



german  
cooperation

DEUTSCHE ZUSAMMENARBEIT

Implemented by:

**giz** Deutsche Gesellschaft  
für Internationale  
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

**ASP** AKADEMIAE  
STUDIIUM  
POLITIKAE

**Co-PLAN**  
INSTITUTE FOR HABITAT DEVELOPMENT

# LIBËR I BARDHË MOBILITETI URBAN Planifikimi i qyteteve të jetueshme



Public Dialogue  
on the Sustainable Use of  
Energy in South-East Europe

Autor: LEDIO ALLKJA  
Nëntor 2019

Ky publikim është përgatitur falë kontributit profesional të Institutit Co-Plan, në kuadër të programit “Bashkëpunimi rajonal dhe zhvillimi i kompetencave të parlamentarëve të Evropës Juglindore mbi eficientë e energjisë, ndryshimet klimatike dhe mobilitetin urban”, i cili zbatohet nga Akademia e Studimeve Politike me mbështetjen e Fondit të Hapur Rajonal për Evropën Juglindore - Eficientë e Energjisë (ORF-EE), e zbatuar nga Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) dhe financuar nga Ministria Federale Gjermane për Bashkëpunim dhe Zhvillim Ekonomik (BMZ).

*Përmbajtja e këtij publikimi nuk pasqyron opinionin zyrtar të donatorëve dhe zbatuesve të programit. Përgjegjësia për informacionin dhe pikëpamjet e shprehura në publikim i përketin tërësisht autorëve.*

# Hyrje

Rritja e popullsisë urbane në nivel global dhe tendencat e së ardhmes tregojnë se presioni mbi zonat urbane dhe mbi infrastrukturën urbane do të jenë gjithnjë e më të mëdha. Shqipëria nuk bën përjashtim nga ky trend dhe në 2011, verifikuar nga të dhënat e Censurit, për herë të parë popullsia e cila jeton në zona urbane tejkaloi atë të zonave rurale (INSTAT, 2011). Migrimi i brendshëm drejt zonave urbane është përqëndruar kryesisht në qytetet e mëdha të ultësirës perëndimore dhe veçanërisht në kryeqytetin e Tiranës, i cili ka pasur një rritje të konsiderueshme krahasuar me popullsinë prej 220,000 banorësh të vitit 1991 (Aliaj, et al., 2003). Kjo rritje, deri diku e pakontrolluar, ka krijuar një presion të madh në infrastrukturën urbane të qyteteve kryesore. Një ndër sektorët që ka një presion të madh, është dhe ai i transportit dhe mobilitetit urban. Rritja e shpejtë e automjeteve private, zhvillimi dhe densifikimi urban, të kombinuar me një shërbim transporti publik i cili nuk arrin të plotësojë të gjitha nevojat e mobilitetit për komunitetin ndikojnë në mënyrë negative për popullsinë urbane (Poiani, 2011). Trafiku, ndotja e mjedisit dhe veçanërisht e ajrit nga gazrat serë të lëshuar nga automjetet, kanë një ndikim të drejtpërdrejtë në shëndetin e qytetarëve, si nga pikëpamja fizike ashtu dhe nga ajo psikologjike.

Këto tendenca globale të cilat manifestohen dhe në mjedisin lokal (Shqipëri), kanë çuar në rritjen e ndërgjegjesimit për zhvillimin e qëndrueshëm të mobilitetit urban. Në këtë aspekt, ndryshimi lidhet sa me paradigmen e planifikimit të mobilitetit, i cili duhet të jetë më gjithëpërfshirës dhe i integruar, ashtu dhe në tipologjinë e ndërhyrjeve në territor të cilat shkojnë përtej spretrit të kufizuar të ndërhyrjeve në infrastrukturën rrugore dhe atë të transportit në përgjithësi. Vëmendja ndaj mobilitetit urban është shtuar jo vetëm në nivel qeverisje vendore dhe kombëtare, por edhe në nivelin ndërkombëtar. Bashkimi Evropian (BE) tregon një vëmendje të vazhduar, sidomos pas vitit 2010, në lidhje me zhvillimin e qëndrueshëm të mobilitetit urban dhe kjo gjë dëshmohet nga një sërë dokumentash strategjik e informues.

Në mënyrë të ngjashme, shtet anëtare të BE kanë ndërmarrë nisma si në nivel kombëtar ashtu dhe në nivel vendor për të përmirësuar cilësinë e mobilitetit. Këto nisma variojnë që nga përgatitja e dokumentave strategjikë e planeve për zhvillimin e qëndrueshëm të mobilitetit deri në ndërhyrje fizike e infrastrukurore në nivel urban. Qytete të mëdha si Kopenhagen, Vjena, Mynihu janë lider përse i përket praktikave të mira të zhvillimit të mobilitetit të qëndrueshëm. Kjo tendencë vërehet edhe në vende të cilat janë anëtarësuar rishtazi në BE si në rastin e Sllovenisë, Sllovakisë dhe Kroacisë. Po ashtu, edhe në Shqipëri, janë ndërmarrë disa nisma në nivel strategjik kombëtar e vendor (Bashkitë Shkodër e Tiranë) të cilat synojnë të përmirësojnë situatën e mobilitetit, të cilat ende nuk janë materializuar në territor.

Ky libër i Bardhë mbi Mobilitetin Urban ka për synim të rrisë njohuritë dhe ndërgjegjesimin e parlamentarëve dhe vendimmarrësve qendrorë dhe vendorë, por dhe qytetarëve, të cilët nevojitet të bashkëpunojnë në zbatimin e masave që mund të ndryshojnë hapësirën e tyre të jetesës për të përmirësuar cilësinë e saj dhe për ta bërë atë më të shëndetshme. Mobiliteti Urban nuk mund të konsiderohet si një detyrë projektimi e autoriteteve vendore, pa patur një qasje gjithëpërfshirëse të aktorëve përkatës në institucionet qendrore si dhe në komunitetet urbane.

