërbim të zonave përreth.

Rruga Muharrem Fejza dhe rruga e planifikuar F së bashku me rrugën e planifikuar C janë rrugët kryesore mbledhëse në drejtimin lindje-perëndim dhe drejtimin veri-jug, rruga Nue Përtieshi së bashku me rrugën e planifikuar G dhe H.

Rrugët kryesore mbledhëse janë të kompletuara me një sistem të rrugëve mbledhëse. Pos këtyre rrugëve përbrenda blloqeve të ndërtesave duhet të zhvillohet një sistem i rrugëve lokale. Kjo mund të bëhet vetëm në kombinim me zhvillimin aktual të blloqeve të vetme të ndërtimit.

Transporti publik në këtë zonë në të ardhmen gjithashtu do të bazohet edhe në autobus. Rrjeti ekzistues shumë lehtë mund të zgjerohet në rrugën kryesore të kësaj zone. Linja e planifikuar e tramvajit e cila është planifikuar të kalojë nëpër boshtin urban të qytetit është vështirë e arritshme nga këmbësoret andaj rrjeti autobusëve duhet të zgjerohet ashtu që të lidh Matin me stacionin më të afërt. Nëse stacioni ekzistues i autobusit në rrugën Rrahim Beqiri do të duhet të mbahet ose dislokohet në ndonjë vend tjetër atëherë patjetër ky vendim duhet të merret duke shqyrtuar tërë sistemin e transportit publik.

7.7 Infrastruktura sociale

Zhvillimi i zonës së Matit duhet të shoqërohet nga shërbime përkatëse të infrastrukturës sociale për banorët e ardhshëm. Vlerësimi i kërkesave të ardhshme për infrastrukturën sociale është penguar për shkak të mungesës së të dhënave demografike. Kjo ka të bëjë me të dhënat mbi strukturën e popullsisë së tërë Prishtinës si dhe të dhënat mbi strukturën e popullsisë së zonave të reja në zhvillim.

Që të mund të bëhet vlerësimi i kërkesave të infrastrukturës sociale përkundër këtyre limitimeve, një vlerësim i vrazhdë është bërë bazuar në këto supozime::

- Hapësira personale e banimit: Në të sotmen si mesatare e sipërfaqes se banimit për një person në Prishtinë është vlerësuar 11 m² sipërfaqja neto për person. Një vlerë e ultë e sipërfaqes neto është

jo e zakonshme për zonat e reja të ndërtimit, mesatarja e sipërfaqes së banimit për person në zonën e PUR është supozuar 25 m².

- Hisja e fëmijëve: Bazuar në strukturën e moshës në Kosovë grup moshë e fëmijëve tregojnë një vlerë prej 2% të tërës popullore. Pritet që shkalla e fertilitetit të bie si pasojë e ndryshimit të kushteve të jetesës në Prishtinë, një raport më i ultë prej 1,5% të grup moshës së fëmijëve (1 vjet) është vlerësuar për zonën e PUR.
- Pasi që disa rrugë lokale duhet të ndërtohen pos rrugëve publike rregulluese, toka ndërtimore neto është vlerësuar si 80% e tokës ndërtimore.
- Mesatarja e sipërfaqes së banimit është sipërfaqja neto e bazave, pa shkallë etj.. Sipërfaqja neto e bazave është vlerësuar 75% e sipërfaqes bruto të bazave.

Në bazë të këtyre supozimeve, përafërsisht 25.000-30.000 banorë supozohet të jetojnë në hapësirat e PUR pas përfundimit të tij. Grup moshë mesatare (për një vit) vlerësohet të ketë përafërsisht 375-450 fëmijë.

Kujdesi i fëmijëve / infrastruktura edukative

Numrit vijues të fëmijëve duhet t'i sigurohet kujdesi gjegjësisht infrastruktura edukative. Vlerat janë dhënë si shuma për kujdesin/edukimin e një fëmije.

Seksioni i kujdesit të fëmijës / seksioni i edukimit	Numri i viteve	Përqindja e furnizimit të fëmijëve	Numri i fëmijëve
Çerdhe fëmijësh (0-3)	2,5	30%	280-335
Parashkollorë (3-6)	3,5	100%	1.300-1.575
Edukimi primar (6-12)	5	100%	1.875-2.250
Ed. Sekondar i ulët (12-15)	4	100%	1.500-1.800
Ed. sekondar i lart (15-18)	3	50%	560-675
Numri total i të furnizuarve			5.500-6.635

Vlerësuar në bazë të modeleve të standardizuara, nevojitet ky numër i përmbajtjeve për perkujdesjen/edukimin e fëmijëve:

Madhësia	Sipërfaqja për fëmijë në m ²	Sipërfaqja e duhur për inatit. m ²	Numri i institucioneve që nevojiten
Çerdhe fëmijësh (0-3) 4 grupe nga 10 fëmijë	7	n/a	7-8
Parashkollorë (3-6) 4 grupe nga 25 fëmijë	25	2500	13-16
Edukimi primar (6-12) 4 klasë me nga 25 student	15	7500	4

Ed. Sekondar i ulët (12-15)	5 klasë me nga 25 student	14	6750	3-4
Ed. sekondar i lartë (15-18)	5 klasë me nga 25 student	14	5063	1

Duke pasur parasysh faktin se çerdhet dhe institucionet parashkollore mund të integrohen në zona banimi si dhe në ato me përmbajtje mikse, ky PUR nuk specifikon ndonjë vend të caktuar për vendosjen e këtyre përmbajtjeve.

Për vendosjen e numrit të caktuar të institucioneve të Edukimit Primar (4) dhe institucioneve të Edukimit të ulët sekondar (4), PUR për shfrytëzim cakt on tokën publike (shih planin). Kjo nuk përfshin edhe Edukimin e lartë sekondar, i cili është propozuar që të vendoset në një pozite qendrore përbrenda Prishtinës.

Përfundimisht duhet pas parasysh se këto kalkulime janë bërë në bazë të supozimeve. Kështu që kërkesat aktuale mund të ndryshojnë nga këto vlerësime. Për këtë arsye është e rekomandueshme që të zhvillohet infrastruktura e kërkuar në faza, të cilat janë në përputhje me kërkesat aktuale që dalin në pah.

Sheshet për lojë dhe përmbajtjet tjera sportive

Përveç çerdheve dhe institucioneve tjera shkollore, duhet të sigurohet një numër i mjaftueshëm i fushave për lojë dhe përmbajtjeve sportive.

Bazuar në standardet e përgjithshme të planifikimit urban, del se sipërfaqja prej 1,0 m² të fushës së lojës për fëmijët të moshës 3-11 vjet plotëson nevojat e duhura. Sheshet për lojë duhet të jenë pjesë integrale e zonave specifike të banimit dhe në përgjithësi të jenë modeste për nga madhësia. Pasi që fushë lojërat mund të integrohen kudo përbrenda zonave të banimit dhe zonave me përmbajtje mikse, nuk është caktuar ndonjë lokacion specifik përbrenda PUR.

Sa i përket përmbajtjeve sportive, Komuna do të duhej të kërkonte sipërfaqe minimale prej 1.5 m² për person.

Katër prej përmbajtjeve sportive janë paraparë në të njëjtin lokacion me të katër qendrat shkollore. Fusha kryesore qendrore sportive e cila gjendet afër rrugës së planifikuar C, është dimensionuar për një kompleks më të madh shtigjesh dhe terrenesh. Tri të tjerat ofrojnë hapësirë për terrene të vogla futbollit apo përmbajtje për disa sporte tjera.

Prapë se prapë, kërkohet me ngulm një zhvillim shkalle-shkalle duke u bazuar në kërkesat aktuale për të ardhmen.

Varrezat

Ekziston mjaft hapësirë për varreza në komunën e Prishtinës e cila i plotëson kërkesat e zonës. Varrezat ekzistuese gjenden në kufi me parkun publik. Nuk është paraparë ndonjë zgjerim i tyre, mirëpo nëse kërkesa do të ndryshojë në të ardhmen, mund të bëhet një zgjerim i tillë.

7.8 Modulet e planifikimit urban

Për një hapësirë prej 225 ha dhe një periudhë kohore prej 10-15 vjet, zhvillimi duhet t'i përshtatet në mënyrë konstante kërkesave reale. Plani me ndërtesa të veçanta do të vjetrohët brenda disa viteve. Me qëllim që të vihet në pah qëllimi i planit, janë bërë disa module të planifikimit urban prej dy pjesëve të ndryshme të hapësirës. Moduli urban 1 vë në pah strukturën e ndërtesave në zonën e banimit përgjatë kufirit të Matit, përderisa moduli urban 2 vë në pah hapësirat qendrore përgjatë tij. Modulet paraqesin vetëm shembuj të dizajnit urban.



Fig. 11 Moduli urban 1

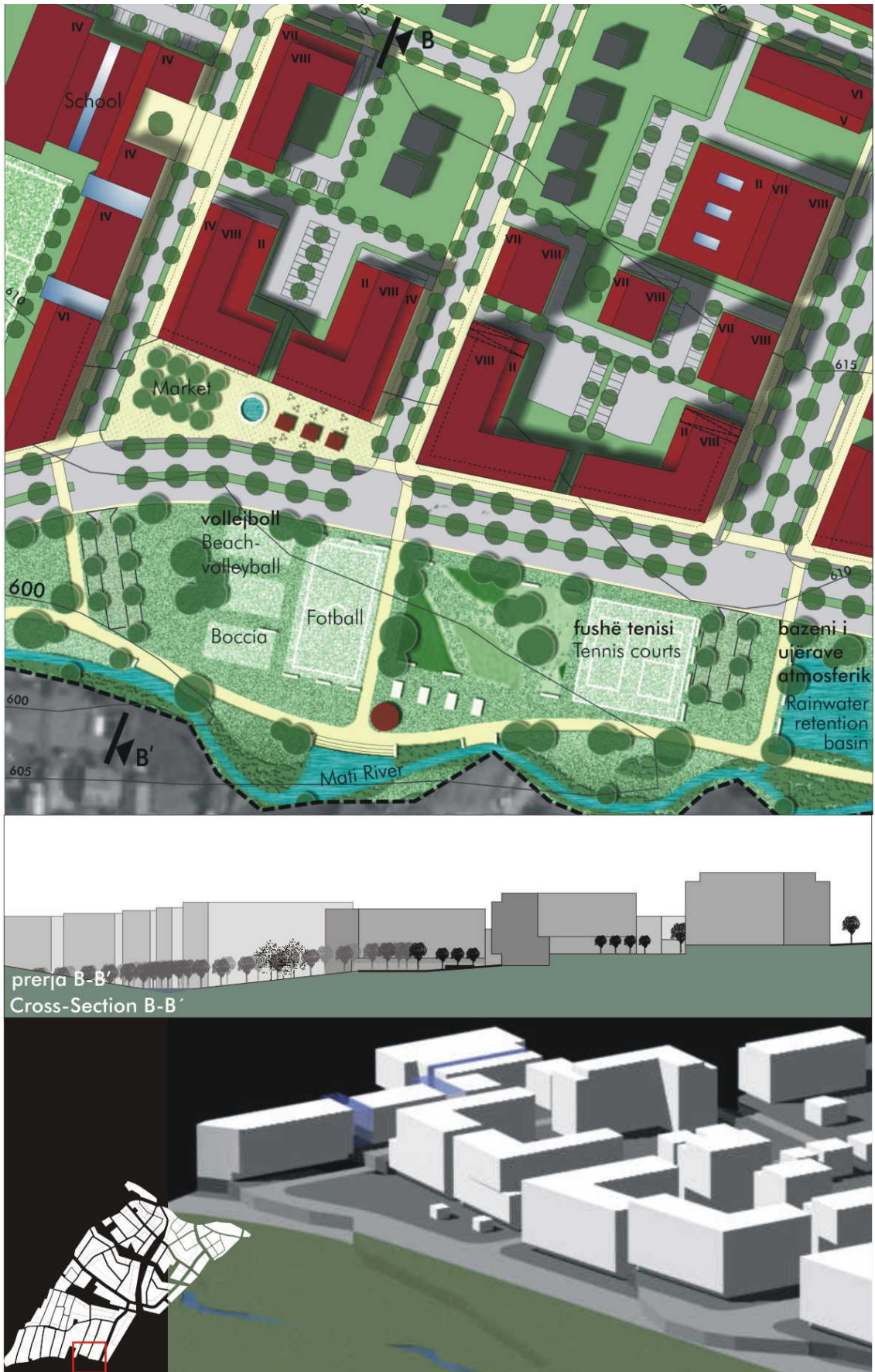


Fig. 12 Moduli urban 2

8 NDIKIMI I RRUGËVE DHE PARQEVE TË PROJEKTUARA

Plani Urban Rregullues parashikon zhvillimin e një infrastrukture të re, siç janë parqet dhe rrugët. Në disa raste këto parashikime po dëmtojnë ndërtesat ekzistuese. Se si do të implementohen këto objektiva dhe në cilën periudhë kohore, duhet të vendoset në kuadër të kornizës së strategjisë së implementimit detaj. Strategjia e tillë implementuese duhet të zhvillohet në bashkëpunim të ngushtë me banorët e zonave specifike në mënyrë që të mundësojnë një situatë prej së cilës do të dalin të gjithë fitimtar.

Plani Urban Rregullues po ashtu parashikon zgjerimin e disa rrugëve në zonat më parë të ndërtuara. Kjo do të jetë një objektiv afat-gjate dhe do të arrihet përbrenda planifikimit të kërkuar.



