

Shqipëri: Plan i transportit të qëndrueshëm

Plani i Transportit të qëndrueshëm
10/06/2016

Date	Version	Shënim
05/08/2015	Version 1.0	Version i realizuar në përputhje me nenin Nr. 5 te kontrates
16/11/2015	Version 2.0	Rishikuar në përputhje me komentet e EBRD të dhëna gjatë takimit me grupin e punës mbajtur në 14 Tetor 2015
12/01/2016	Version 3.0	Rishikuar në përputhje me komentet e EBRD të dhëna gjatë conference call mbajtur në Nëntor dhe Dhjetor 2015
06/02/2016	Version 3.1	Finalizim i versionit 3.0 sipas komenteve të EBRD mbi këtë dokument
10/06/2016	Version 3.2	Finalizim i versionit 3.1 sipas komenteve të EBRD mbi këtë dokument si edhe takimit me Grupin e Punës mbajtur me 8 Mars 2016

Për:

Banka Europiane për

Rindërtim dhe Zhvillim

dhe

Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës

Shqipëri

Parathënie

Parathënie

PricewaterhouseCoopers Advisory S.p.A. (PwC), Aiscat Servizi SrL dhe Spea Ingegneria Europea SpA kanë kënaqësinë ti paraqesin Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës si edhe BERZH raportin e planit paraprak mbi Transportin e Qëndrueshëm(Raporti) në lidhje me “Planin e transportit të qëndrueshëm në Shqipëri”.

Raporti është i ndarë në **katër Kapituj**, në përputhje me specifikimet e dhëna në kontratë (Contract No.: C28906/EBSF-2011-12-179).

Kapitulli i parë jep një hyrje, duke përfshirë dhe përshkrimet mbi qasjen e ndjekur dhe metodologjinë e aplikuar, ashti si edhe qëllimin e punës dhe kohëzgjatjen ashtu sic është dakortësuar.

Kapitulli 2 paraqet rezultatet e analizës fillestare bazë (“**as-is**”) në sektorin e transportit në lidhje me nivelin e ndotjes së ajrit si edhe konsumit të energjisë, duke përfshirë dhe parashikimin deri më 2020 si edhe krahasimin me vënde të tjera.

Kapitulli 3 përshkruan objektivat e zhvillimit të Planit të Transportit të Qëndrueshëm ashtu sic përkufizohet edhe nga burime ndërkombëtare, si edhe i shprehur në dokumentat dhe politikat zyrtare në Shqipëri. Mbi këtë bazë, janë vlerësuar praktikatat më të mira ndërkombëtare në mënyrë që të përzgjidhen ato të cilat përshtaten më së miri me realitetin shqiptar. Megjithatë fokusi është përmirësimi i qëndrueshmërisë së sektorit dominant (transporti rrugor) – dhe duke marrë parasysh afatin e shkurtër deri më 2020, gjithsesi ky seksion paraqet praktika dhe rekomandime për transportin hekurudhor, ashtu si edhe për sektorët e tjerë (ajror dhe detar) që janë më pak relevant që janë më pak relevant në terma të ndotjes dhe konsumit të energjisë.

Kapitulli 4, pasi përshkruan metodologjinë e përdorur sipas qasjes Shmang – Përmirëso – Ndrysho, jep një përshkrim të detajuar të masave të përfshira në Planin e Veprimave në kuader të objektivave, kostove, si dhe perfitimet e pritshme nga pikëpamja e qëndrueshmërisë. Një paragraf final përmbledh impaktin final dhe koston e e STP-së, ashtu si edhe struktura finale në terma të financimit, afateve përditesimit dhe monitorimit.

Ky raport plotësohet nga anekset të paraqitura si dokumenta shtesë, duke dhënë detaje mbi planet kombëtare dhe bazën ligjore për STP, parashikimet dhe niveli bazë i ndotjes, Objektivat e Qëndrueshmërisë dhe praktikatat më të mira, si edhe çështje administrative.

Informacion shtesë mbi përmbajtjen e këtij raporti mund ti kërkohet Paolo Guglielminetti, STP project manager, në +39.06.570832008 (direct), + 39.06.57083.2536 (fax), +39.348.4020558 (mobile), paolo.guglielminetti@it.pwc.com (email.)

Limitime të përgjithshme

Informacioni dhe të dhënat e përmendura në kete Raport duhet të konsiderohen si një version draft i raportit paraprak i Planit të Transportit të Qëndrueshëm bazuar në informacionin e siguruar nga Konsulenti deri tani, pa lënë pas ndonjë modifikim dhe / ose integrimin të mëtejshëm që mund të kërkohet nga Klienti apo ndonjë palë tjetër.