## Mobiliteti Urban në Nivel Ndërkombëtar

Rritja e popullsisë e cila jeton në zona urbane përtej presionit që ushtrohet në sistemet infrastrukturore dhe në zgjerimin e densifikimin e qyteteve ka dhe një impakt shumë të madh në ndryshimet klimatike. Rreth 25% of emetimeve të CO<sub>2</sub> vijnë si rezultat i transportit të njerëzve dhe të mallrave (European Commission, 2011). Gjetja e zgjidhjeve të qëndrueshme për transportin është një ndër sfidat më të mëdha të qyteteve por njëkohësisht edhe një ndër mundësitë më të mëdha për të kaluar në një sistem zhvillimi urban me emetime më të vogla të karbonit. Zhvillimi i mobilitetit të qëndrueshëm urban kërkon përtej të tjerave një ndryshim në paradigmat e të trajtuarit të mobilitetit dhe në mentalitetin qeverisës (Lyons, 2018). Në thelb, për të garantuar një mobilitet të qëndrueshëm kërkohet një kalim nga përdorimi i automjeteve private drejt krijimit të mundësive për përdorimin e transportit publik, ecjes, biçikletave, transportit në shina si dhe ndërhyrje me teknologjike drejt dekarbonizimit të automjeteve (ibid). Pra në thelb, mobiliteti i qëndrueshëm urban kërkon një zgjidhje e cilat lejon lëvizshmërinë e njerëzve, mallrave dhe shërbimeve por që njëkohësisht ndihmon në zbutjen e ndikimeve të ndryshmeve klimatike dhe ofron mundësitë për një stil jetese më të shëndetshëm e qëndrueshëm për të gjithë.

Qasja ndaj mobilitetit të qëndrueshëm në nivel global vjen si rrjedhojë e disa nismave të cilat janë ratifikuar dhe në Shqipëri. Kësisoj, Marrëveshja e Parisit për ndryshimet klimatike, e dakordësuar mes 190 vendeve anëtare, kërkon një angazhim për të reduktuar emetimet e gazrave serë në mënyrë të till që rritja e temperaturës në nivel global të qëndrojë nën 2°C dhe me një target prej 1.5°C (United Nations, 2015). Transporti, duke qënë një ndër kontribuesit më kryesor në emetime është një ndër sektorët që ndikohet më së shumti nga kjo marrëveshje. Pra, kriza e ndryshimeve klimatike, ka shtuar kujdesin ndaj çështjeve mjedisore dhe kujdesit të shtuar në mobilitet. Ndërkohë, Qëllimet e Zhvillimit të Qëndrueshëm të Kombeve të Bashkuara, përkatësisht qëllimi 11 për Qytete dhe Komunitete të Qëndrueshme (UNDP, 2015), dhe Agjenda Urbane e Kombeve të Bashkuara (United Nations, 2017), gjithashtu kërkojnë një vëmendje të shtuar ndaj çështjeve të mobilitetit urban të qëndrueshëm. Të dy dokumentat, kërkojnë një qasje të integruar dhe gjithëpërfshirëse për zgjidhjen e problematikave të lëvizjes në zona urbane, ku ndërthurin elementët mjedisor me ato social dhe ekonomik. Pra, mobilitetit urban, që të jetë i qëndrueshëm, jo vetëm duhet të ulë emetimet e gazrave serë por duhet të jetë dhe i aksesueshëm për të gjithë dhe të promovojë një lëvizje të shëndetshme.

BE, si një lider në arenën globale në angazhimet për ndryshimet klimatike dhe qëndrueshmërinë e planetit, ka zgjeruar vëmendjen e saj edhe në fushën e mobilitetit dhe të zhvillimit të qëndrueshëm urban. Komisioni Evropian, në Shtator 2009, miratoi planin e veprimit për Mobilitetin Urban (European Commission, 2009). Plani i Veprimit propozonte rreth 20 masa për të inkurajuar dhe mbështetur autoritete vendore, rajonale dhe kombëtare për arritje e qëllimeve të tyre në zhvillimin e qëndrueshëm të mobilitetit urban. Kjo ishte hera e parë që Komisioni ofroi një paketë mbështetëse gjithëpërfshirëse në këtë fushë. Në mars të vitit 2011, Komisioni Evropian ka publikuar “Librin e Bardhë- Udhërrëfyes për një Zonë të Vetme Evropiane të Transportit” ku qëllimi kryesor është të udhëzojë politikat e transportit me qëllime afatgjata, ndër të cilat reduktimi i emetimeve të karbonit me 60% dhe automjete konvencionale të cilat funksionojnë me karburant të hiqen nga përdorimi në qytete (European Commission, 2011). Në vijim, ka miratuar në dhjetor 2013 “Paketën e Mobilitetit Urban”, e cila përforcon angazhimin e vendeve anëtare për të marrë veprime konkrete në këtë drejtim si dhe ofron ndihmë profesionale dhe financiare për qytetet në përmirësimin e situatës së mobilitetit urban. Pjesë e paketës është dhe koncepti për hartimi ne planeve të mobilitetit të qëndrueshëm

urban (PMQU). Një tjetër nismë strategjike e BE është dhe Agjenda Urbane, ose ndryshe e njohur si Pakti i Amsterdami, e cila përfaqëson një marrëveshje strategjike midis komisionit dhe ministrave përgjegjës për zhvillimin urban në vendet anëtare. Agjenda urbane ka 12 objektiva përsa i përket zhvillimit urban dhe një ndër to, lidhet me zhvillimin e mobilitetit të qëndrueshëm urban. Për këtë çështje, objektivi është që rritet qëndrueshmëria dhe eficientia e mobilitetit, ndërkohë që fokusi i politikave duhet të jetë në transport publik, mobilitetin e butë (ecja, lëvizja me biçikleta dhe hapësirat publike), aksesueshmëria (për persona me aftësi ndryshe, të moshuar, të rinjtë dhe fëmijët) dhe një transport eficient me lidhje të mira lokale dhe rajonale (European Commission, 2016). Agjenda urbane do të zbatohet nëpërmjet partneriteteve të ndryshme tematike, ku një ndër më kryesorët është ai për mobilitetin e qëndrueshëm urban.