Fig. 13 Objektet e prekura -



Fig. 14 Objektet e prekura - rruga Muharrem Fejza



Fig. 15 Objektet e prekura – Rrugët lidhëse te projektuar A dhe B



Fig. 16 Objektet e prekura- Isa Kastrati dhe lidhja me rrugën unazore

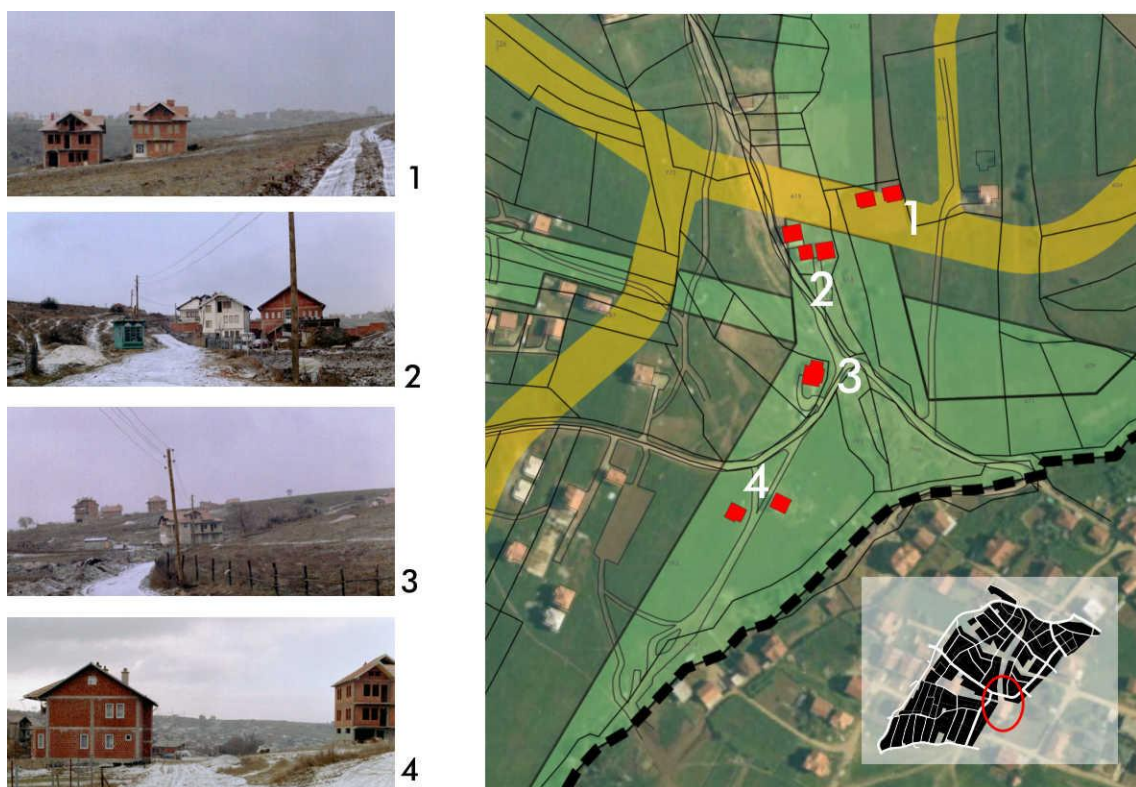


Fig. 17 Objektet e prekura – Parku qendror

9 RREGULLIVAT E PLANIT URBAN RREGULLUES

Rregullat duhet të respektohen për të gjitha ndërtesat e reja, të rindërtuara, të zgjeruara, të riparuar apo të rinovuara, parkingjet, hapësirat e mbyllura dhe të hapura që gjenden në harta. Ndërtesat ekzistuese të cilat nuk janë në pajtim me rregullat e këtij plani urban rregullues dhe të cilat janë ndërtuar me leje valide ndërtuese, do të mbrohen deri sa të rindërtohen, zgjerohen, riparohen apo rinovohen

9.1 Lloji dhe dendësia e shfrytëzimit të ndërtimit

Plani Urban Rregullues është i ndarë në zona të ndryshme, në përputhje me llojet e ndryshme të shfrytëzimit të ndërtimit:

Bërthama e zonës

Që të sigurohet zhvillimi i qendrave të rajonit të ri, tri zona janë definuar si bërthama të zonës. Bërthama më e madhe e zonës është paraparë në jug, në mes të rrugës Muharrem Fejza dhe përroit Mat. Kjo do të mundësojë shfrytëzimin e kësaj zone në përputhje me planin strategjik të Prishtinës. Zona e dytë është definuar në pjesën e mesme të Matit, përreth bulevardit kryesor, rrugës së planifikuar C. Këto dy zona do të shërbejnë si qendra për tërë Matin. Zona e tretë me densitet më të ulët është paraparë përreth rrugës së planifikuar F, në pjesën veriore të zonës. Kjo zonë do të shërbejë si qendër lokale për zonat e banimit përreth.

Me qëllim që të sigurohen aktivitete publike në hapësirat publike dhe që njëherit të promovohet tregtia me pakicë dhe ushqimore në rrugët më të rëndësishme, shfrytëzimi për banim lejohet vetëm prej katit të dytë.

Zona me përmbajtje mikse

Që të krijohet një rajon aktiv i qytetit, përgjatë rrugës kryesore të zonës janë vendosur përmbajtje mikse, diç që është tipike për qytetin e Prishtinës.

Duke shfrytëzuar topografinë dhe pamjet në drejtim të maleve në jug, janë caktuar disa lokacione ku mund të ndërtohen ndërtesa të etazhit të lartë. Për të minimizuar shqetësimet dhe hijen e fqinjëve, është zgjedhur lokacioni në afërsi të parqeve publike. Që të sigurohet mundësia e shfrytëzimit të këtyre ndërtesave të larta nga banorët dhe përmbajtjet tjera, këto zona janë definuar si zona me përmbajtje mikse.

Zona kryesisht banimi

Pjesa më e madhe e zonës është definuar kryesisht për banim. Kjo do të sigurojë numër të madh të njësisve banuese, duke plotësuar kërkesën e madhe për njësi banimi, evidente kjo në qytetin e Prishtinës. Që të jetë i mundshëm zhvillimi sa më fleksibil i kësaj zone dhe që të jetë në gjendje të reagojë ndaj ndryshimeve të kërkesave gjatë periudhës së gjatë të

zhvillimit, është lejuar shfrytëzimi i përmbajtjeve të tjera jo shqetësuese së bashku me atë të banimit.

Zona për shfrytëzim shoqëror

Zona e Matit momentalisht gjendet nën presion të lartë të zhvillimit. Që të sigurohet zhvillimi i minimumit të numrit të shkollave, katër lokacione të shpërndara përgjatë tërë zonës janë definuar si zona për shfrytëzim shoqëror të dedikuar shkollave në veçanti. Për të siguruar një zhvillim fleksibil i cili bazohet në kërkesat aktuale, në zonat e tilla parashihen edhe përmbajtje të tjera publike.

Për të siguruar minimumin e qendrave për përkujdes ditore dhe shëndetësore, është definuar një numër i mjaftueshëm i lokacioneve. Me qëllim që të mund të reagohet ndaj kërkesave të cilat gjithnjë ndryshojnë, nuk është definuar ndonjë hapësirë e caktuar. Qendrat për përkujdes ditore dhe shëndetësore lejohet të ndërtohen në kuadër të gjitha llojeve të hapësirave ndërtimore.

Densiteti është caktuar me numrin e lejuar të etazheve të plota, me lartësinë e objekteve, treguesin e mbulimit të sipërfaqes së ngastrës (TMN) dhe treguesin e sipërfaqeve të kateve (TSK).

Etazhet e plota janë definuar si etazhe, përdhesa e të cilave është mesatarisht me shumë se 1.4 metra mbi sipërfaqen e tokës dhe e cila e ka së paku $\frac{2}{3}$ e sipërfaqes së katit dhe minimum lartësinë prej 2.3 m. Atika dhe etazhet e sipërme, p.sh. nënkulmet janë etazhe të plota nëse lartësia e tyre bazuar në nenin 1 mbulon së paku $\frac{2}{3}$ e etazhit të poshtëm. Sipërfaqet e etazheve të cilat nuk janë etazhe të plota nuk do të konsiderohen si TSK. Etazhet e shkallëzuara duhet të kalkulohen në baze të rregullave të njëjta sikurse edhe etazhet e sipërme nën kulm.

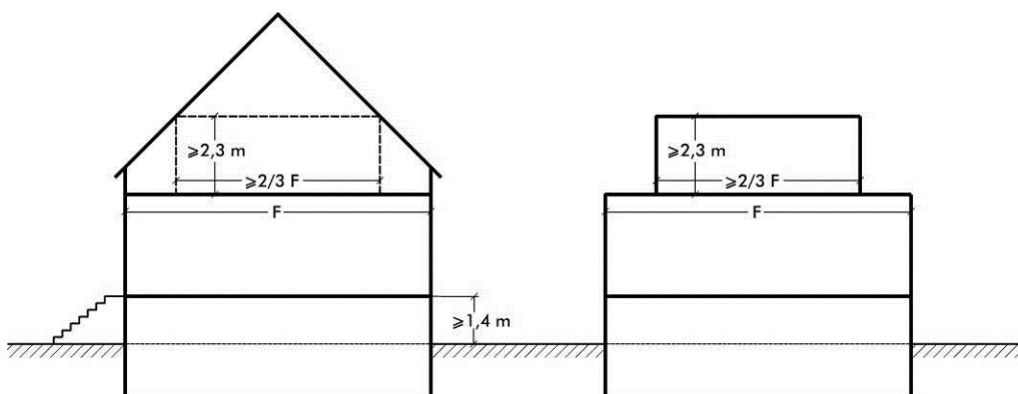


Fig. 18 Etazhet e plota

Lartësia e objekteve të ndërtuesave është rregulluar si maksimumi i lartësisë së strehës së çatise dhe maksimumi i lartësisë së çatisë mbi nivelin e tokës. Lartësia e strehës së çatise është distanca nga niveli i tokës dhe vijës prerëse të murit të jashtëm dhe mbulesës së kulmit, ndërsa te kulmet e rrafshëta deri tek atiku.

Si pikë referimi është pika më e lartë e nivelit natyror të tokës.

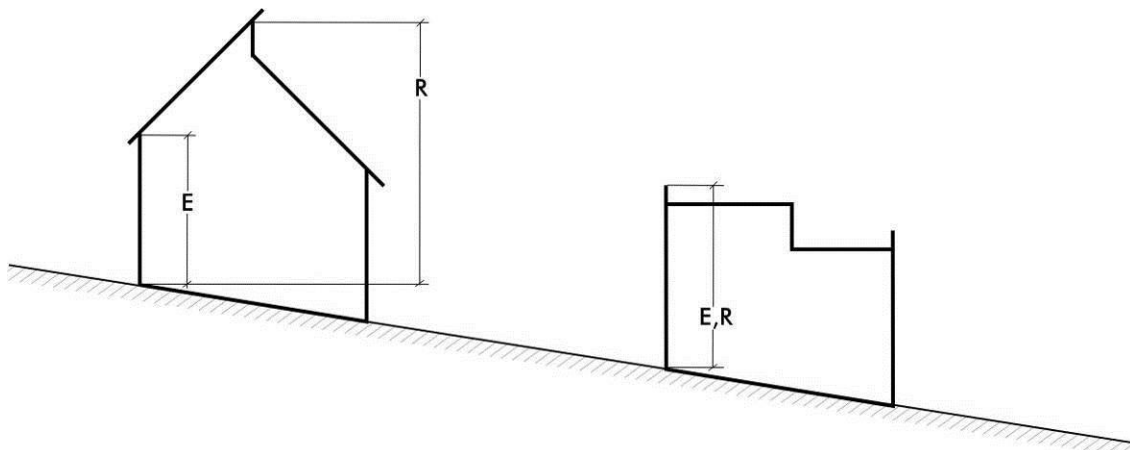


Fig. 19 Lartësia e strehës dhe kurrizit te kulmit

Treguesi i mbulimit të sipërfaqes së ngastrës tregon raportin e vendit i cili mund të jetë i mbuluar me ndërtim. Vlera numerike e TMN është 1, nëse e tërë ngastra është mbuluar me ndërtim.

Shembulli:

Example:

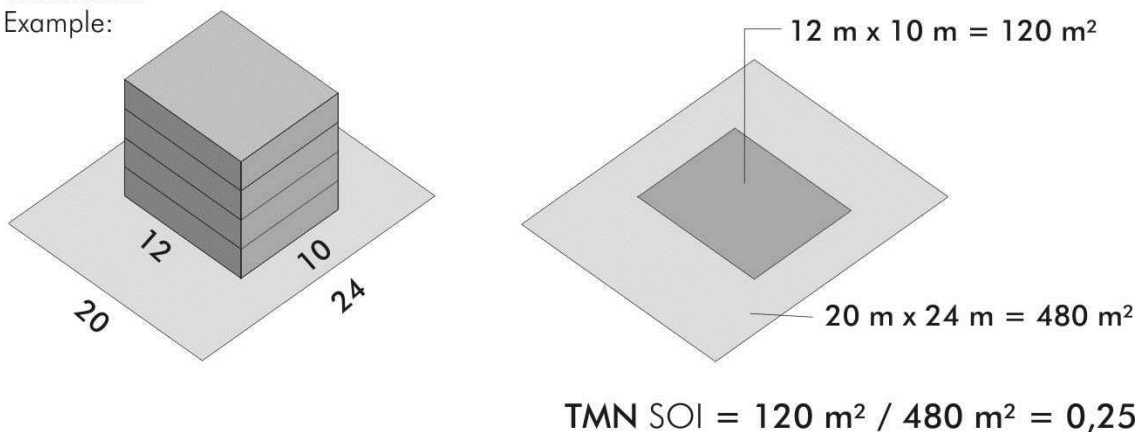
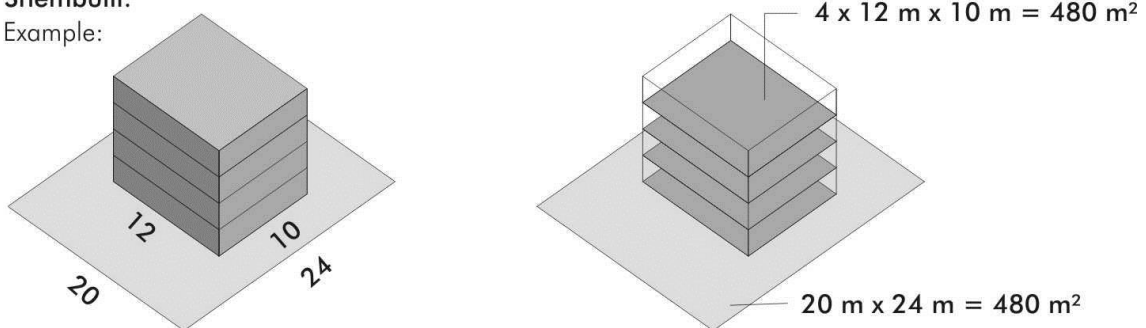


Fig. 20 Treguesi i Mbulimit të sipërfaqes së ngastrës (TMN)

TSK specifikon se sa m² të hapësirës së katit janë të lejuara për m² të ngastrës. Hapësira e katit llogaritet nga dimensionet e jashtme të gjitha kateve të plota të ndërtesës

Shembulli:

Example:



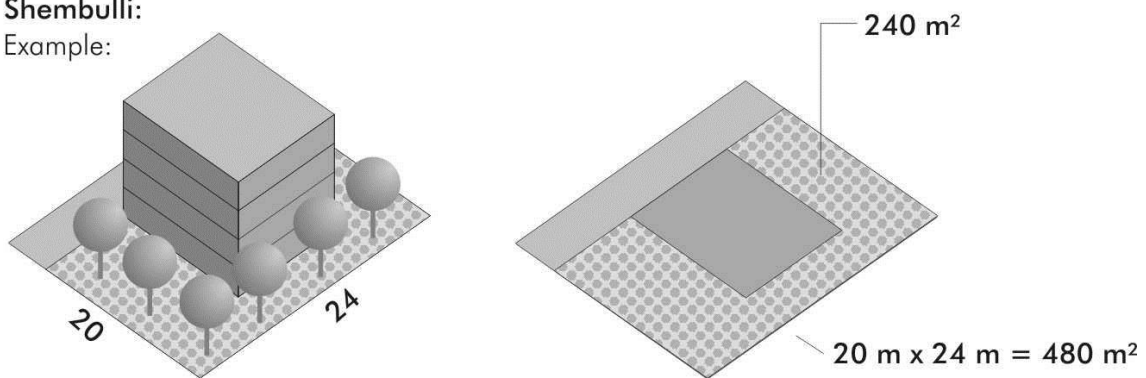
$$\text{TSK FSI} = 480 \text{ m}^2 / 480 \text{ m}^2 = 1,0$$

Fig. 21 Treguesi i sipërfaqes së ngastrës (TSK)

Treguesi i Sipërfaqeve të Gjëlëruara (TSGJ) specifikon raportin e ngastrës që duhet të mbetet e lirë. Nëse vlera numerike e TSGJ është 0,5, 50 % e ngastrës duhet të mbetet e lirë (e pa ndërtuar)

Shembulli:

Example:



$$\text{TSGJ GSI} = 240 \text{ m}^2 / 480 \text{ m}^2 = 0,5$$

Fig. 22 Treguesi i Sipërfaqeve të Gjëlëruara (TSGJ)

Treguesi i Sipërfaqeve të Gjëlëruara siguron minimumin e hapësirës së lirë (të pandërtuar) në ngastër.