Plani Transportit të Qëndrueshëm

Përmbajtja

Përmbajtje e përgjithshme	11
1. Hyrje.....	35
1.1 Qasja dhe përmbajtja e këtij raporti	35
1.2 Rrjedha Metodologjike	36
1.3 Qëllimi i Planit për Qëndrueshmërinë e Transportit	36
2. Konsumi i energjisë dhe ndotja e ajrit: niveli aktual dhe parashikimi	38
2.1 Qasja metodologjike.....	39
2.2 Diagnoza e sektorit të transportit.....	40
2.3 Vlerësimi nivelit bazë	40
2.4 Parashikimi për skenarin “pa bërë asgjë”	46
2.5 Çilesia dhe qëndrueshmëria e karburanteve.....	47
2.6 Përmbledhje dhe krahasim me vendet e tjera.....	48
3. Objektivat dhe drejtuesit për zhvillimin e Planit për Transportin e Qëndrueshëm	56
3.1 Background-i dhe vizioni ndërkombëtar për qëndrueshmërinë	56
3.2 Vizioni për qëndrueshmërinë i përcaktuar në politikat dhe dokumentat zyrtarë në Shqipëri.....	60
3.3 Objektivat kryesor për zhvillimin e Planit për Transportin e Qëndrueshëm në Shqipëri.....	65
3.4 Nga praktikat më të mira ndërkombëtare në masat e aplikueshme për kontekstin Shqiptar	68
3.5 Praktikrat më të Mira dhe rekomandimet për transportin detar, hekurudhor dhe ajror	75
3.5.1 Transporti detar	75
3.5.2 Transporti hekurudhor	76
3.5.3 Transporti ajror	78
4. Përcaktimi i Planit të Transportit të Qëndrueshëm	83
4.1 Zhvillimi i STP	83
4.2 Përshkrimi i masave të propozuara	85
4.2.1 Zhvillimi kapaciteteve rrugore	86
4.2.2 Përmirësimi kushteve të asfaltit	106
4.2.3 Novacionet në asfalt (Udhezues)	121

4.2.4	Masa te zgjuara dhe te buta	134
4.2.5	Stacionet e monitorimit të cilësise se ajrit dhe trafikut	145
4.2.6	Infrastruktura ne transport e integruar me perdorimin e tokes (Udhezime)	160
4.2.7	Permiresimi transportit publik	172
4.2.8	Menaxhim integruar mallrave	188
4.2.9	Tarifat eficeinte dhe incentive për rinovimin e flotës së mjeteve	212
4.3	<i>Sinteza e Planit dhe perfundimet</i>	234
4.3.1	Udhëzimet dhe Masat e STP	234
4.3.2	Benefitet e pritshme të Qëndrueshmërisë dhe kostot	235
4.3.3	Masat më afatgjata të propozuara në INDC	239
4.3.4	Financimi i STP	244
4.3.5	Afati kohor për implementimin e STP	246
4.3.6	Bashkë-Përfitimet e STP	247
4.3.7	Struktura e kornizes ligjore	250
4.3.8	Koordinimi, përditësimi dhe monitorimi i STP	251