## Qasje Politike dhe Strategjike për Mobilitetin e Qëndrueshëm Urban

Një ndër qasjet kryesore për mbështetjen e mobilitetit të qëndrueshëm urban është hartimi i Planeve të Qëndrueshme Urbane. Të promovuara fillimisht nga Komisioni Evropian, këto plane po kthehen në praktika të qënësishme për autoritetet vendore. Planet e Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban janë një mënyrë për të trajtuar problemet e lidhura me transportin në zonat urbane nga pikëpamja strategjike. Ofrojnë një paradigmë të re në planifikim duke promovuar një kalim nga planifikimi i orientuar nga makina drejt planifikimit që ka njerëzit në fokus dhe mbështet modele të qëndrueshme transporti (Okraszewska, et al., 2018; Van Acker, et al., 2016). BE i sheh PMQU si një qasje gjithëpërfshirëse për të zhvilluar sisteme të qëndrueshme transporti dhe për të ndryshuar sjelljen e mobilitetit në nivel vendor e rajonal. Gjithashtu, PMQU synojnë integrimin e politikave në mënyrë vertikale (midis niveleve të ndryshme qeverisëse) dhe horizontale (midis sektorëve të ndryshëm) për të garantuar një zhvillim të qëndrueshëm urban. Disa nga elementët kryesore të PQMU përfshijnë vendosjen e qëllimeve dhe objektivave të qarta, hartimin e një vizioni afat-gjatë dhe një plani për zbatim të qartë, një vlerësim të situatës ekzistuese dhe të performancës së ardhshme; zhvillimin e balancuar dhe të integruar të të gjitha modaliteteve, integrimin horizontal dhe vertical; një qasje me pjesëmarrje të gjerë gjatë hartimit dhe monitorimin e vazhdueshëm, rishikimin e raportimin, të gjitha këto të organizuara në një sistem të garantimit të cilësisë (European Commission, 2013). Për më shumë, tabela e mëposhtme ofron një krahasim midis planifikimit tradicional të transportit dhe qasjes së re të kërkuar nga PQMU:

Tabela 1- Dallimi midis Planifikimit Tradicional dhe PQMU

Planifikimi Tradicional i Transportit	Planifikimi i Qëndrueshëm i Mobilitetit Urban
Subjekti kryesor i procesit është infrastruktura	Infrastruktura është një nga mjetet për arritjen e qëllimeve më të gjera
Planifikimi i projektit	Planifikimi strategjik dhe i bazuar në qëllime
Marrja e vendimeve jo transparente	Marrja e vendimeve transparente përmes përfshirjes së publikut
Qëllimi kryesor është shpejtësia në transport	Qëllimet kryesore janë aksesimi dhe cilësia e jetës
Fokusi tek trafiku	Fokusi tek njerëzit
Planifikimi intensiv i investimeve	Planifikimi efikas i kostos-efektivitetit
Përmbushje e nevojave të trafikut	Menaxhimi i nevojave të trafikut

Planifikimi Tradicional i Transportit	Planifikimi i Qëndrueshëm i Mobilitetit Urban
Përqëndrimi në projekte të mëdha dhe të shtrenjta	Përqëndrimi në përmirësimin efektiv dhe gradual
Fushë specifike e inxhinierëve të rrugëve	Qasje ndërdisiplinore, integrimi i sektorëve të mjedisit dhe hapësirës
Zgjedhja e projekteve të trafikut pa vlerësim strategjik	Vlerësimi strategjik i opsioneve bazuar në objektiva dhe qëllime të përcaktuara

Burimi: (Arsenio, et al., 2016; European Commission, 2013); *përshtatur nga autorët*

Në kuadër të iniciativave dhe masave të parashikuara për mobilitetin e qëndrueshëm urban më poshtë janë disa raste interesante të cilat mund të shërbejnë si frymëzim edhe në Shqipëri.

### 1- *Promovimi i ndërmodalitetit*

Një ndër politikat kryesore të ndjekura nga qytetet në kuadër të PQMU është promovimi i ndërmodalitetit. E thënë në fjalë më të thjeshta, ndërlidhja e mënyra të ndryshme të transportit urban si me autobuzë, metro, tram, biçikletë dhe rritja e aksesueshmërisë në këmbë. Në këtë aspekt, një ndër nismat kryesore është dhe vendosja e biletave të integruara të cilat lejojnë kalimin nga një lloj transporti në një tjetër dhe këmbimin midis linjave. Në këtë rast, si pjesë dhe e politikave sociale, mund të përmenden dhe abonetë të integruara, të cilat ofrojnë një aksesueshmëri të madhe të qytetarëve në shërbimin e transportit publik (Kamargianni, M., et al., 2016). Një ndër kampionët në nivel Evropian për këtë gjë është padyshim Vjena. Në vitin 2014, si pjesë e një referendumi publik (vendimarrje transparente) u vendos dhe një çmim i unifikuar prej 1 Euro/ditë, për të gjithë qytetarët që përdornin abonetë vjetore të transportit publik (Buehler, et al. 2017). Raste të ngjashme mund të përmenden dhe nga Ballkani, ku përshebull Zagrebi, aplikon një biletë të integruar për transportin publik me tram dhe autobuzë (Sojat, D., et al., 2017). Elementë të ngjashëm shihen edhe në Slloveni, ku Ljubljana, nëpërmjet planeve të mobilitetit ka arritur të përmirësojë cilësinë e lëvizjes në qytet, nëpërmjet transporti publik më fleksibël dhe me cilësi më të mirë, ku arrijtet kryesore janë futja e sistemit modern të pagesës elektronike; zgjerimi i linjave të autobusëve të qytetit (disa për zonat periferike) dhe informacioni në kohë reale për orarin e mbërritjes së autobusëve në stacionet përkatëse (CIVITAS, 2019)