9.2 Tipi i mbulimit të ngastrës dhe shfrytëzimi i ndryshëm i saj

Për të përkrahur struktura të ndryshme në kuadër të zonës, tipi i mbulimit është definuar si i hapur apo i ndryshueshëm. Tipi i mbulimit definon se cila distancë duhet të ruhet e lirë duke u bazuar në lartësinë e ndërtesës mbi sipërfaqen e tokës dhe se sa lejohet të jetë i gjatë një objekt.

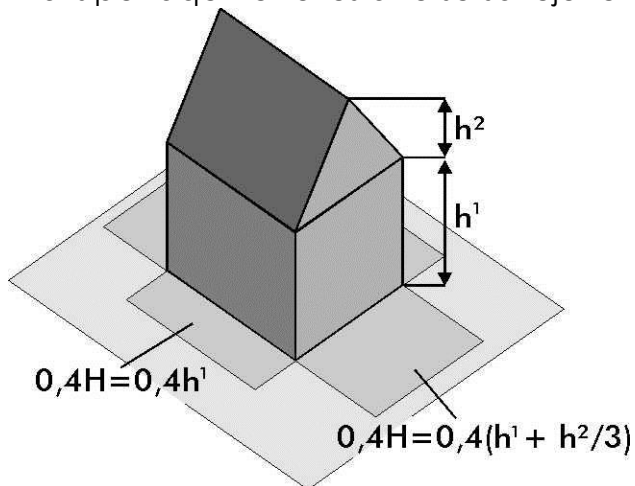


Fig. 23 Sipërfaqja e lirë

Sipërfaqet e lira duhet të jenë qartë të ndara nga objektet e ndërtuara mbi sip. e tokës. E tërë sipërfaqja e lirë e shkaktuar nga pjesët vartëse të objektit duhet të mbetet përbrenda ngastrës. Sip. e lirë duhet poashtu të sigurohet edhe në mes të dy ndërtesave në të njëjtën parcelë. Sip. e lirë kalkullohet në bazë të lartësisë së murit; ato maten në bazë të këndit të drejtë në mure. Lartësia e murit është distanca nga niveli i tokës deri tek vija prerëse e murit të jashtëm me mbulesën e kulmit. 1/3 e pjesës së murit të kallkanit me kulmin dy ujqor llogaritet si mur.

E tërë sipërfaqja e lirë duhet të pozicionohet në kuadër të ngastrës. Nëse ngastra gjendet afër zonës së transportit publik apo zonës së gjelbëruar publike, sipërfaqja e lirë mund të pozicionohet në gjysmën e hapësirës publike.

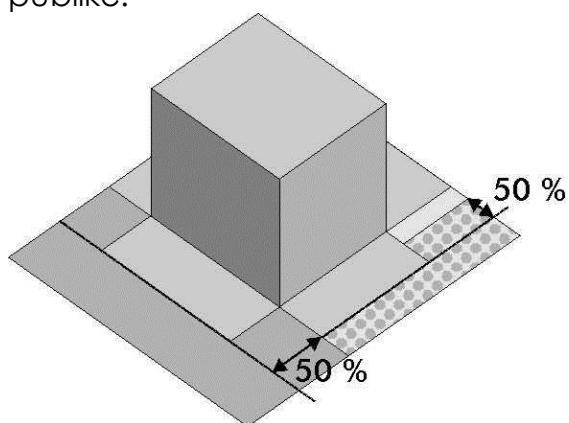


Fig. 24 Sipërfaqja e lirë në ngastrën publike

Për të siguruar dritë dhe ajër të mjaftueshëm në hapësirat e dedikuara për shfrytëzim nga komuniteti - shkolla, definohet tipi i hapur i mbulimit të ngastrës. Ndërtesat parashihen të ndërtohen me një sipërfaqe të lirë prej $0.4 \times$ lartësia e ndërtesës apo më së paku 3m. Për të lejuar mjaft fleksibilitet në dizajn, nuk ka kufizime për sa i përket gjatësisë.

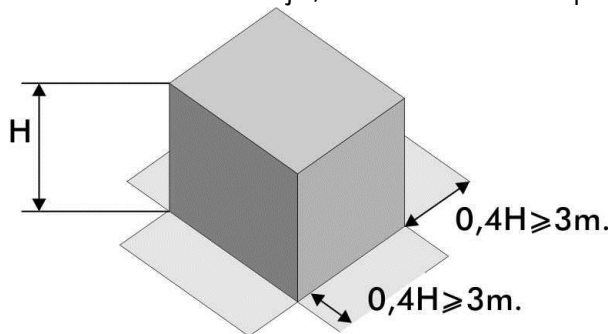


Fig. 25 Tipi i hapur i mbulesës

Për të siguruar një front rrugor të lirë në pjesët qendrore, në bërthamat e zonave parashihet tipi 1 i mbulimit të parcelës ndërsa në zonat qendrore të shfrytëzimit miks parashihet tipi 2 i mbulimit. Ndërtesa parashihet të ndërtohet duke siguruar një sipërfaqe të lirë $0.4 \times$ lartësia e objektit apo më së paku 3m. Ndërtesat në frontin e rrugës mundën që në thellësi deri në 20m (rasti 1 i mbulimit të ngastrës) respektivisht 16 m (rasti 2 i mbulimit të ngastrës) të ndërtohen me një sipërfaqe të lirë anësore prej min. 3m. Sipërfaqja e lirë duhet t'i referohet kufirit të parcelës dhe objekteve tjera të ndërtuara. Ndërtesa më të thella mund të ndërtohen me një distance anësore prej 3m, në një gjatësi prej 20m respektivisht 16m. Pjesa tjetër e ndërtesës duhet të ruaj distancën e rregullt prej $0.4 \times$ lartësia e objektit.

Tipi 1 i mbulimit te parcela lejon ndërtimin e objekteve me një gjatësi deri ne 50 m, ndërsa tipi 2 i mbulimit të parcelës lejon ndërtimin e objekteve me një gjatësi deri në 25m. Kufizimi i gjatësisë së objektit do të parandalojë ndërtimin e objekteve të një përpjesë joadekuate.

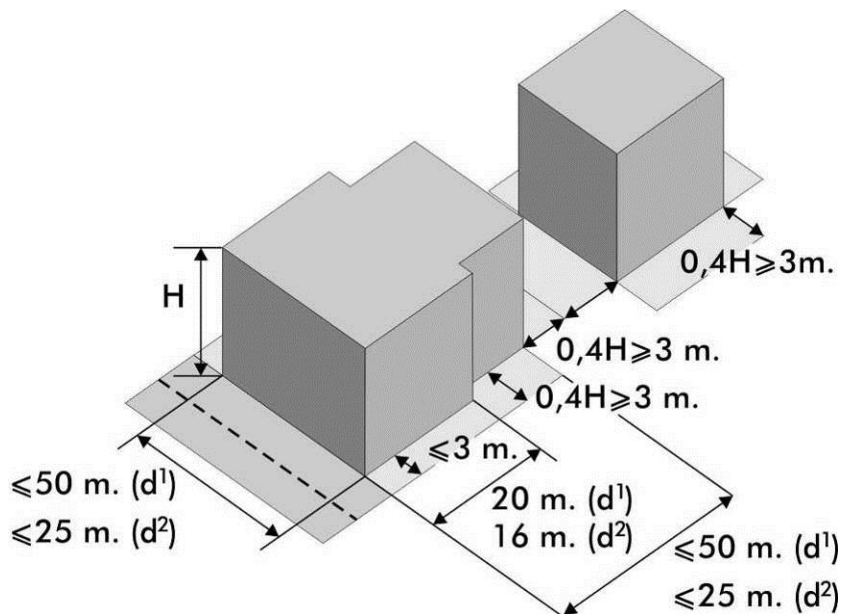


Fig. 26 Tipet e ndryshme të mbulimit 1 dhe 2

Për të siguruar qëllimet e planit urban rregullues në zonat e identifikuar si të përshtatshme për ndërtimin e objekteve të larta, janë definuar tipet 3 dhe 4 të mbulimit. Për tetë katet e para të ndërtesës (tipi 3 i mbulimit) respektivisht gjashtë katet e para (tipi 4 i mbulimit) vlejnë të njëjtat rregulla sikur se tek tipet 1 dhe 2 të mbulimit. Ndërtesat në frontin rrugor mundën që në thellësi të ndërtimit prej max. 20m (tipi 3 i mbulimit) respektivisht 16m (tipi 4 i mbulimit) të ndërtohen me një distance anësore minimale prej 3m. Gjatësia e ndërtesës është paraparë deri në 50m (tipi 3 i mbulimit) respektivisht 40m (tipi 4 i mbulimit). Ndërtesa më të thella mund të ndërtohen me distancë anësore prej 3m në një gjatësi prej 20m respektivisht 16. Pjesa tjetër e ndërtesës duhet t'i përmbahet distancës së rregullt prej 0.4 x lartësia e ndërtesës.

Katet mbi katin e tetë (tipi 3 i mbulimit) respektivisht mbi katin e gjashtë (tipi 4 i mbulimit) parashihet të ndërtohen me një gjatësi maksimale prej 20m dhe një hapësirë të lirë prej 0.4 x lartësia e objektit.

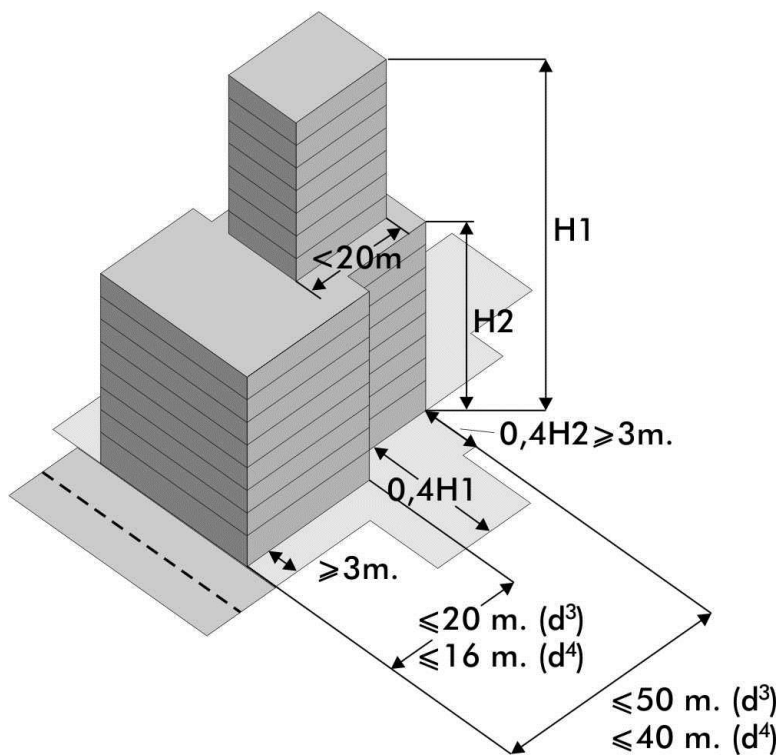


Fig. 27 Tipet e ndryshme të mbulimit 3 dhe 4

Për të siguruar ndriçim dhe hapësirë të mjaftueshme për zonat kryesisht të banuara, është paraparë tipi 5 i mbulimit. Ndërtesat parashihen të ndërtohen me një gjatësi maksimale 25m dhe një distancë të lirë prej 0.4 x lartësia e objektit apo së paku 2.5 m

Për të siguruar struktura të një përpjese të vogël në zona të banuara në një masë të madhe përgjatë luginave, është paraparë tipi 6 i mbulimit. Ndërtesat parashihen të ndërtohen me një gjatësi maksimale 18 m dhe një hapësirë të lirë prej 0.4 x lartësia e objektit apo së paku 2.5 m

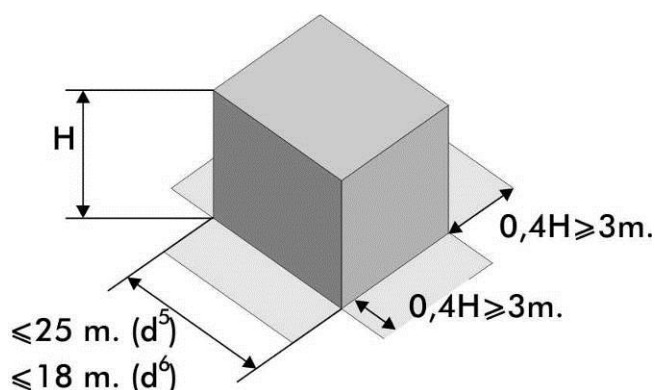


Fig. 28 Tipet e ndryshme të mbulimit 5 dhe 6

Zonat e ndërtuara dhe jo të ndërtuara në kuadër të parcelës ndërtimore definohen nga vijat ndërtimore. Për të lejuar një fleksibilitet të lartë, shume prej blloqeve janë definuar si sipërfaqe ndërtimore. Për të siguruar ndriçim dhe hapësirë të mjaftueshme, vija ndërtimore është tërhequr 3m nga shumica e rrugëve. Për të promovuar karakterin urban të shumicës së rrugëve kryesore, tek rrugët e planifikuara A, C dhe F, vija ndërtimore është vendosur direkt në frontin e rrugës.

Për të siguruar dizajnin e shesheve, kufijtë janë definuar me vijat frontale.

Arkadat janë rregulluar përgjatë rrugëve kryesore dhe shesheve. Një gjë e tillë do të theksoj rendësin e këtyre vendeve urbane dhe do të siguroj më shumë hapësirë për këmbësoret. Për t'iu shmangur arkadave të errëta pa dritën e diellit, rregulla është bërë vetëm për pjesën veriore.

Madhësia minimale e ngastrave ndërtimore është rregulluar ashtu që të siguroj mundësinë për të ndërtuar në të gjitha ngastrat dhe të siguroje minimumin e kualitetit jetësor në ato zona.

9.3 Trafiku

Vija rregulluese definojnë kufirin në mes të parcelës ndërtimore dhe rrugës me të drejtë qarkullimi publik.

Siç është përshkruar në kapitullin 7 të planit struktural, sistemi i trafikut është dizajnuar në mënyrë hierarkike. Rrugët kryesore përmbledhëse, rrugët e planifikuara A, B, C, D, E dhe një pjesë e rrugës Isa Kastrati, formojnë dy rrathë të cilët lidhin kuartet e afërta të qytetit dhe rrjetin më të lartë rrugor. Për të krijuar një kapacitet mjaft të lartë në këto rrugë, janë parashikuar katër shiritat rrugore. Për të siguruar një rrjedhë të lirë të trafikut edhe në udhëkryqe janë shtuar shiritat të shumtë. Ky shirit shfrytëzohet si shirit degëzues në udhëkryqe dhe për të parkuar ndërmjet automjeteve. Profili i rrugëve kryesore përmbledhëse ndryshon varësisht nga lokacioni i tyre. Përbrenda hapësirave më parë të ndërtuara, ato janë të pajisura me trotuare të gjëra dhe shtigje për çiklistë. Në pjesët ku rruga kryesore përmbledhëse shtrihet tejpërtej parkut, shtigjet për këmbësor dhe çiklistë shtrihen të ndara nga njëra tjetra.