### 2- *Autobuzët Elektrikë*

Iniciativa për Autobuzët e Pastër u lëshua nga Komisioni Evropian në 2017, ndërkohë që në 2019 u lançua Platforma për Autobuzët e Pastër në Evropë (ELTIS, 2019). Të dyja këto nisma kanë si synim mbështetjen dhe ngritjen e kapaciteteve për aplikimin e politikave të dekarbonizimit të Autobuzëve në transportin publik në nivel vendor. Pjesë e tyre janë rreth 80 qytete të cilat kanë nënshkruar marrëveshjen dhe janë duke ndërmarrë masa për elektrifikimin e flotës së autobusëve. Një shembull pranë Ballkanit si Sllovenia, ku në qytetin e Mariborit janë duke bashkëpunuar ngushtësisht me prodhuesit e autobusëve TAM për të konvertuar flotën e autobusëve të qytetit (TAM-Motors, 2019). Një rast i ngjashëm vjen dhe nga qyteti i Zagrebit ku ofrohet një kombinim shumë i mirë i Sistemit të Tramit Elektrik me atë të autobusëve. Së fundmi, edhe flota e autobusëve është duke u konvertuar në autobusë elektrik (Sojat, D., et al., 2017).

### 3- *Korsi për Biçikleta*

Nga një studim i kryer në nivel Evropian, më shumë se 30% e udhëtimeve me makinë në Evropë kryhen për distanca nën 3km ndërkohë që 50% kryhen për distanca më pak se 5km (Pape, M., 2016). Në të dyja rastet

përdorimi i biçikletës do të ishte një metodë më e shëndetshme dhe e qëndrueshme nga mjedisit. Vende të Evropës veri-perëndimore, Danimarka, Suedia, Holanda, Gjermania kanë një traditë të thelluar në lëvizjen me biçikleta. Infrastruktura urbane është përshtatur në mënyrë të vazhdueshme për të lejuar një bashkëjetesë të sigurtë në rrugë midis modaliteteve të ndryshme të transportit. Në Hollandë, Gjermani, Spanjë dhe Belgjikë janë futur në politikat e PQMU dhe po zhvillohen konceptet e Bulevardit për Biçikleta të cilat janë rrugë të dedikuara dhe që mbulojnë hapësira të gjata lëvizje (CIVITAS, 2016). E rëndësishme gjithashtu, në kuadër të zhvillimit të korsive të biçikletave është që ato të jenë të lidhura me hapësira për parkimin e tyre (sidomos pranë institucioneve publike apo zonave të biznesit), të jetë një rrjet i vazhduar, të ketë kalime të sigurta në kryqëzime apo rreth-rrrotullime, dhe të jenë të ndërlidhura me modalitete të tjera transporti. Po ashtu edhe në Slloveni, dhe përkatësisht në Ljublanë është ndjekur një qasje e ngjashme. Masa kryesore ishte futja e sistemit për marrjen me qira të biçikletave dhe investimet në infrastrukturën përkatëse. Sistemi i marrjes me qira të biçikletave përfshin rrjetin prej 51 stacionesh me 510 biçikleta, të cilat janë falas në orën e parë të përdorimit. Sistemi i biçikletave është në dispozicion 24 orë në ditë, 7 ditë në javë dhe mundëson përdorim të lehtë gjatë ditës dhe natës. Numri i përdoruesve të regjistruar aktualisht është mbi 32.000 persona (CIVITAS, 2019; ELTIS, 2014).

#### 4- Hapësira Pedonale

Pedonalizimi i rrugëve dhe zonave qendrore të qyteteve është një proces që ka marrë vëmendje të veçantë në vitet e fundit. E lidhur me një logjikë të mirë ekonomike, krijimi hapësirave pedonale të lidhura me shërbime të ndryshme tregtare është një kombinim i mirë për zhvillimin e qendrave urbane. Qytete të ndryshme Evropiane kanë ndërmarrë politika të ngjashme. Për shembull, Frajburg në Gjermani ka pedonalizuar në mënyrë graduale qendrën e qytetit. Kjo politikë fillimisht është kundërshtuar nga shitësit e zonës, por pas implementimit të projektit të parë, dhe ndryshimit të opinionit, pedonalizimi u kthye në një histori suksesi (Buehler & Pucher, 2011). Strasburgu ka ndërmarrë politika të ngjashme. Në të dyja rastet, fakti që hapësirat pedonale janë të lidhura me lëvizjet e biçikletave është një incentivë më shumë për ti përdorur këto hapësira. Raste të tjera, vijnë nga qytete të ndryshme sin ë Vjenë, më ndërhyrjen ikonike në rrugën Mariahilfstrasse (Vienncouver, 2015), në Kopenhagen me Strøget (rruga më e gjatë pedonale në nivel urban) etj (European Commission, nd). Në Ljublanë gjithashtu kanë shtuar hapësirat pedonale. Zonat e këmbësorëve janë rritur gjatë viteve të fundit dhe kjo ka sjellë edhe një gjallërim më të madh të rrugëve të qendrës. Katër ura të reja për këmbësorë janë ndërtuar mbi lumin Ljubljanica (CIVITAS, 2019; ELTIS, 2014). Automjetet elektronike, të quajtura Kavalir, ofrojnë shërbimet e transportit për të moshuarit në zonën e këmbësorëve. Pedonalizimi, gjithësesi, duhet parë në një nivel më makro, për të gjetur fillimisht një zgjidhje në nivel rrjeti urban të trafikut. Siç mund të dallohet nga këto shembuj qartësisht duhet të koordinohet dhe trajtohet në kuadër të politikave të tjera të PQMU.

#### 5- Zona me Emetime të Ulëta

Një qasje e cila po merr gjithnjë e më shumë popullaritet në Evropë është përcaktimi i Zonave me Emetime të Ulëta (ZEU). Këto zona urbane, shërbejnë jo vetëm për të rregulluar trafikun por kanë dhe një ndikim të rëndësishëm në përmirësimin e cilësisë së ajrit. Janë rreth 250 qytete Evropiane të cilat kanë filluar të eksperimentojnë me këtë lloj politike në kuadër të PQMU-ve të tyre (GIZ, 2014). ZEU-t variojnë nga njëri vend në tjetrin, por parimi bazë është kufizimi i mjeteve të cilat futen në një zonë të caktuar bazuar në disa kushte ose duke vendosur një pagesë me parimin “ndotësi paguan”. Kushtet të cilat mund të vendosen variojnë nga lloji i automjeteve të cilat lejohen të futen në një zonë, viti i prodhimit të makinave dhe niveli i tarifave të cilat paguhen për të aksesuar një zonë. Një nga elementët thelbësore për suksesin e ZEU-ve lidhet me

mbështetjen që autoritetet japin grupeve të caktuara të interesit të cilat kanë nevojë të aksesojnë zonën por nuk zotërojnë aftësinë paguese ose aftësinë për tu përshtatur me rregullat e reja. Në këtë rast, autoritetet ofrojnë si mbështetje financiare ashtu dhe trajnime të ndryshme për përshtatjen.

## Gjendja Ekzistuese në Shqipëri

Legjislacioni aktual dhe strategjitë kombëtare në fushën e transportit dhe planifikimit të territorit në Shqipëri janë të orientuara nga direktivat evropiane (acquis communautaire) dhe praktika më e mirë aktuale e Bashkimit Evropian. “Plani Kombëtar për Integrimin Evropian”, miratuar me Vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 42, datë 25.01.2017, përbën dokumentin bazë për përcaktimin e prioriteteve, planifikimin, koordinimin dhe monitorimin e përmbushjes së detyrimeve në kuadër të zbatimit të Marrëveshjes së Stabilizim-Asociimit. Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës, ka përgatitur dhe integruar në këtë plan kombëtar Kapitujt 14 “Politika e Transportit” dhe 21 “Rrjetet Trans-Evropiane”, të cilat përfshijnë edhe bazën ligjore për planifikimin e mobilitetit të qëndrueshëm urban në qytetet tona.

### *Dokumente strategjike*

- Strategjia Sektoriale e Transportit dhe plani i veprimit 2016 – 2020;
- Strategjisë Kombëtare për Cilësinë e Ajrit (VKM nr. 594, datë 10.09.2014);
- Plani Kombëtar për Menaxhimin e Cilësisë së Ajrit (VKM Nr. 412, datë 19.6.2019)

### *Legjislacioni*

- “Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë” (Ligji Nr. 8378, datë 22.07.1998, i ndryshuar me
- Ligjin Nr. 10488, datë 05.12.2011)
- “Për Planifikimin dhe Zhvillimin e Territorit” (Ligji Nr. 107/2014)
- “Për vlerësimin dhe menaxhimin e zhurmës në mjedis” (Ligji nr. 9774, datë 12.07.2007)
- “Për vlerësimin e cilësisë së ajrit të mjedisit dhe kërkesat për disa ndotës në lidhje me të” (VKM nr. 352, datë 29.04.2015)

Përsa i përket kuadrit Strategjik në Shqipëri, një hap pozitiv është hartimi i Planeve të Përgjithshme Vendore (PPV). Aktualisht, nga 61 bashki, 37 kanë të miratuar PPV-të e tyre, 9 janë në proces miratimi, 16 në proces hartimi (AKPT, 2019). Si pjesë e PPV-ve, pothuajse në të gjitha bashkitë janë trajtuar çështje të lidhura me mobilitetin, shërbimin e transportit publik dhe infrastrukturën rrugore. Gjithësesi, PPV-të kanë një qëllim shumë më të gjerë, e si rrjedhojë, është e nevojshme që të hartohen PMQU në mënyrë që mobiliteti të ketë një trajtim të dedikuar.

Përsa i përket hartimit të Planeve të Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban në Shqipëri, Shkodra është qyteti i parë që ka nisur punën në këtë drejtim, duke hartuar studimet e para për situatën e mobilitetit urban. Aktualisht Bashkia e Shkodrës është duke punuar për hartimin e një Plani të Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban për qytetin. Bashkia Tiranë, gjithashtu ka ndërmarrë disa iniciativa në këtë drejtim. Pas hartimit të PPV-së, janë hartuar dhe Strategjia për Zhvillimin e Qëndrueshëm si dhe Plani i Veprimit për Qytetin e Gjelbër. Të dy këto dokumenta ofrojnë një kuadër strategjik nga pikëpamja mjedisore dhe ofrojnë politika edhe përsa i përket transportit. Aktualisht, Tirana ka nisur për hartimin e PMQU të tij, falë edhe mbështetjes nga GIZ. Hartimi i Planit të Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban do të ndihmojë për të ofruar zgjidhje më të



qëndrueshme për problematikat e hasura si dhe një përfshirje të duhur të publikut në këto masa, duke siguruar edhe legjitimitetin e duhur për vendimet e marra.