Rrugët kryesore përmbledhëse në bërthamat e zonave janë po ashtu zona të rëndësishme urbane dhe janë të dizajnuara si bulevarde. Përveç sasisë së madhe të automjeteve, ato duhet të kenë mjaft hapësirë për një numër të madh të këmbësorëve dhe aktiviteteve tjera urbane. Ato kufizohen me dyqane dhe restorante, për këtë arsye edhe trotuaret janë të gjëra. Trotuaret në pjesën veriore, ku hapësira për këmbësorë është zgjeruar prej arkadave, janë pak më të ngushta.

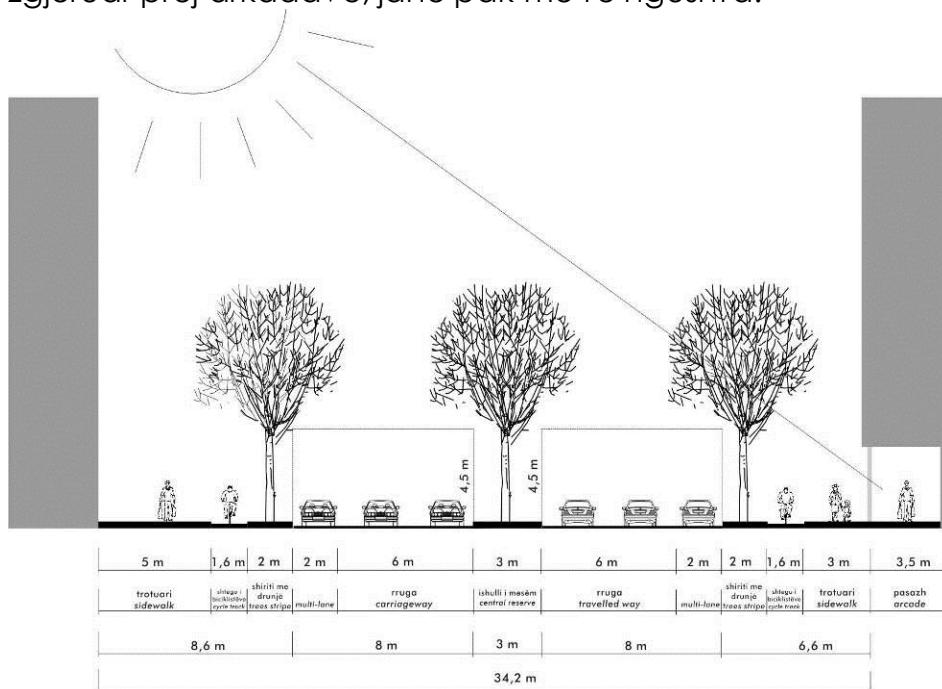


Fig. 29 Prerja tërthore A: Bulevardi kryesor, Rruga C e planifikuar

Tre “ballkone urbane”, sheshe të qytetit me pamje nga lugina, janë të planifikuara përbri rrugëve të planifikuara C dhe F. Për ti konceptuar si sheshe urbane të liruara nga trafiku motorik, ato janë rregulluar si zona publike transportuese me një qëllim të veçantë “ballkone urbane”. Për të siguruar mundësinë e shfrytëzimit të një lokacioni special në pjerrësi për ndërtim, ballkonet urbane mund të ndërtohen edhe në pjesën e poshtme.

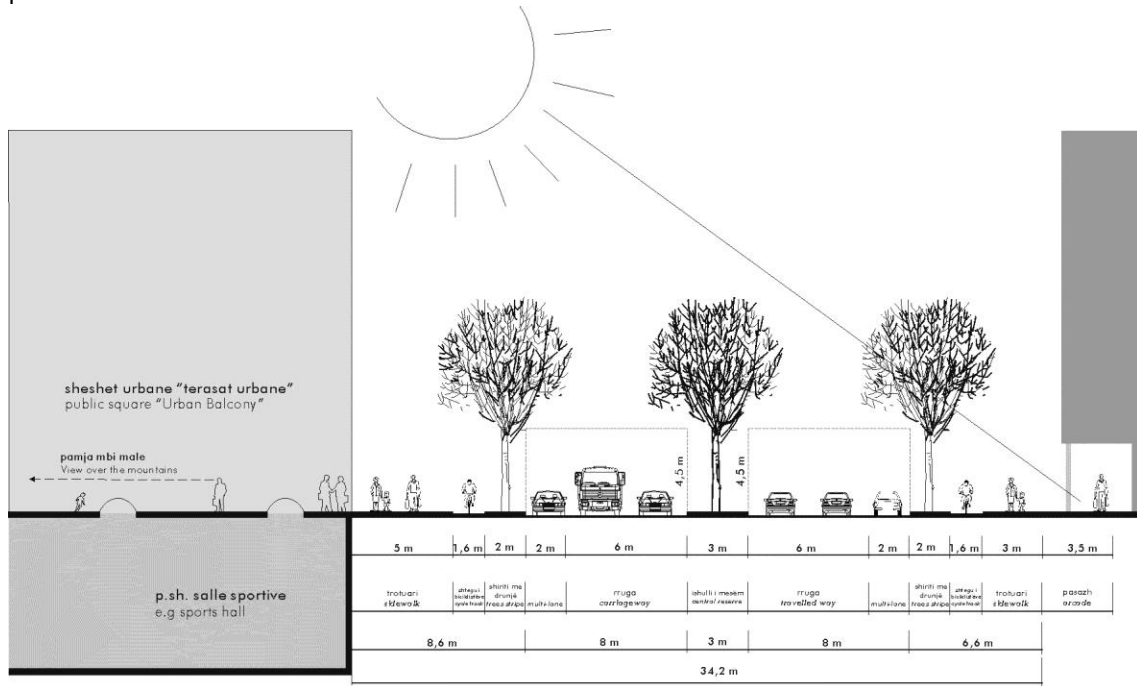


Fig. 30 Prerja tërthore B: Bulevardi kryesor në ballkonet urbane

“Bulevardi Mati”, rruga e planifikuar A përgjatë përroit Mat, në njërën anë kufizohet me ndërtesa të gjëra me dyqane në katin përdhes dhe me parkun dhe përroit Mat në anën tjetër. Ana e ndërtesave është dizajnuar si bulevardet kryesore, me arkada dhe trotuare të gjëra. Në pjesën e parkut, në pjesën e gjelbëruar, është paraparë një shteg për këmbësor dhe çiklistë .

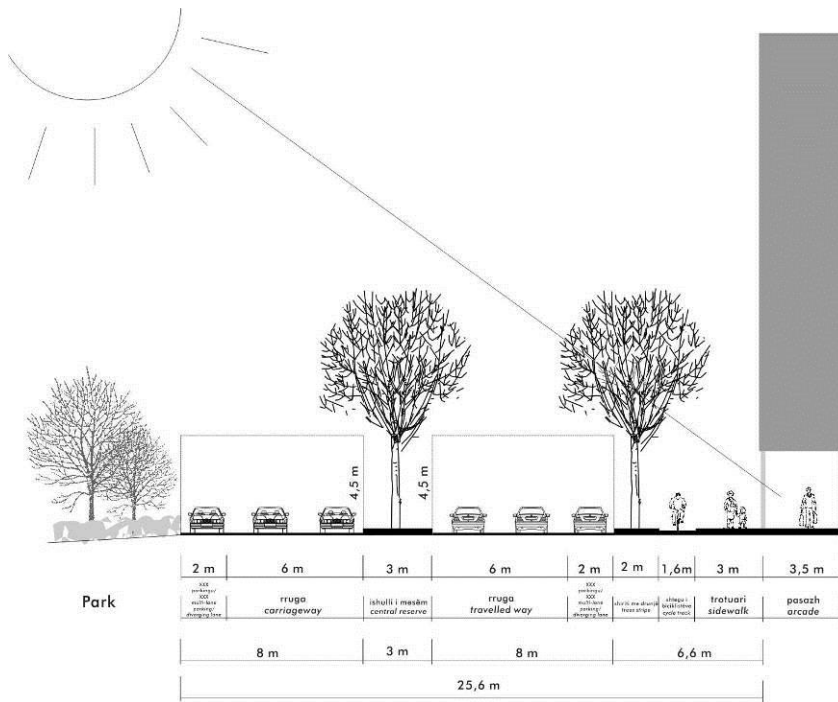


Fig. 31 Prerja tërthore C: „Bulevardi Mati” tek parku i Matit

Rrugët e planifikuara A dhe B shtrihen pjesërisht në zona të cilat janë gati të rregulluara dhe hapësira për rrugë dhe ujë është e limituar. Në pikat më të ngushta është definuar prerja më e vogël me korridorin e gjerë prej 10m për rrjedhën e përroit.

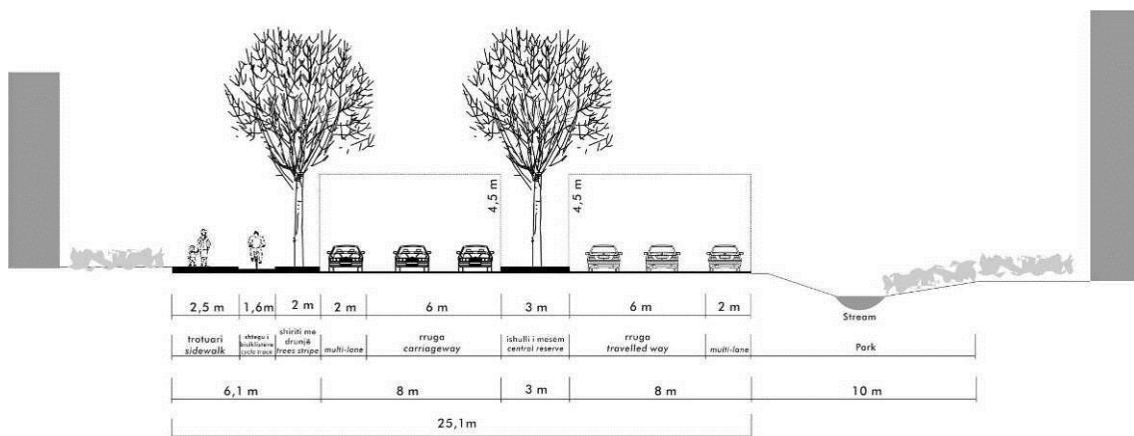


Fig. 32 Prerja tërthore D:

Rruga e planifikuar B kalon nëpër parkun e luginës në kufirin perëndimor të zonës së PUR. Shtigjet për këmbësor dhe çiklist kalojnë ndaras sipërfaqes së gjelbëruar.

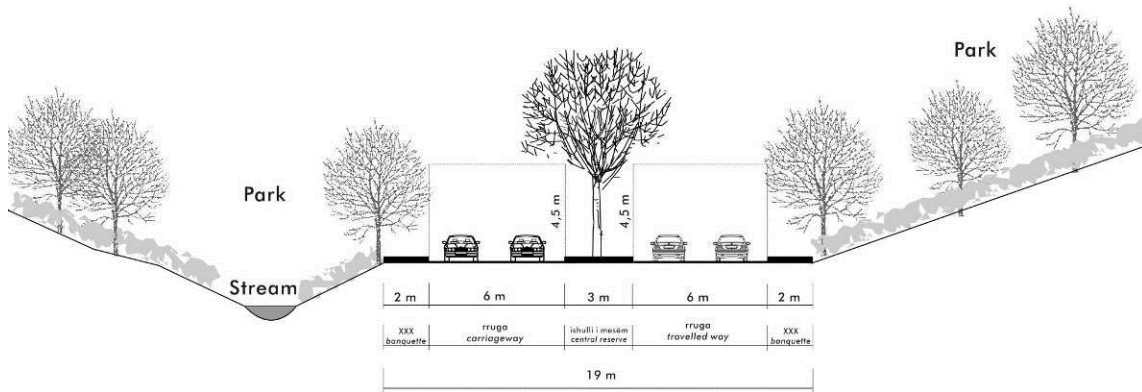


Fig. 33 Prerja tërthore E: Rruga kryesore neper Parkun e luginës

Në pjesët veriore, rruga është e kufizuar në njërën anë nga ndërtesa banimi dhe të destinimeve të tjera. Në këto prerje, trotuari dhe shtegu i çiklisteve është vendosur së bashku me rrugën.

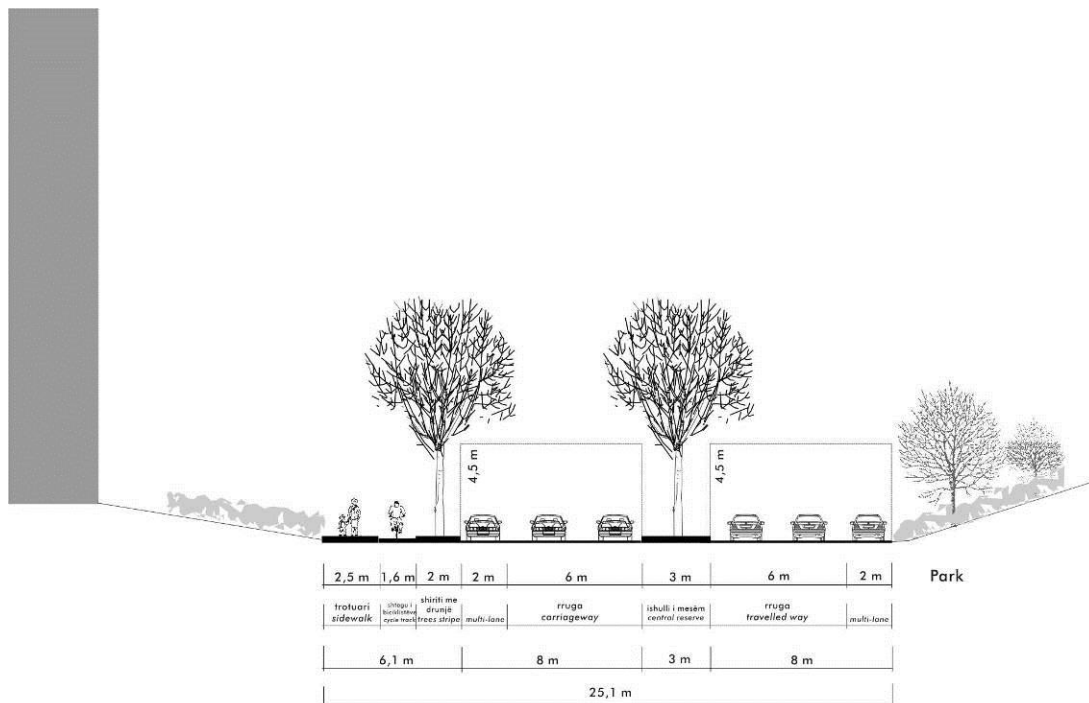


Fig. 34 Prerja tërthore F: Rruga kryesore në njërën anë të parkut në luginë

Rruga e planifikuar D kalon nëpër zonat me përmbajtje mikse dhe kryesisht banim. Që të minimizoj zonat e transportit publik, trotualet në këto zona mbahen në minimum.

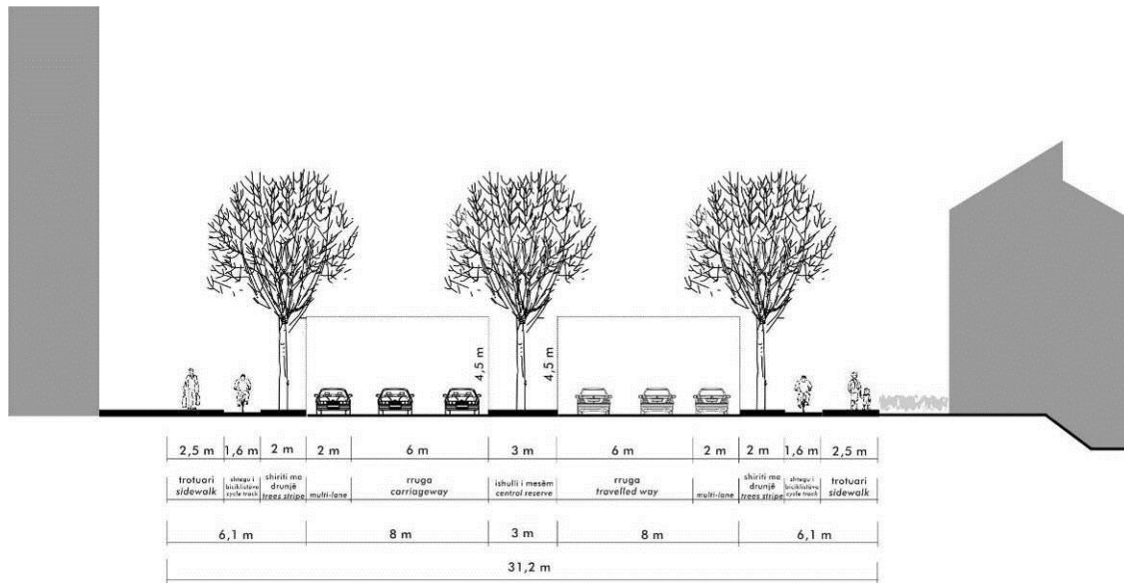


Fig. 35 Prerja tërthore G: Bulevardi kryesor me dyqane në njërën anë

Përbrenda zonave të ndërtuara është vendosur një rrjet i rrugëve përmbledhëse. Në zonat kryesisht banuese dhe ato me përmbajtje mikse në veri, rrugët përmbledhëse janë vendosur në distancë adekuate për këto përmbajtje të tokës. Në zonat të cilave u nevojitet edhe shumë pak kohë për tu vendosur në jug pjesërisht është definuar bërthama e zonës. Që të krijohet mundësia për një zhvillim të një zone të tillë, një rrjet më i ngushtë i rrugëve të gjëra është i planifikuar.

Rruga e planifikuar F është rrugë përmbledhëse me dyqane. Që të lejohet kapacitetet e lartë dhe qarkullim i lirë i trafikut në udhëkryqe, janë paraparë tri shiritat. Shiriti i tretë është paraparë si shirit për kthesë në të majtë. Që të theksoj karakterin e rrugës kryesore të kësaj rruge dhe që të siguroj sipërfaqe të mjaftueshme për këmbësoret, janë paraparë arkadat në pjesën veriore dhe trotuaret më të gjëra në pjesën jugore.

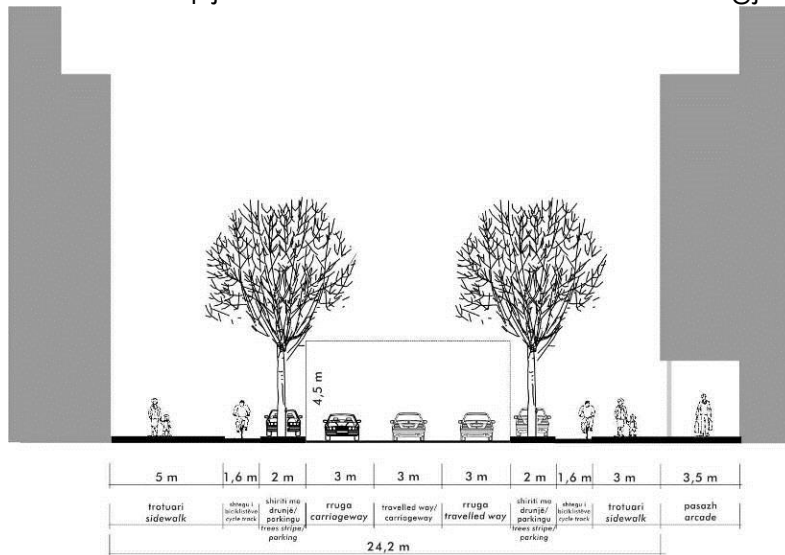


Fig. 36 Prerja –Tërthore H: Rruga përmbledhëse me dyqane – rruga e planifikuar F

Që të sigurohet kapaciteti i mjaftueshëm dhe mundësia e qarkullimit të autobusëve, rrugët tjera përmbledhëse dhe rrugët tjera më të mëdha lokale kanë nga dy shiritat më së paku nga 6 metra. Që të sigurohet sipërfaqe e mjaftueshme për këmbësor, parkime të veturave dhe drunjtë, është paraparë prerja tërthore prej 14 metrave.

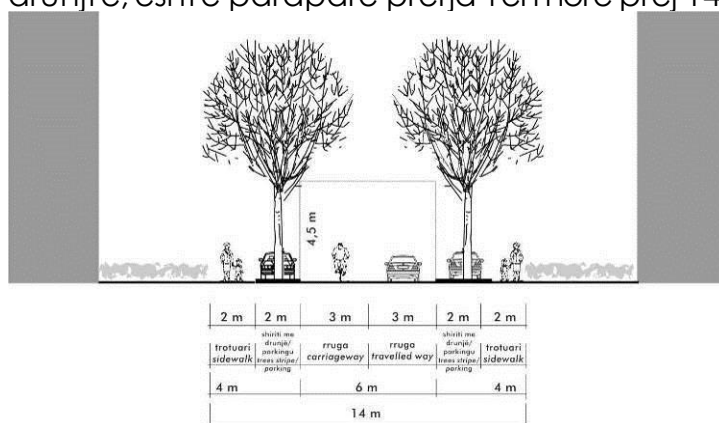


Fig. 37 Prerja tërthore I: Rruga përmbledhëse/ lokale

Që të sigurohet sipërfaqe si për automjete ashtu edhe për këmbësor në rrugët përmbledhëse ose rrugë më të mëdha lokale në zona të ngushta përbrenda vendbanimit ekzistues, një prerje tërthore më e ngushtë me vetëm një rresht të parkimit është paraparë.

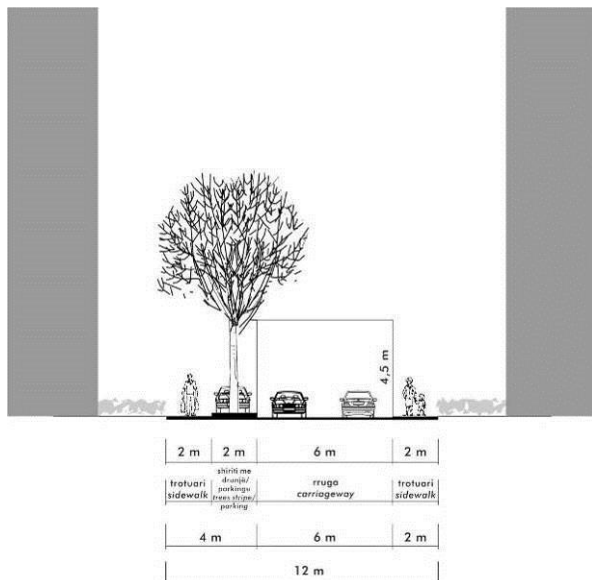


Fig. 38 Preja tërthore J: rruga përmbledhëse / rrugët lokale me një rresht të parkimit- Muharrem Fejza

Që të përmirësohen kushtet e trafikut përbrenda zonës ekzistuese të banimit, një sasi adekuate e rrugëve ekzistuese janë rregulluar me prerje tërthore minimale prej 7,5 metrave. Ato janë plotësuar nga një lidhje e shkurtë me rrugë ashtu që të i mënjanojnë rrugëve qorre. Që të limitoj sasinë e trafikut në zonat e banimit, këto rrugë lokale janë definuar si zona të transportit publik me qëllime speciale të "qetësimit të trafikut". Automjetet e motorizuara ndajnë sipërfaqen e trafikut me këmbësoret dhe çiklistët, shpejtësia e lëvizjes është e limituar në shpejtësi të ecjes. Po ashtu duhet të ndërmerren masa për qetësimin e trafikut të automjeteve në këto zona.

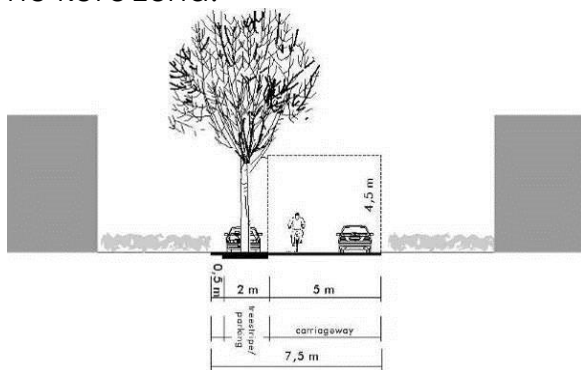


Fig. 39 Preja tërthore K: Rrugët lokale në zonat me trafik të qetë

Përveç zonave të transportit të rregulluar janë të nevojshme rrugë të tjera lokale brenda bllokut të ndërtesave. Në lidhje me nevojat dhe kërkesat e ndryshueshme gjatë zhvillimit të gjatë për kompletimin e zonës, dhe që të lejohet një zhvillim fleksibil, këto rrugë lokale nuk janë rregulluar. Që të bëjë të mundshme shfrytëzimin optimal të tokës ndërtimore, këto rrugë duhet të projektohen në kombinim me hapa të vetëm të zhvillimit. Këto rrugë janë të lejuara në të gjitha tokat ndërtimore dhe në të gjitha tipet e përmbajtjeve të ndërtesës.

Për të njëjtat arsye, të gjitha rrugët e definuara si zona të transportit publik me qëllime speciale "qetësimi i trafikut" mund të largohet ose të dislokohe.

Që të mundësohet pamje e mirë gjatë parkimit dhe që të përmirësohet siguria e trafikut, sipërfaqet e parkimit dhe garazhet duhet të largohen nga rruga.

Në dy lokacione përgjatë rrugës së planifikuar dhe në një lokacion përgjatë rrugës Muharrem Fejza, janë bërë zgjatjet e rrugëve për krijimin e shesheve të vogla. Që të sigurohen këto sheshe, ato janë definuar si zona të transportit publik për qëllime speciale të shesheve urbane.

Që të lejohet një projektim fleksibil dhe ndërtimi i rrugëve, tokat e definuar si sipërfaqe të gjelbëruara publike gjithashtu mund të merren përsëri për ndërtimin e tyre. Të gjitha zonat e definuara si zona të transportit publik gjithashtu të shfrytëzohen si sipërfaqe të gjelbëruara publike.

Rrjeti i trafikut aq sa ka qenë e mundur i është përshtatur topografisë. Aq sa edhe disa nga rrugët janë mjaft të thikta. Është bërë vlerësimi në kuadër të planifikimit urban mbi pjerrtësinë longituidinale të rrugës. Pjerrtësia në aksin e rrugëve është bërë në mes të izohipsave, pikat kritike janë studiuar me kujdes, duke marrë parasysh pjerrtësinë maksimale prej 10%. Studimi tregon se ndërtimi i rrugëve në këtë zonë është i mundur (shih planin e pjerrtësisë së rrugëve). Megjithatë, gjatë ndërtimit duhet bërë studime të mëtutjeshme teknike si dhe incizimet e nevojshme.

Plani 11 Pjerrtësia e rrugëve

9.4 Infrastruktura teknike

Rrjeta e gypave për ujërat e zeza dhe ujërat atmosferike është parapapar në zonat publike të transportit dhe hapësirat publike të gjelbëruara (shih fig. 40 dhe planin 12-1 Planifikimi i qytetit dizajni i rrjetit të infrastrukturës – Skema për ujëra të zeza / sistemi i ujit atmosferik)

Për ujërat e zeza propozohet linja e tubacionit të kanalizimit është paraparë në lugina, i cili është sistem suplementar i atij në zonat publike të transportit. Linjat kryesore janë të lidhura në pikat më të ulëta në jug-perëndim të zonës dhe vazhdojnë në impiant in kryesor të kanalizimit. Para ndërtimit, rrjeti duhet të jetë temë e studimeve të mëtejshme teknike. Linjat ekzistuese duhet të merren në shqyrtim.

Një sistem i ndare për ujin atmosferik sipërfaqësor është paraparë. Uji atmosferik sipërfaqësor është propozuar që të rrjedh në linjë të veçantë në zonat e transportit publik duke e bërë kthjellësimin paraprak në tanket për sedimentim, filtrat dhe separatorët likuid në disa pika. Pas pastrimit preliminar ujërat atmosferike derdhen në rrjedha dhe lumenj të zonës. Që të pengohet përmbytja (vërshimi) rrjedhat e ujërave atmosferike janë ndarë nga ujërat nga shiu të grumbullua nëpër lugina. Para ndërtimit, rrjeti duhet të jetë temë e studimeve të mëtejshme teknike. Linjat ekzistuese duhet të merren në shqyrtim.

Që të sigurohet tretmani lokal i ujit atmosferik sipërfaqësor në fazën e parë të ndërtimit, uji sipërfaqësor atmosferik duhet të infiltrohet në ngastrën e vet derisa ngastra të lidhet me sistemin qendror për ujin sipërfaqësor atmosferik.

Që të sigurohet tretmani i kanalizimit dhe të parandaloj ndotjen e përrrenjve në fazën e parë të ndërtimit, kanalizimi duhet të trajtohet në grope septike në ngastrën vetjake derisa ngastra ndërtimore të lidhet me sistemin qendror të kanalizimit.

Uji i pijshëm sigurohet përmes kompanisë së ujit BATLLAVA. Linjat e rrjetit janë paraparë në zonat publike të transportit (shih fig. 40 dhe planin 12-2, -Planifikimi i qytetit dizajni i rrjetit të infrastrukturës – Skema për sistemin e ujësjellësit). Linjat kryesore janë paraparë në shiritat (trasat) e rrugëve dhe ato sekondare për lidhjen e ngastrës në trotuar. Para ndërtimit, rrjeti duhet të jetë temë e studimeve të mëtejshme teknike. Linjat ekzistuese duhet të merren në shqyrtim.

KEK (Korporata Energjetike e Kosovës / Kosova Energy Company) është përgjegjëse për prodhimin e energjisë elektrike në Kosovë dhe Prishtinë. Rrjeti i energjisë elektrike do të zgjerohet në zona të transportit publik (shih fig 40 dhe planin 12-3 – Planifikimi i qytetit dizajni i rrjetit të

infrastrukturës – Skema për rrjetin elektrik dhe sistemi telefonik). Para ndërtimit, rrjeti duhet të jetë temë e studimeve të mëtejshme teknike. Linjat ekzistuese duhet të merren në shqyrtim.

Linjat sistemit për rrjetin telefonik janë paraparë në zonat e transportit publik (shih fig. 40 dhe planin 12-3 -Planifikimi i qytetit dizajni i rrjetit të infrastrukturës – Skema për rrjetin elektrik dhe sistemi telefonik) Para ndërtimit, rrjeti duhet të jetë temë e studimeve të mëtejshme teknike. Linjat ekzistuese duhet të merren në shqyrtim.