Vlen të përmendet se Tirana ka presionin më të madh për sa i përket mobilitetit, e cila vjen si rezultat i popullsisë së bashkisë dhe numrit të madh të automjeteve në qarkullim, ku llogariten rreth 175 000 automjete private dhe rreth 250 000 automjete të tipeve të ndryshme (Bashkia Tiranë, 2018a; 2018b). Për këtë arsye, ka qënë e nevojshme që në paralel me këto iniciativa të hartimit të strategjive, të ndërmerreshin dhe një sërë masash për sa i përket mobilitetit. Një ndër nismat më kryesore është ndërtimi i më shumë se 30 km korsi të dedikuara për biçikleta dhe mbi 25km korsi të dedikuara për autobuzë/taksi dhe mjete të emergjencës si pjesë e rrjetit rrugor të Tiranës (Bashkia Tiranë, 2018). Këto ndërhyrje padyshim që kanë rritur sigurinë rrugore dhe dëshirën për përdorimin e biçikletës nga qytetarët. Përtej kësaj, Bashkia Tiranë, ka ndërmarrë masa edhe për sa i përket menaxhimit të parkingjeve duke aplikuar tarifa në rrugët kryesore të kryeqytetit. Për sa i përket parkimit një tjetër lëvizje për tu përshëndetur janë dhe kartat e parkimit për banorët resident në zonë. Në këtë mënyrë, parkimet në rrugët e brendshme të zonave të ndryshme janë të dedikuara për rezidentët e zonës. Një lëvizje e tillë pritet që të dekurajojë lëvizjen me automjete private dhe të mbështesë modalitete të qëndrueshme të lëvizjes si transportin publik, ecjen dhe lëvizjen me biçikleta. Po, ashtu, janë kryer dhe ndërhyrja infrastrukturore për sa i përket pedonalizimit të disa zonave si në rastin e Sheshit Skënderbej apo atë të Pazarit të Ri.

Gjithësesi, vlen të përmendet se iniciativat e deritanishme, duke mos qënë të inkuadruara në një strategji gjithëpërfshirëse kanë krijuar dhe sfida të tjera, veçanërisht për qytetin e Tiranës, çka dëshmon nevojën reale për një qasje holistike dhe të integruar si në rastin e PQMU. Për shembull, shtimi i hapësirave për biçikleta dhe korsive të emergjencës ka ardhur me një reduktim të hapësirave të trotuarëve dhe atyre për parkim në krah të rrugëve. Si rrjedhojë, është shtuar presioni për parkim duke rezultuar dhe në një shtim të trafikut. Edhe pse janë shtuar hapësira parkimi në disa pika të Tiranës, kryesisht nëntokësor, ato nuk janë ende në gjendje që të mbulojnë kërkesën e lartë për parkime.

Korsitë për biçikleta kanë rritur sigurinë e lëvizjes në rrugë dhe janë reflektuar me një rritje të përdoruesve të tyre në qytet. Por, duke qënë se rrjeti është ende i paplotësuar, dhe si rrjedhojë e kulturës agresive të drejtimit të automjeteve në përgjithësi, lëvizja me biçikleta mbetet në kufinj të skepticizmit për shumë qytetarë. Gjithësesi, një ndër faktorët kryesore që ndikon në mos përdorimit të kësaj lloji lëvizje, mbetet ndotja e mjedisit, dhe veçanërisht cilësia e ajrit në zona urbane. Shtimi i hapësirave për ndërtim kombinuar me cilësinë e karburantëve ka rezultuar në një ndotje të konsiderueshme të ajrit, i cili është disa herë përtej normave. Edhe pse Shqipëria ka një ndër taksat me agresive për sa i përket naftës, autoritetet nuk arrijnë të garantojnë një cilësi të pranueshme. Emetimet e gazrave nga automjetet janë mjaft të dëmshme për shëndetin e qytetarëve. Po ashtu, edhe pse një pjesë e konsiderueshme e taksave të aplikuara mbi naftën, shkon si taksë karboni, ndërhyrjet për përmirësimin e cilësisë së ajrit janë relativisht të kufizuara.

Ndërkohë, vetë transporti publik në Tiranë nuk arrin të plotësojë të gjitha nevojat e qytetarëve. Nga sa raportohet nga bashkia Tiranë, rreth 25% e qytetarëve përdorin shërbimin e transportit publik, i cili ka dendësinë dhe frekuencën më të madhe në qytetin e Tiranës, ndërkohë që për zonat rurale në juridiksionin e bashkisë është më i rrallë dhe jo i plotë (Bashkia e Tiranës, 2016). Në Tiranë janë 14 linja autobuzi dhe 305 autobuza të cilat operohen nga entitete private. Një biletë autobuzi kushton 40LEK/udhëtim dhe nuk është e kufizuar në kohë, për aq kohë sa qytetari nuk zbret nga autobuzi ose ndryshon linjë. Fakti që linja të

ndryshme, kërkojnë bileta të ndryshme, edhe pse një çmim të unifikuar, e bën më pak atraktiv sistemin e transportit publik. Gjithashtu, duke i shtuar këtij fakti edhe cilësinë e autobuzëve, apo emetimet e lëshura prej tyre, faktorët për mospërdorimin e tij bëhen edhe më të qënësishëm duke shtyre qytetarët në përdorimin e automjeteve private.

Sa më sipër, tregojnë se edhe pse janë ndërmarrë disa masa pozitive për përmirësimin e mobilitetit urban, qasja me projekte dhe mungesa e koordinimit nga një PQMU kanë reduktuar impaktin e mundshëm të këtyre iniciativave.

## Konkluzione dhe Rekomandime

Qëllimi kryesor i këtij botimi mbi Mobilitetin Urban është që të rrisë njohuritë dhe ndërgjegjësimin e parlamentarëve dhe vendimmarrësve qendrorë dhe vendorë, por dhe qytetarëve, të cilët nevojitet të bashkëpunojnë në zbatimin e masave që mund të ndryshojnë hapësirën e tyre të jetesës për të përmirësuar cilësinë e saj dhe për ta bërë atë më të shëndetshme.

Politikat në nivel global dhe në nivel BE-je kanë rritur vëmendjen ndaj çështjeve të mobilitetit urban, lidhur kjo veçanërisht me ndikimin në mjedis dhe ndryshimet klimatike, si dhe implikimet që mobiliteti urban ka në shëndetin e qytetarëve. Hartimi i Planeve të Qëndrueshme të Mobilitetit Urban është një qasje dhe një instrument që advokohet gjerësisht në të gjitha nivelet. Në dallim nga qasjet e mëparshme, PQMU ofrojnë një zgjidhje gjithëpërfshirëse, një vizion afatgjatë dhe njëkohësisht zgjidhje konkrete për përmirësimin dhe zhvillimin e qëndrueshëm të mobilitetit urban. Qytete të ndryshme Evropiane kanë filluar hartimin dhe zbatimin e PQMU-ve duke aplikuar politika të koordinuara si për transportin publik, dekarbonizimin e transportit, zgjerimin e modaliteteve të transportit të shëndetshme etj. Gjithësesi, një gjë është e qartë, që këto politika duhet të jenë të mirë-koordinuara dhe të zhvillohen me një proces të gjerë dhe me pjesëmarrje të publikut. Suksesi i tyre është i varur drejt-përsëdrejti nga komunikimi me palët e interesuara dhe ndërgjegjësimi i tyre.

Përsa i përket kontekstit në Shqipëri, mund të thuhet që tashmë legjislacioni dhe qasja strategjike kanë avancuar. Veçanërisht, në kuadër të përafrimit të politikave të BE, janë bërë hapa të rëndësishëm edhe përsa i përket politikave të transportit. Në nivel vendor, disa bashki kanë filluar të lëvizin përsa i përket çështjeve të mobilitetit, veçanërisht Tirana dhe Shkodra. Gjithësesi, sfidat janë të shumë-anëshme dhe duhet të trajtohen në mënyrë të koordinuar midis nivelit qendror e atij vendor.

Disa rekomandime:

- 1- Duhet mbështetur bashkitë në hartimin e PQMU-ve si një dokument strategjik për zgjidhjen e problematikave të mobilitetit.
- 2- Duhet ngritur kapacitetet në nivel vendor në mënyrë që planifikimi i transportit të bëjë një kapërcim cilësor nga planifikim infrastrukturor në planifikim për mobilitetin e qëndrueshëm
- 3- PQMU duhet të hartohen nga bashkitë nëpërmjet një procesi transparent dhe gjithëpërfshirës si me qytetarët në përgjithësi ashtu dhe me grupe të tjera interesi
- 4- PQMU duhet të hartohen në koordinim me parashikimet e PPV-ve dhe të shërbejnë si një vlerë e shtuar në procesin e planifikimit

- 5- Duhet ngritur strukturat e nevojshme institucionale për hartimin dhe zbatimin e PQMU-ve
- 6- Politikat e PQMU-ve duhet të jenë të bazuara në karakteristikat e vendit për të cilin hartohen dhe të jenë të koordinuara me njëra tjetrën.
- 7- Përtej mbështetjes financiare për hartimin e PQMU-ve, bashkive duhet ti ofrohen dhe mundësitë financiare për zbatimin e tyre. Duke parë mangësitë në kapacitete në nivel vendor, dhe veçanërisht në tërheqjen e fondeve nëpërmjet projekteve ndërkombëtare, bashkitë duhen mbështetur gjatë procesit të aplikimit.

Ndërkohë disa politika të cilat mund të ndiqen si në nivel vendor dhe qëndror lidhen me:

- 1- Kontroll më i mirë i cilësisë së karburanteve që përdoren në Shqipëri
- 2- Vendosja e pikave të monitorimit të ajrit në akset kryesore rrugore urbane, kryqëzime, apo pika me fluks të madh automjesh. Kjo gjë do të ofronte një hap cilësor përsa i përket hartimit të politikave të bazuara në evidence.
- 3- Zhvillimi i Terminaleve të Transportit Publik
- 4- Ndërmodaliteti në qytete duke kombinuar transport publik me hapësira pedonale dhe ato për lëvizje me biçikleta
- 5- Rregullimi i ndalesave të transportit publik që të ofrojnë komfort, mbrotje nga moti, dhe informacionin bazë të lëvizjeve të transportit publik
- 6- Integrimi i sistemeve të biletave të cilat lejojnë kalimin nga një linjë në tjetrën. Shtimi i opsioneve të biletave ditore, tre-ditore ose javore
- 7- Zhvillimi i Korsive të dedikuara për biçikleta, transport publik dhe emergjenca. Këto duhet të jenë të koordinuara në mënyrë që të krijojnë vazhdimësinë e rrjetit.
- 8- Shtimi i fondit të dedikuar për mobilitetin e qëndrueshëm. Rreth 20 milion Euro vijnë nga komponenti i karbonit në taksën e karburanteve. Një pjesë e këtyre fondeve duhet të shkojë për mobilitetin e qëndrueshëm. Gjithashtu, duhet të rritet transparenca e shpenzimit të këtij fondi
- 9- Duhet marrë masa për dekarbonizimin e transportit publik duke promovuar elektrifikimin e tij. Edhe pse ka një kosto të madhe, ekzistojnë fonde të ndryshme Evropiane të cilat ndihmojnë qytetet në këto iniciativa
- 10- Politikat e mobilitetit duhet të jenë gjithëpërfshirëse dhe duhet të jenë të përshtatshme për të gjitha grupmoshat dhe personat
- 11- Politikat e Mobiliteti duhet të jenë të ndërlidhura dhe me sisteme eficiente dhe të aksesueshme të parkimeve publike
- 12- Për reduktimin e emetimeve në zona me trafik të ngjeshur, mund të shihet aplikimi i ZEU. Kjo gjë kërkon paraprakisht studime fizibiliteti si nga pikëpamja infrastrukturore ashtu dhe nga ajo financiare.