Linjat për rrjetat tjera të infrastrukturës teknike, nxehja, televizioni kabllor, interneti, gazi etj., gjithashtu janë paraparë në zonat e transportit publik (shih fig. 40)

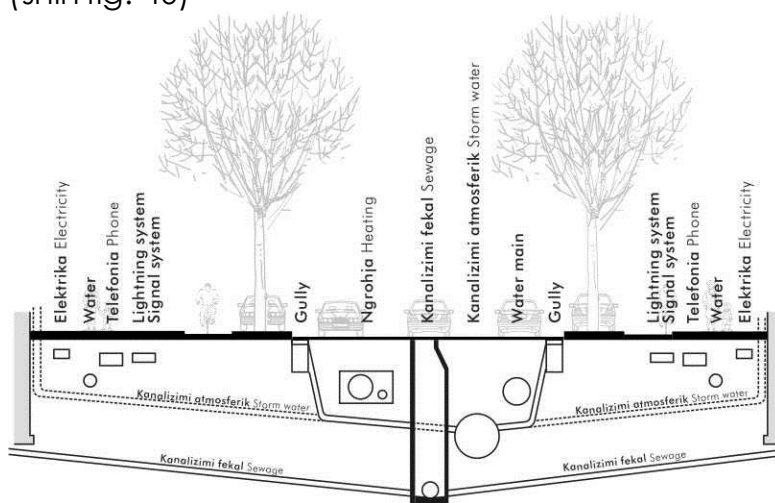


Fig. 40 Example street cross-section (Planned street F)

Plani 12-1: Planifikimi i qytetit, dizajni i rrjetit të infrastrukturës- skema për ujëra të zeza dhe atmosferike

Plani 12-2: Planifikimi i qytetit, dizajni i rrjetit të infrastrukturës- skema për sistemin e ujësjellësit

Plani 12-3: Planifikimi i qytetit, dizajni i rrjetit të infrastrukturës- skema për sistemin elektrik dhe telefonik

Plani 12-4: Planifikimi i qytetit, dizajni i rrjetit të infrastrukturës- skema për sistemin nxehjes qendrore

9.5 Struktura e gjelbër dhe sipërfaqet e lira

Sipërfaqet e gjelbëruara publike i shërbejnë disa qëllimeve të rëndësishme, ato strukturojnë një zonë të madhe në lagje më të vogla. Ato sigurojnë sipërfaqe për rekreacion, si për banorët e Matit ashtu edhe për banorët e zonave përreth. Zonat e gjelbëruara gjithashtu lidhin zonën me peizazhin përreth, ata gjithashtu luajnë një rol të rëndësishëm në mbrojtjen e ambientit. Sidomos përroskat në këtë zonë janë mjaft të ndotur dhe kanë nevojë për mbrojtje.

Ashtu si është përshkruar në kapitullin "Plani Struktural", struktura e gjelbër është kompozuar nga parqet e luginave dhe parqet e qyteteve. Që të sigurohet implementimi i konceptit të strukturave të gjelbëruara, dy lloje të sipërfaqeve të gjelbërimeve publike janë rregulluar: parku publik dhe parku natyror publik. Parqet e qytetit janë definuar si parqe publike dhe parqet e luginave si parqe natyrore publike.

Që të sigurohet minimumi i sasisë së zonave sportive, në katër lokacione, një pjesë e sipërfaqes së gjelbër publike i është dhënë destinacion special për zona sportive. Lokacionet në lidhje të afërt hapësinore me qendrat shkollore janë zgjedhur që të maksimizojnë shfrytëzimin e përbashkët të zonave sportive. Lokacion tjetër për sport është zgjedhur afër përroit të Matit. Që të lejohet një projektim fleksibil, nuk është definuar ndonjë zone ekzakte.

Lokacionet e identifikuar si sheshe publike të lojës sigurojnë minimumin e sasisë së shesheve të lojës në këtë zonë. Që të lejohet fleksibilitet i lartë në projektim dhe ndërtim, zonat nuk janë përcaktuar në mënyrë ekzakte.

Që të sigurohen më shumë terrene të lojës në zonë, ndërtimi i terreneve private të lojës është rregulluar.

Që të sigurohet konservimi i varrezave ekzistuese, varrezat janë identifikuar si sipërfaqe publike të gjelbëruara me qëllim të vendosjes së varrezave.

Që të sigurohet një sasi minimale e gjelbërimit të gjatë, mbjellja tyre është rregulluar në zonat me sipërfaqe të lira.

Që të sigurohet struktura e rrugëve ekzistuese dhe struktura e gjelbër në sipërfaqet publike, mbjellja e gjelbërimit të lartë është rregulluar që të bëhet në zonat e transportit.

9.6 Kontrolli i ndotjes

Që të përmirësoj klimën lokale dhe të zvogëloj ndotjen e ajrit në Prishtinë, lëndët djegëse të lejuara janë të limituara në lëndë djegëse të pastra.

9.7 Zonat për pendë, gjurmime dhe muret mbajtëse të nevojshme për ndërtimin e strukturës së rrugëve

Që të siguroj ndërtimin e rrugëve publike në pjesë mjaft të trashkta të zonës, është rregulluar se pendët e nevojshme dhe muret mbajtëse duhet të lejohen në tokat ndërtimore private.

Që të siguroj stabilitetin e rrugëve publike gjithashtu në pjesë mjaft të trashkta të kësaj zone, është rregulluar që pendët dhe gjurmimet për ndërtimin e autostradave janë të lejuara në tokën ndërtimore nëse ato nuk pengojnë me kapacitetin e tyre mbushje-gjurmim të strukturës së rrugës.

9.8 Rregullat e projektimit

Situata speciale urbane e PUR të zonës në skaj të Prishtinës, kërkon minimumin e rregullave për dizajnin e jashtëm të objekteve.

Që të sigurohet një peizazh i kulmeve në këtë zonë, këndi i kulmit është limituar në 45° .

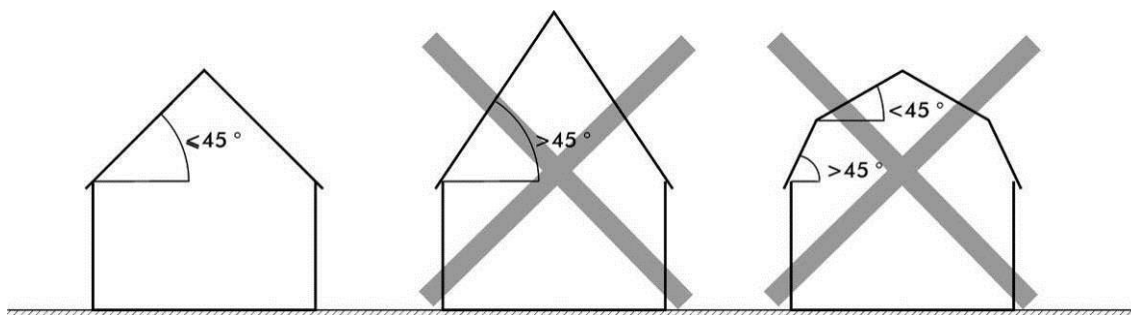


Fig. 41 Lartësia e kulmit

Pamja e rrugës është determinuar nga objektet, por në mënyrë decisive gjithashtu nga lartësia e mureve fqinje, gardhet dhe rrethoja të tjera. Që të parandaloj një interferencë optike të sipërfaqes së rrugës, lartësia është limituar në 1,5 metra.

10 IMPLEMENTIMI

Që nga viti 1990 zona e Planit Urban Rregullues ka përjetuar një zhvillim mjaft dinamik. Që të ndihmoj zhvillimin e planifikuar të kësaj zone është e nevojshme që Plani Urban Rregullues të implementohet sa më shpejtë që është e mundur. Kjo është bazike, sa i përket çështjes së furnizimit të banorëve të Matit me infrastrukturë adekuate si dhe sigurimin e investitorëve me kushte të duhura për investim.

10.1 Strategjia e zhvillimit

Strategjia e zhvillimit për PUR të zonës së Matit duhet të merr parasysh zhvillimin dinamik të lartpërmendur të Prishtinës dhe rezultatit serioz të sasisë së paktë të tokës ndërtimore.

Megjithatë, duhet të kemi parasysh se vetëm pjesët e PUR janë të përshtatshme për zhvillim afat shkurt. Këto plane janë treguar në planin 11 si zona të fazës së parë të ndërtimit (gjithsej përafërsisht 18,5 ha). Pjesët e mbetura të Matit do të duhej të zhvillohen në faza të mëtejshme të ndërtimit për furnizimin me tokë në afate të mesme.

Faza e parë e ndërtimit

T'i krijoj mundësi Komunës së Kosovës që të reagoj në mungesën serioze të tokës ndërtimore, një procedurë e shkurtuar e përgatitjes së tokës është propozuar, kjo dmt h. se në fazën e parë të infrastrukturës ndërtimore vetëm uji i pijshëm dhe energjia elektrike janë të siguruara. Si shtesë, trasat ekzistuese dhe shtigjet janë përmirësuar për të arritur standardet e rrugëve të ndërtuara të përkohshme (shtresa me zhavorr).

Pas kësaj, leja e ndërtimit mund të lëshohet menjëherë pasi që investitori pranon marrëveshjen publike-privatë e cila përmban obligimet që të paguaj çmimin për lejen e ndërtimit dhe furnizimin me infrastrukturë. Ngase sistemi i mbyllur i kanalizimit nuk mund të sigurohet për një afat të shkurt atëherë marrëveshja duhet të përmbaj edhe detyrimin që të ndërtoj një gropë septike private në afërsi. Aty ku është e mundur , investitorët do të duhej të ishin të obliguar të infiltrojnë ujin atmosferik në ngastër.

Në kontekst më të gjerë, niveli i furnizimit me infrastrukturë do të duhej të rritej. Kompanitë publike do të duhej të plotësonin të gjitha kërkesat sa i përket infrastrukturës duke përfshi edhe sistemin e mbyllur të kanalizimit e cila do të zëvendësonte gropat septike. Në këtë pikë do të duhej të vendosej edhe infrastruktura e kërkuar shoqërore (shkolla, kujdesi ditëor, shtëpia e shëndetit, sheshet e lojës).

Plani 12 Faza e parë e ndërtimit

Fazat e mëtejshme të ndërtimit

Që të zhvillohen pjesët e mbetura të PUR nevojiten edhe trajtime tjera. Më e rëndësishmja, riallokimi i të drejtave pronësore është kusht i nevojshme për zhvillimin e zonave të fazës së mëtejshme të ndërtimit.

Mbi të gjitha, nevojitet të vendoset një bazë legale e qëndrueshme për zhvillimin urban të tërë komunës. Që të arrihet kjo, rekomandohen këto ligje lokale:

- **Dekreti mbi lokacionin e vërtet të drejtave të pronësisë:**
Vendos procedurat dhe rregullat për lokacionin real të drejtave të pronësisë në zonën PUR.
- **Dekreti i çmimit për furnizim me infrastrukturë:**
Vendosen kalkulimet e çmimit të furnizimit me infrastrukturë të caktuar nga investitorët.

Lokacioni real i të drejtave të pronës nuk duhet të jetë i bazuar në procedurat publike të vendosur në dekretet e mësipërme. Në rastet ku pronarët e tanishëm të pjesës së Matit dhe komuna bëjnë marrëveshje në kushtet e lokacionit real mbi marrëveshjen publike-privat mund të zëvendësojnë procedurat publike. Në shumicën e rasteve kërkohet procedura publike të arrihet si një marrëveshje jo vullnetare.

Pas lokacionit real të drejtave të pronësisë infrastruktura e nevojshme (sociale dhe teknike) mund të ndërtohet dhe mund të lëshohen lejet e ndërtimit.

Si fazë e mëtejshme e ndërtimit e PUR rekomandohet që zhvillimi i kësaj zone të bëhet në etapa duke marre parasysh madhësinë e sipërfaqes që disponon , përafërsisht 206 ha. Kjo dmth. se ndërtimi i infrastrukturës p.sh. rrugët , shkollat , gjelbërimi publik, shkollat dhe institucionet parashkollore do të duhej të ndërmerren hap pas hapi në përshtatje me kërkesat e parapara në një afat mesatar.

Një qasje e tillë e bën të mundshëm reduktimin e çmimit të investimeve duke anashkaluar interesat joproduktive dhe të siguroj furnizimin adekuat të një toke të tregtueshme në të njëjtën kohë.

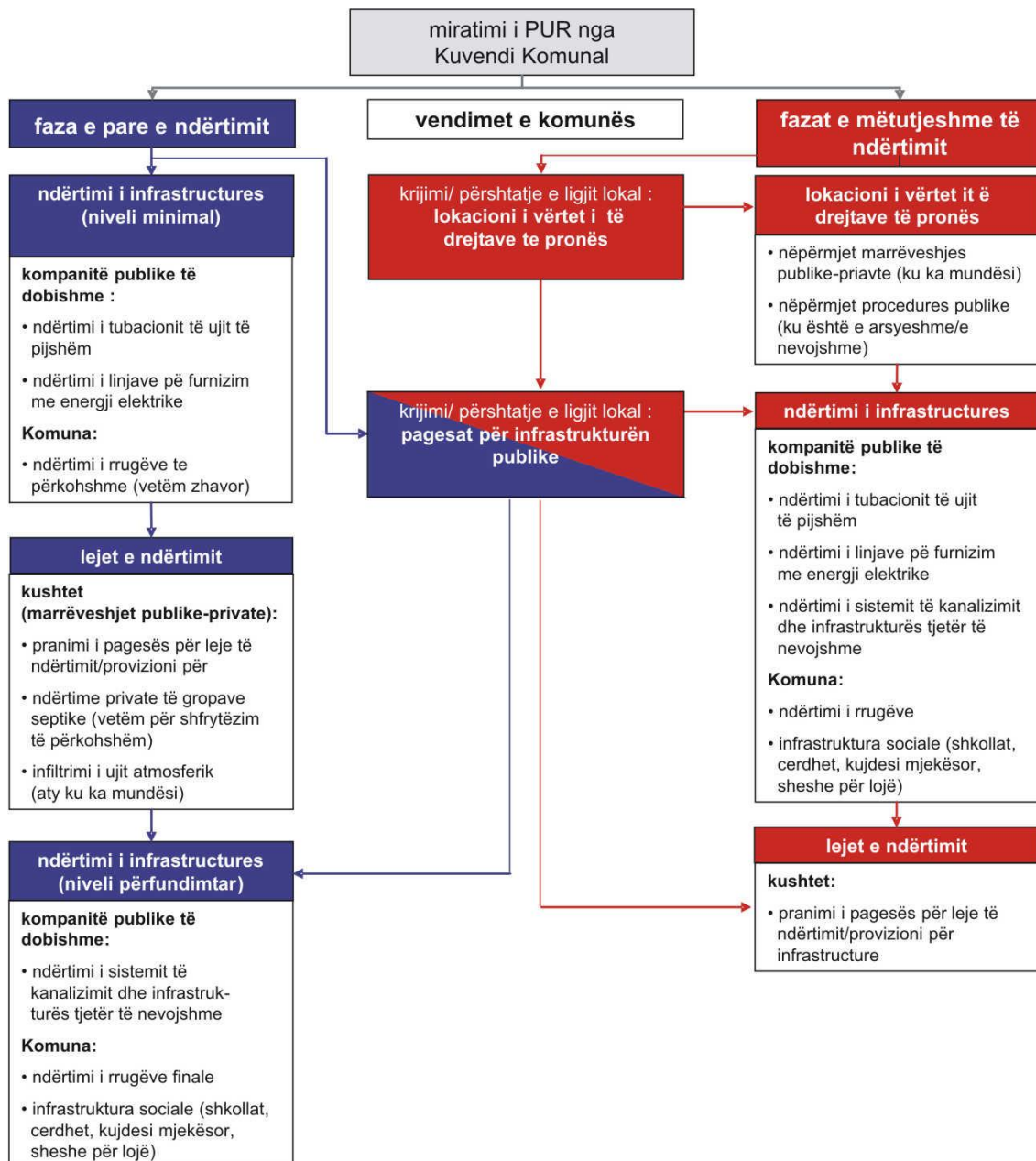


Fig. 42 Strategjia e zhvillimit

10.2 Kostoja e infrastrukturës publike

Në këtë nivel të planifikimit vetëm një vlerësim i vrazhdë i kostos së ndërtimit do të jepet. Me që nuk ka informata të kualifikuara mbi tipet dhe shkalën e nën-sipërfaqeve ekzistuese të infrastrukturës (si ujërat e zeta, ujësjellësi dhe sistemi i telekomunikimit), kostoja e investimeve për këto kërkesa të rrjetit të infrastrukturës nuk mund të kalkulohen për momentin.

Duhet t'heksuar që kalkulimi i dhënë më poshtë i referohet kostos totale pas kompletimit të këtij zhvillimi.

Rough estimation of costs for infrastructure

Pos.	Lloji I punës	Vlera	Njësia	Çmimi për njësi në €	Sum
1	Rrugët				
1.1	Ndërtimi i rrugëve ³ Kryqëzimet kryesore të trafikut	700.200 ⁴	m ²	35	24.507.000 €
1.2		8	Unit	200.000	1.600.000 €
	Totali rrugët				26.107.000 €
2	Gjelbërimi publik				
2.1	Parqet në lugina	315.000	m ²	4	1.260.000 €
2.2	Parku I qytetit	115.000	m ²	30	3.450.000 €
2.3	Objektet sportive ⁵	53.000	m ²	80	4.240.000 €
	Totali gjelbërimi publik				8.950.000 €
3	Infrastruktura sociale⁵				
	Ndërtimi qendrave për kujdes shëndetësorë	1.960	m ²	400	784.000 €
3.1					
3.2	Ndërtimi çerdheve	13	Njësi	450.000	5.850.000 €
3.3	Ndërtimi i shkollave	3.375	Nxënës	9.000	30.375.000 €
3.4	Ndërtimi i shesheve për lojra	25.000	m ²	80	2.000.000 €
	Totali i infrastrukturës sociale				39.009.000 €
	Total				74.066.000 €

10.3 Implementimi – Modeli i kujdestarisë

Që të lehtësohet implementimi i atypër atyshëm i këtij plani rregullues, rekomandohet zhvillimi urban i matit, të vendoset nën kujdestari. Kujdestaria që është e obligueshme të zhvillohet mbi planin për buxhet vetjak tërë periudhën e implementimit financiarisht është i pavarur prej buxhetit komunal dhe kjo nuk e rëndon buxhetin vjetor të komunës

Veç kësaj, detyrimet, që janë të domosdoshme të hyjnë si investime për infrastrukturën e Matit, nuk do të jen barrë e buxhetit komunal.

Për këtë arsye modeli i kujdestarisë i mundëson komunës një së Prishtinës një sistem me nivel të lartë të fleksibilitetit dhe kapacitetet për veprim, e që të dyja janë të domosdoshme për sfidat që vijnë nga dinamika zhvillimore në lagjen e Matit.

³ Including Sidewalks, parking, street green, street lights (incl. earthworks and cables) street trees (including planting) and planning costs. Sub-surface infrastructure such as the sewer system, water supply and telecommunications is not included in the calculation.

⁴ Including planned public transport zones and future local streets.

⁵ Calculation is based on the assumption of 25.000 inhabitants.

II KALKULIMI I SHFRYTËZIMIT TË TOKËS / KARAKTERISTIKAT URBANE

1. Kalkulimi i shfrytëzimit të tokës

	Zona / Shfrytëzimi	Hektar/sip.	%
1	Zona e PUR	224,1	100
2	Zonat e transportit publik	42,2	Ca 18,8
3.1	Parku publik (përdorim intensive)	10,3	Ca 4,6
3.2	Parku i luginës(përdorim ekstensiv)	30,9	Ca 13,8
3.3	Varrezat	0,4	Ca 0,2
4	Toka e ndërtuar	140,3	Ca 62,6
4.1	Bërthama e zonës	38,8	
4.2	Zona me përmbajtje mikse	27,5	
4.3	Zona kryesisht banim	65,0	
4.4	Zona për shfrytëzim të shoqëri	4,7	
4.5	Zonat sportive	4,3	

2. Karakteristikat urbane (Vlerësime)

Banesat: 4.000 – 6.500

Banoret: 25.000 – 35.000

Sipërfaqja bruto e bazave të përmbajtjeve jo-banimore: 400.000 m² -
600.000 m²

Qendrat shkollore (shkolla fillore dhe e mesme): 4
 shkolla të tjera: 1

Qendrat e kujdesit dit or-Çerdhe: 13

Qendrat e kujdesit shëndetësor: 3

III SHPJEGIMET E SIMBOLEVE TË PLANIFIKIMIT/ RREGULLAT E SHKRUARA

PJESA A: LIGJET RREGULLUESE TË PLANIFIKIMIT



KUFIRI I ZONËS SË PUR

TIPI DHE DENSITETI I SHFRYTËZIMIT TË NDËRTIMIT DHE TIPI I MBULESËS



Ndarja në mes të përmbajtjeve të ndryshme



Ngastra ndërtimore

Tipi dhe densiteti i shfrytëzimit të ndërtimit, numri i etazheve të plota dhe tipit të mbulimit bazuar në simbolet rregulluese. TMN dhe TSK janë paraqitur me vlerat maksimale, numri i etazheve të plota është paraqitur në vlerën minimale dhe maksimale.

Simbolet rregulluese:

Ngastra e ndërtimit	Tipi i shfrytëzuar i ndërtimit	Densiteti i shfrytëzimit të ndërtimit				Tipi i mbulesës
		Nr. i etzh. të plota	TMN	TSK	GSI	
A	C	IV-VIII	0,8	2,2	0,1	d ¹
B	C	III-VI	0,8	3,0	0,1	d ¹
C	C	VIII-XV	0,7	3,6	0,2	d ³
D	MI	VIII-XV	0,7	3,6	0,2	d ⁴
E	MI	VIII-XII	0,7	3,0	0,2	d ⁴
F	MI	IV-VIII	0,7	3,0	0,2	d ²
G	MI	III-VI	0,6	2,4	0,2	d ²
H	RM	III-VI	0,6	2,4	0,3	d ⁵
I	RM	II-IV	0,6	2,4	0,3	d ⁵
J	RM	II-III	0,4	1,2	0,4	d ⁶
K		VI				o

C Bërthama e zonës

Zona bërthamore kryesisht do të siguroj hapësirë për shtije me pakicë apo ushqimor dhe qendra të vogla

administrative, kulturore, ekonomike. Përmbajtjet pasuese lejohen:

1. Biznes, zyre dhe administratë,
2. Tregti me pakicë, ushqimore, argëtim hoteleri dhe përmbajtje të tjera
3. Shërbime tjera komerciale jo shqetësuese
4. Përmbajtje të tjera të religjionit, sociale, shëndetësisë dhe të sportit,
5. Pikat e furnizimit me karburant dhe parkingje,
6. Shfrytëzimi për banim

Përgjatë rrugëve të planifikuara A,C dhe F, shfrytëzimi për banim është i lejuar vetëm nga kati i parë e sipër.

MI Zona me përmbajtje mikse

Zonat me përmbajtje mikse do të sigurojnë kryesisht sipërfaqe për banim dhe shërbime tjera tregtare.

Përmbajtjet pasuese lejohen në PUR:

1. Ndërtesa banimi,
2. Ndërtesa biznesi dhe zyre,
3. Shitja me pakicë, ushqimore, hotelieri
4. Përmbajtje të tjera tregtare jo shqetësuese
5. Ndërtesat për administratë, si dhe për religjion, kulturë, shëndetësi dhe përmbajtje tjera sportive
6. Ndërmarrje kopshtarie,
7. Pika furnizimi me karburant,
8. Përmbajtje argëtimi

RM Zona kryesisht me banim

Zona kryesisht me banim do të siguroj sipërfaqe kryesisht për banim. Përmbajtjet pasuese janë të lejuara:

1. Ndërtesa banimi,
2. Përmbajtjet si: shitja me pakicë, furnizimi me ushqim, dhe shfrytëzime të tjera tregtare,
3. Objekte kulturore, shoqërore, religjioni, shtëpi shëndeti dhe përmbajtje tjera të sportit

Përbrenda bërthamës së zonës, zonën me përmbajtje mikse dhe zonën kryesisht banim, janë të lejuara rrugët lokale të cilat janë të nevojshme për zhvillimin e zonës.

Përbrenda zonës bërthamore, ne hapësirat me përmbajtje mikse si dhe ato kryesisht me banim, lejohen objektet ndihmëse të cilat përkrahin destinimin e zonës me kusht që të mos bien në kundërshtim me ndonjë karakteristikë të tyre.

Janë gjithashtu të lejuara objektet ndihmëse të cilat janë të nevojshme për furnizim me energji elektrike, ngrohje, ujë, kanalizim dhe infrastrukturë tjetër teknike.

Numri i etazheve të plota

Etazhet e plota janë etazhet, përdhesa e të cilave në mesatare është 1,4 metra mbi sip. e tokës dhe e cila i ka së paku 2/3 e sipërfaqes së katit dhe lartësinë minimale prej 2,3 metra. Atika dhe etazhet e sipërme p.sh. nën mbulesën e kulmeve, janë etazhe të plota nëse lartësia e tyre bazuar në nenin 1 mbulon së paku 2/3 të etazhit të poshtëm.

III-IV Minimumi dhe maksimumi i numrit të etazheve të plota, p.sh. III-IV

Lartësia e ndërtesës

Lartësia është rregulluar si maksimumi i çatisë (vija prerëse në mes të murit të jashtëm dhe mbulesës së kulmit, tek kulmet e rrafshëta atiku) dhe maksimumi i lartësisë së kurrizit të kulmit mbi pikën më të lartë të nivelit natyror të tokës:

Numri i etazheve të plota	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV
Maksim. i lartësisë së çatisë (në m.)	7	10	13	16	19	22	25	28	31	34	37	40	43	46
Maksim. i lartësisë së kurrizit të kulmit (në m.)	12	15	18	21	24	27	30	33	36	39	42	45	48	51

Pika e referencës është ndërprerja në mes të murit të jashtëm dhe ndërtesës si dhe niveli mesatar i tokës natyrore.

Treguesi i Mbulimit të Ngastrës (TMN)

Treguesi i Mbulimit të Ngastrës tregon raportin e sipërfaqes e cila mund të jetë e mbuluar me ndërtim.

0,4 Maksimum TMN, p.sh. 0,4

Treguesi i sipërfaqeve të kateve (TSK)

Treguesi i sipërfaqeve të kateve tregon se sa metra katror të sipërfaqes së bazave është e lejuar për metër

katror të ngastrës. Sipërfaqja e katëve është kalkuluar në bazë të dimensioneve të jashtme të të gjitha etazheve të plota të ndërtesës. Sipërfaqja e katëve në të cilat etazhet nuk janë të plota nuk do të merren parasysh në TSK.

1,2

Maksimum TSK, p.sh. 1,2

Treguesi i sipërfaqeve të gjelbëruara (TSG)

Treguesi i Sipërfaqeve të Gjelbëruara (GSI) tregon raportin e sipërfaqeve të cilat duhet të mbesin të lira.

0,2

TSG, p.sh.. 0,2

TIPI I MBULIMIT, ZONA E SIPËRFAQEVE TË NDËRTURA, TË PANDËRTAURA DHE LOKACIONI I NDËRTESAVE

o

Tipi i hapur i mbulimit

Ndërtesat duhet të ndërtohen me sip. të lirë prej 0,4 x lartësia e ndërtesës ose së paku 3 metra.

d¹

Tipi i ndryshëm i mbulimit 1

Ndërtesat duhet të ndërtohen me gjatësi maksimale prej 50 metrave dhe sip. të lirë prej 0,4 x lartësia e ndërtesës ose së paku 3 metra.

Ndërtesat në frontin rrugor me thellësi të ndërtimit maksimalisht 20 metra, duhet të ndërtohen me distancë anësore të lirë prej së paku 3 metra nga kufiri ose objektet e ndërtimeve të tjetër.

d²

Tipi i ndryshëm i mbulimit- 2

Ndërtesat duhet të ndërtohen me gjatësi maksimale prej 25 metrave dhe sip. së lire prej 0,4 x lartësia e ndërtesës ose së paku 3 metra.

Ndërtesat në frontin rrugor me thellësi të ndërtimit maksimalisht 16 metra duhet të ndërtohen me distancë anësore të lirë prej së paku 3 metra nga kufiri ose objekteve të ndërtesave tjeta.

d³

Tipi i ndryshëm i mbulimit- 3

Tetë etazhet e para të ndërtesës duhet të ndërtohen me gjatësi maksimale prej 50 metra dhe sip. të lirë 0,4 x

lartësia e ndërtesës ose së paku prej 3 metra.

Tetë etazhet e para të ndërtesës me fasadë nga rruga dhe me thellësi ndërtimi deri në 20 metra mund të ndërtohen me sipërfaqe të lirë anësore prej së paku 3 metra nga kufiri ose ndërtesat tjera.

Etazhet mbi etazhin e tetë duhet të ndërtohen me gjatësi maksimale prej 20 metra dhe sipërfaqe të lirë prej 0,4 x lartësia e objektit.

d⁴ Tipi i ndryshëm i mbulimit- 4

Gjashtë etazhet e para të ndërtesës duhet të ndërtohen me gjatësi maksimale prej 40 metra dhe sipërfaqe të lirë prej 0,4 x lartësia e ndërtesës ose së paku 3 metra.

Gjashtë etazhet e para të ndërtesës në frontin rrugor me thellësi të ndërtimit prej maksimum 16 m, mund të ndërtohen me distancë anësore prej së paku 3 metra nga kufiri ose ndërtesa tjetër.

Etazhet e ndërtesave mbi etazhin e gjashtë duhet të ndërtohen me gjatësi maksimale prej 20 metra dhe sipërfaqe të lirë 0,4 x lartësia e ndërtesës.

d⁵ Tipi i ndryshëm i mbulimit- 5

Ndërtesat duhet të ndërtohen me gjatësi maksimale prej 25 metra dhe sipërfaqe të lirë prej 0,4 x lartësia e ndërtesës ose së paku prej 3 metra.

d⁶ Tipi i ndryshëm i mbulimit- 6

Ndërtesat duhet të ndërtohen me gjatësi maksimale prej 18 metra dhe sipërfaqe të lirë prej 0,4 x lartësia e ndërtesës ose së paku prej 3 metra.



Vija e fasadës

Ndërtimi është i lejuar vetëm në vijën e fasadës. Pengesa prej 0,3m në përdhës si dhe pengesa ose tejkalimi i objekteve sekondare të ndërtesës (ballkonet, tendat e diellit etj), mund të shkojnë deri në 2 metra atëherë nëse lartësia e lirë mbi zonën e transportit publik është minimum 2,5 metra(të lejohet në raste të veçanta).