# Referenca

AKPT, 2019. Ecuria e Planeve të Përgjithshme Vendore [online] <http://planifikimi.gov.al/index.php?id=43> [Accessed on: 12 November 2019]

Arsenio, E., Martens, K., Di Ciommo, F., 2016. Sustainable urban mobility plans: Bridging climate change and equity targets? *Research in Transportation Economics*, 55 (1), pp 30-39

Aliaj, B., Lulo, K., Myftiu, G., 2003. *Tirana, The Challenge of Urban Development*. Tiranë: Cetus

Buehler, R., Pucher, J., Altshuler, A., 2017. Vienna's Path to Sustainable Transport. *International Journal of Sustainable Transportation*, 11, (4), pp. 257-271

Bashkia e Tiranës, 2016. *Indeksimin e Tarifave të Transportit Qytetës në Bashkinë e Tiranës*, Tiranë: Bashkia e Tiranës

Bashkia Tiranë, 2018a. Tirana [Online]

[https://tirana.al/uploads/2019/3/20190304142936\\_szhqbt-2018-2022-30-e-miratuar-per-web-finale.pdf](https://tirana.al/uploads/2019/3/20190304142936_szhqbt-2018-2022-30-e-miratuar-per-web-finale.pdf)

[Accessed 12 November 2019].

Bashkia Tiranë, 2018b. *Green City Action Plan*. Tirana: EBRD and Austrian Federal Ministry of Finance.

Buehler, R., Pucher, J., 2011. Sustainable Transport in Freiburg: Lessons from Germany's Environmental Capital. *International Journal of Sustainable Transportation*, 5, pp. 43–70

CIVITAS, 2016. *Smart Choices for Cities: Cycling in the City*. Policy Note, Brussels: European Commission

CIVITAS, 2019. *Ljubljana*, [online] <http://www.civitas.eu/city/ljubljana> [Accessed on: 12 November 2019]

ELTIS, 2014. *Participatory Planning and Promotion of Sustainable Mobility in Ljubljana with Emphasis on Safe and Increased Bicycle Use in Ljubljana/Slovenia* [online] <https://www.eltis.org/discover/case-studies/participatory-planning-and-promotion-sustainable-mobility-ljubljana-emphasis> [Accessed on: 12 November 2019]

ELTIS, 2019. *Clean Bus Deployment Initiative* [online] <https://www.eltis.org/in-brief/news/clean-bus-deployment-initiative> [Accessed on: 12 November 2019]

European Commission, nd. *Reclaiming city streets for people Chaos or quality of life?* Brussels: European Commission, DG Environment

European Commission, 2009. *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions Action Plan on Urban Mobility*. Brussels: European Commission

European Commission, 2011. *White Paper- Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system*. Brussels: European Commission

European Commission, 2013. *A Concept for Sustainable Urban Mobility Plans to the Commission from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions-Together Towards Competitive and Resource-Efficient Urban Mobility*. Brussels: European Commission

European Commission, 2016. *EU Urban Agenda- The Pact of Amsterdam*. Brussels: European Commission

GIZ, 2014. *Low Emission Zone (LEZ) Vehicle Travel Restriction to Improve Air Quality in Inner Cities*. Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

INSTAT, 2011. *Shqipëri- Projektionet e Popullsisë 2011-2020*. Tiranë: INSTAT

Lyons, G., 2018. Getting Smart About Urban Mobility – Aligning the Paradigms of Smart and Sustainable. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 115 (1), pp. 18-29

Kamargianni, M., Li, W., Matyas, M., Schäfer, A., 2016. A Critical Review of New Mobility Services for Urban Transport. *Transportation Research Procedia*, 14, pp. 3294 – 3303

Okraszewska, R., Romanowska, A., Wołek, M., Oskarbski, Jacek., Birr, K., and Jamroz, K., 2018. Integration of a Multilevel Transport System Model into Sustainable Urban Mobility Planning. *Sustainability*, 10 (1), pp. 479-499

Pojani, D., 2011. *TRAFIK! Pushtimi i Tiranës nga automjetet (dhe si të çlirohemi)*. Tiranë: Universiteti EPOKA

Sojat, D., Brčić, D., Slavulj, M., 2017. Analysis of public transport service improvements on tram network in the City of Zagreb. *Technical Gazette*, 24 (1), pp. 217-223

TAM-Motors, 2019. *The Electric Bus Comes to Town* [online] <https://www.tam-motors.eu/the-electric-bus-comes-to-town/> [Accessed on: 12 November 2019]

United Nations, 2015. *Paris Agreement*. United Nations

United Nations, 2017. *New Urban Agenda- Habitat III*. Quito, Ecuador: United Nations

UNDP, 2015. *Sustainable Development Goals*. United Nations Development Program

Van Acker, V., Goodwin, P., Witlox, F., 2016. Key Research Themes on Travel Behaviour, Lifestyle and Sustainable Urban Mobility. *International Journal of Sustainable Transportation*, vol. 10 (1): 25-32

Vienncouver, 2015. A Tale of Two Cities: Vienna's Mariahilferstraße combines Pedestrian Zone and Shared Space, [online] <https://www.vienncouver.com/2015/01/viennas-begegnungszone-shared-space-program/>  
[Accessed on: 12 November 2019]

Pape, M., 2016. *Moving Cycling Forward: A Coordinated Approach to Cycling for Local and Regional Authorities in the EU*. European Parliamentary Research Service



**MOBILITETI URBAN**  
Planifikimi i qyteteve  
të jetueshme

Autor: LEDIO ALLKJA  
Nëntor 2019