Vija e fasadës është definuar me vije te zeze. Vija e

kuqe është përdor për shkak të lehtësisë së leximit



Vija e ndërtimit

Ndërtesat dhe pjesët e ndërtesave mund të mos e kalojnë vijën e ndërtimit. Tejkalimi i pjesëve vartëse të ndërtesës (ballkonet, tendat e diellit etj) deri në 2 metra, në raste të veçanta duhet të lejohet nëse lartësia e lirë mbi zonat e transportit publik është 2,5 metra.

Vija e ndërtimit është definuar me vijë të zezë. Vija e kaltër është për shkak të lehtësisë së leximit.



Sipërfaqja e pandërtuar në përdhese, p.sh. arkada
Gjerësia e lirë dhe lartësia e lirë është e rregulluar që të jetë së paku 3 metra. Shtyllat të domosdoshme për ndërtim janë të lejuara vetëm jashtë gjerësisë së lirë. Zonave u është dhënë lehtësi për ecje në favor publik.

MADHËSIA E NGASTRËS SË NDËRTIMIT

Ngastrat e ndërtimit duhet të jenë minimum 150 m²



ZONA PËR SHFRYTËZIM NGA BASHKIA

Zonat për shfrytëzim shoqëror do të sigurojnë sipërfaqe të përmbajtjeve publike. Përmbajtjet publike janë të specifikuar për:



Shkolla



Qendra të kujdesit të fëmijëve



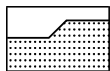
Qendra e kujdesit shëndetësor

Janë të lejuara gjithashtu përmbajtje të tjera publike.

ZONAT E DEDIKUARA PËR PARKIM

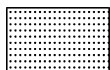
Sipërfaqet për parkim dhe garazhet janë të lejuara vetëm përbrenda sipërfaqes së ndërtuar të zonës. Sipërfaqet e parkingut duhet të mbajnë distancën prej së paku 1 m nga zona e transportit publik. Garazhet duhet të kenë hyrjen prej së paku 5 metra në zonën e transportit publik.

ZONAT E TRANSPORTIT PUBLIK DHE ZONAT E TRANSPORTIT PUBLIK ME QËLLIME SPECIALE



Vija rregulluese

Është kufiri në mes të ngastrës së ndërtimit dhe hapësirës publike me të drejtë qarkullimi. Vija e fasadës ose vija e ndërtimit në kufi me zonën e transportit publik zëvendëson vijën rregulluese.



Zona e transportit publik



Zona e transportit publik me sipërfaqe për qëllime speciale me trafik të qetë, shpejtësia e limituar në shpejtësi të ecjes. Lokacioni i kësaj zone mund të largohet ose të dislokohehet.



Zonat e transportit publik me qëllime speciale ballkonet urbane, - nuk lejohen makinat e motorizuara. Mund të ketë ndërtime nën këtë zonë.



Zona e transportit publik me qëllime speciale sheshe urbane, -nuk lejohen makinat e motorizuara.

Të gjitha zonat e përcaktuara për transport publik gjithashtu mund të përdoren si sipërfaqe të gjelbëruara publike.

RREGULLAT E PARKIMIT

Objektet dhe strukturat e tjera, nga i cili pritet të zhvillohet komunikacioni, mundet të ndërtohet brenda Planit Rregullues Urban nëse një numër i mjaftueshëm i sipërfaqeve të parkimit për automjetet motorike ose garazhet janë të vendosura në një lokacion të përshtatshëm (sipërfaqet e nevojshme për parkim dhe garazhet)

Sipërfaqet e parkimit ose garazhet janë të vendosura në ngastrën vetjake. Sipërfaqet e parkimit dhe garazhet mund të vendosen në një ngastrë të përshtatshme me distancë të arsyeshme (300 metra maksimumi i distancës në ecje), nëse përdorimi i kësaj ngastre është i mbrojtur nga ligji publik.

Për sipërfaqet e parkimit ose garazhet për automjetet motorike, janë paraparë këto vlera minimale:

- Sipërfaqja për:
- automjetet të udhëtarëve 2,3 m x 5 m
- automjetet për invalid 3,5 m x 5 m
- për kamion dhe autobus 4,0 m x 10 m

Sasia e sipërfaqeve të nevojshme për parkim ose garazhi për automjete të udhëtarëve është e vendosur në bazë të burimeve vijuese të trafikut , vlera numerike është e përafërt me 0,5. Sasia e sipërfaqeve të parkimit marrin parasysh edhe nevojën e parkimit të vizitorëve.

Burimi i trafikut	Sasia e nevojshme për sipërfaqe të parkimit (P)
1. Shtëpitë e banimit	
1.1 shtëpitë për një familje, shtëpitë për disa familje dhe ndërtesa të tjera për shfrytëzim banimi.	1 P / njësi banimi
1.2 shtëpitë për të rinjë	1 P / 20 shtretër, minimumi 2 P
1.3 hotel	1 P / 3 shtr. min. 3 P
1.4 shtëpitë për të vjetër	1 P / 10 shtr. Min. 3 P
2. ndërtesat me zyre, administratë dhe ordianca e mjekut	1 P / 30 m ² të sipërfaqes së përdorshme
3. shitja me pakice	
3.1 dyqane, ndërtesa tregtare	1 P / 30 m ² të sipërfaqes së vlefshme të shitjes, minimumi 2 P / dyqan
3.2 qendra tregtare më të mëdha se 1,200 m ²	1 P / 15 m ² sipërfaqe të vlefshme të shitjes
4. vende për tubime	
4.1 teatrot, sallat për koncerte, sallat shumë qëllimesh, kinematë	1 P / 10 ulëse
4.2 xhamitë, kishat, vendet për kuvend për shfrytëzime fetare	1 P / 30 ulëse
5. përmbajtjet sportive	
5.1 Fusha sportive pa ulëse për spektatorë	1 P / 250 m ² fushë sportive
5.2 Fusha sportive dhe stadione pa ulëse për spektatorë	1 P / 250 m ² fusha sportive, shtesë 1 P / 20 ulëse për spektator
5.3 Halla sportive pa ulëse për spektatorë, Vallëzim, Balet, dhe shkolla sporti, qendra fitnesi	1 P / 50 m ² hapësira e hallës ose dysheme e shfrytëzueshme
5.4 Halla sportive me ulëse për spektatorë	1 P / 50 m ² hapësirë e hallës ose dysheme e shfrytëzueshme, shtesë 1P / 20 ulëse për spektatorë

5.5	Pishina të hapura	1 P / 200 m ² të ngastrës
5.6	pishina e mbyllur pa ulëse për spektator	1 P / 10 varëse të palltove
5.7	pishina e mbyllur me ulëse për spektator	1 P / 10 varëse të palltove, shtesë 1 P / 20 ulëse për spektator
5.8	Fushë tenisi pa ulëse për spektatorë	2 P / fushë tenisi
5.9	Fushë Tenisi me ulëse për spektatorë	2 P / fushë tenisi, shtesë 1P / 20 ulëse për spektatorë
5.10	linjë e birilingut	3 P / linjë
5.11	klube dhe përmbajtje të tjera , nëse nuk janë përmendur nën 5.1-5.11	1 P / 200 m ² të ngastrës
6. furnizim me ushqim- dhe akomodim		
6.1	restorante, bare, Kafe, bistro, snack bar	1 P për vendosjen deri në 40 m ² të sipërfaqes së përdorshme; ndërmarrje më të mëdha se 40 m ² sipërfaqes së përdorshme, 1 P / 15 m ² sip. së përdorshme
6.2	hotele, internate dhe përmbajtje të tjera të akomodimit	1 P / 4 dhoma të mysafirëve
6.3	bujtina të rinjve	1 P / 20 shtretër
7. spitalet		
7.1	spitali	1 P / 6 shtretër
7.2	shtëpi gjeriatrie, sanatoriume	1 P / 6 shtretër
8. shkollat, institucionet e të rinjve		
8.1	shkolla fillore	1 P / 50 nxënës
8.2	shkolla të tjera të përgjithshme, teknikume, shkolla për fëmijë të hendikepuar	1 P / 30 nxënës
8.3	universitetet për shkencat e aplikueshme, universitetet	1 P / 10 student
8.4	qendrat e kujdesit ditor	1 P / 50 fëmijë
8.5	klube të rinjve	1 P / vizitor
9. ndërmarrje të tjera tregtare dhe industriale		
9.1	sipërmarrje të tjera tregtare dhe zejtare	1 P / 80 m ² sipërfaqe të përdorshme
9.2	sipërfaqe për deponim	1 P / 200 m ² të sipërfaqes

	së përdorshme
10 përmbajtje të shumëllojshme	
10.1 sipërfaqet për ekspozita	1 P / 200 m ² të sipërfaqes së përdorshme
10.2 Varrezat	1 P /2000 m ²
10.3 allotments	1 P /10 allotments
10.4 pasazhe zbavitjeje, video-lojëra dhe përmbajtje të tjera argëtuese që nuk janë përmendur nën 4, 5, 6 dhe 9	1 P / 20 m ²

Nëse vendosja e sipërfaqes së parkimit ose garazhit në ngastër ose brenda një distance të arsyeshme nuk është e mundur, atëherë numri i nevojshëm i parkingjeve ose garazheve me miratimin e Komunës mund të vendoset në një lokacion më të përshtatshëm përbrenda këtij Plani Urban Rregullues. Lënda e aprovimit të Komunës, obligimi që të vendosen sipërfaqet e parkimit mund të shfuqizohet, nëse çmimi prej 5,000 Euro për sipërfaqe të parkingut ose garazhe i është paguar Komunës para se i është dhënë leja për ndërtim.

Pagesa duhet të shfrytëzohet nga komuna, për:

- Vendosijen e ardhshme të sipërfaqeve të parkimit në komunë,
- Mirëmbajtja e parkingjeve ekzistuese,
- Investimet në sistemin e transportit publik ose,
- Investimet për trafikun e çiklistëve



SIPËRFAQET E GJELBËRUARA PUBLIKE



Parqet publike, kjo zonë duhet të ndërtohet dhe të mirëmbahet për shfrytëzim intensiv rekreacional.



Parqet publike natyrore, kjo zonë duhet të ndërtohet dhe të mirëmbahet për shfrytëzim të zgjeruar rekreacional.



Zonat sportive



Varrezat



Sheshet publike të lojërave

Të gjitha zonat e definuara si sipërfaqe të gjelbërimit publik gjithashtu mund të shfrytëzohen si zona të transportit publik.

Ndërtimi i kanaleve dhe pellgjeve për drenazhimin e ujërave sipërfaqësor si dhe ndërtimi i linjës së kanalizimit është e lejuar përbrenda sipërfaqeve të gjelbëruara publike.

SHESHI PRIVAT I LOJËRAVE

Së paku 0,5 m² të fushës private të lojës duhet të merret si vlerë e projektuar për banorë.

MASAT PËR MBROJTJE, MIREMBAJTJE DHE ZHVILLIM TE NATYRES E PEIZAZHIT



Ruajtja e pellgut ujor të krijuar nga shiu

Largimi i ujërave atmosferik dhe infiltrimi

Derisa ngastra nuk lidhet me sistemin qendror për largimin e ujërave atmosferik sipërfaqësor, ujërat atmosferik duhet të infiltrohen brenda ngastrës.

Trajtimi i kanalizimit

Derisa të mos jetë lidhur ngastra me sistemin qendror të kanalizimit, kanalizimi duhet trajtuar në gropa septike brenda ngastrës.

RREGULLAT E GJELBRIMIT

Rregullat e përgjithshme të gjelbërimit:

Mbjellja drunjtëve të gjatë në zonat e pambyllura

Së paku një dru me kurorë të gjerë duhet të mbjellët për 250 m² të sipërfaqes së pambyllur, sipërfaqja e pandërtuar e zonës.

Rregullat speciale të mbjelljes:

Mbjellja e drunjtëve me kurorë të gjerë në zonat e transportit publik.

- ○ Në distancë prej 14-18 metra këta drunjtë duhet të mbillen në formë të bulevardit në zonën e transportit.

KONTROLLI I NDOTJES

Përbrenda zonës së planit urban rregullues, përdorimi i lëndëve djegëse të ngurta nuk është i lejuar.

ZONAT PËR PENDA, GËRMIME, MURET MBAJTËSE JANË TË NEVOJSHME PËR NDËRTIMIN E STRUKTURËS SË RRUGËVE

Penda, gërmimet dhe muret mbajtëse, të cilat janë të nevojshme për ndërtimin e strukturës së rrugës duhet të pranohen në ngastër private të ndërtimit.

Pendët dhe gërmimet për ndërtimin e hyrjeve në ngastrat e ndërtimit janë të lejuara vetëm nëse ato nuk ndërhyjnë me punët e dheut, me kapacitetin e mbushjeve dhe gërmimeve të strukturës së rrugës.

PJESA B: LIGJET RREGULLUESE TË NDËRTIMIT

RANGU I VLEFSHMERIVE

Rregullat duhet të aplikohen për të gjitha pjesët e reja, të rindërtuara, zgjeruara, riparuar ose të renovuara të ndërtësës, sipërfaqet për parkim, vendet e rrethuar dhe sipërfaqet e lira në ngastër.

RREGULLAT E PROJEKTIMIT

Lartësia e kulmit

Lartësia e kulmit është e lejuar në këndin maksimal prej 45°

Vendet e rrethuar

Përgjatë kufijve të zonave të transportit publik dhe privat, rrethimet (muret, gardhi etj) janë të lejuara me lartësinë maksimale prej 1,5 metra.

PJESA C: REFERENCAT



Përshkrimi pa ndonjë karakter rregullues:
Kufiri i ngastrës, numri i ngastrës



Objektet ekzistuese

— . — . — Përroi

— / — 7,5 Dimensionimi në metra

A Prerjet tërthore të rrugëve

Plani struktural

Plani "Plani Struktural" është pjesë e planit urban rregullues, me anë të të cilit tregohen funksioni, planifikimi, ndërtimi dhe qëllimet e projektimit në të cilat është bazuar plani urban rregullues.

Mbrojtja e pasurive nëntokësore

Gjatë punëve të dheut janë të caktuar rregullat nga pronarët e këtyre pasurive që të kenë parasysh mbrojtjen e këtyre pasurive. Posaçërisht gjelbërimi duhet bërë në atë mënyrë që të mos rrezikoj këto pasuri. Pjesët e ndërtesave sikur rrethoja, muri etj. duhet të ndërtohen në atë mënyrë që të mos rrezikojnë vijën e pasurive nëntokësore, një gjë e tillë duhet të merret në konsideratë edhe gjatë ndërtimit të këtyre objekteve.

LIGJET DHE RREGULLAT:

Ligji mbi Planifikimin Hapësinor, Ligji Nr 2003/14, miratuar nga Kuvendi i Kosovës me 3 Korrik 2003 dhe rregulloren Nr 2003/30 të 10 Shtatorit 2003.

Ligji mbi ndërtimin, Ligji Nr 2004/15, miratuar nga Komuna e Kosovës me 27 Maj 2004 dhe rregulloren Nr 2004/37 të 14 Tetorit 2004.

Plani 13 Plani Urban Rregullues

Plani 14 Plani Urban Rregullues pjesa A

Plani 15 Plani Urban Rregullues pjesa B

Plani 16 Plani Urban Rregullues pjesa C