Tabelat

Tabela 1 – Diagnozë e shkurtër e sektorit të Transportit në Shqipëri gjatë 2014 (1) ...	40
Tabela 2 – Diagnozë e shkurtër e sektorit të Transportit në Shqipëri për 2014 (2)	41
Tabela 3 – Projektet e identifikuar që kanë të bëjnë me Shqipërinë në Konventën e Vienës.....	42
Tabela 1 – Niveli i përgjithshëm vjetor kombëtar për konsumin e energjisë dhe ndotjen që vjen nga transporti extra-urban transport - Baseline (2014)	43
Tabela 2 – Ndotjet dhe konsumi i energjisë nga transporti i parashikuar për 2020.....	47
Tabela 3 – Hapat në vende të ngjashme – Ndotja e ajrit p.c.	51
Tabela 4 – Krahësim me vendet e ngjashme – Ndotja për lloj transporti	52
Tabela 5 – Krahësim me vendet e ngjashme – Kuotat e ndotjes kombëtare nga Transporti.....	52
Tabela 6 – Karakteristikat kryesore të transportit të paqëndrueshëm dhe të qëndrueshëm.....	57
Tabela 7 – Masat NEEAP	62
Tabela 8 – Dokumenti Teknik për vlerësimin e ndotjeve	64
Tabela 9 – Dokumenti Teknik për masat INDC	64
Tabela 10 – Tabela e Rëndësisë për Kriteret.....	71
Tabela 11 – Matrica e performacës multi-kriteriale për zgjedhjen e praktikave më të mira.....	71
Tabela 12 – Rankimi praktikave me të mira	72
Tabela 13: Praktikave më të mira Ndërkombëtare të analizuar	74
Tabela 14 – projektet e zhvillimit të rrugëve.....	105
Tabela 15- Road Works.....	109
Tabela 16 – Diferenca midis skenarit baze dhe skenarit PBMC	116
Tabela 17 – Te dhëna mbi klimën e ftohtë dhe të ngrohtë në disa vende Europiane.....	123
Tabela 18 – Krahësim midis APR and RAP+ACF.....	124
Tabela 19 – Gazetat e identifikuar si me impaktin më të madh për fushatën informative	137
Tabela 20 – Media të tjera të identifikuar si me impaktin më të lartë për fushatën informative	138
Tabela 21 – Kosto e fushatës informative implementimin e e veprimtarisë së propozuar.....	139
Tabela 22 – Pikat e sugjeruara për monitorim fix të cilësive së ajrit.....	146
Tabela 23- Stacionet e mundshme të monitorimit të ajrit	150
Tabela 24 – Kursimi i energjisë së përdorur dhe ndotjet me CO ₂ & ndotës ajri për masën deri në 2020	170
Tabela 25 – Analiza e benefiteve potenciale	181
Tabela 26 – Evolucionin e trafikut në hekurudhë për periudhën 2009 - 2014	182
Tabela 27-Pikat e konsoliduara të transportit të mallrave	202
Tabela 28 – Praktikave më të mira për taksimin	215
Tabela 29 – Koeficienti Euro – cilindrata	217
Tabela 31 – Karakteristikat e përgjithshme e skemës së rinovimit të flotës në SHBA, Gjermani dhe Francë	222
Tabela 38 – Zhvillimi i flotës së mjeteve në Shqipëri (‘000 mjete).....	223
Tabela 32 – Implementimi i masës dhe modifikimi i flotës kombëtare	224
Tabela 33 – Skenarët për masën “Stimujt për mjete më të pastra”	227
Tabela 34 – Të ardhurat me sistemin aktual dhe të ri të taksave për mjetet	227
Tabela 35 – Kosto e implementimit të masës	228
Tabela 36 – Detajet e kampionit Details of the sample.....	228
Tabela 37 – Numri i mjeteve që nuk plotësojnë parametrat.....	229
Tabela 38 – Përmbledhje e përfitimeve dhe kostove të masave STP	236

Tabela 39 – Reduktimi i CO2 me Planin e Veprimit (vlerat mesatare vjetore)	238
Tablela 40 – Reduktimi i konsumit të energjisë me Planin e Veprimit (vlerat mesatare vjetore)	239

Figurat

Figure 1 – Emetimet dhe konsumi energjise ne shkalle kombetare nga sektori transportit (2014).....	14
Figura 2 – Qasja për përpunimin e Planit për Qëndrueshmërinë e Transportit për Shqipërinë.....	35
Figura 3 – Qasja për vlerësimin e ndotjes dhe konsumit të energjisë (burimi: INFRAS)	39
Figura 4 – Konsumi i përgjithshëm i energjisë dhe ndotjet që vijnë nga transporti - Baseline (2014).....	44
Figura 5 – Përmbledhje e kontributit të ndotësve për çdo lloj transporti.....	45
Figura 6 – Trendi për ndotjet 2009 - 2014	46
Figura 7 – Trendi për konsumin e energjisë 2009 - 2014.....	46
Figura 8 – Parashikimi i 2020 për ndotjen nga ndotësit e ajrit që lidhet me transportin.....	48
Figura 9 – Parashikimi i 2020 për konsumin e energjisë nga trasnporti	48
Figure 10 - Literature on the definition of STP objectives	58
Figura 11 – Instrumentet kryesorë Ligjorë dhe Planet në Shqipëri	60
Figura 12 – Objektivat për reduktimin e ndotjeve dhe efikasitetin e energjisë sipas literaturës zyrtare	62
Figura 13 – Udhëzimet për ndotjet nga transporti rrugor	66
Figure 14 – Qasja Shmang Redukto Permireso	68
Figura 15 – Procesi i përgjithshëm për përkufizimin e masave STP	69
Figura 16 – Qasja për analizën Multi-kriteriale	70
Figure 17 – Rezultatet e MCA.....	73
Figure 18 – Rezultatet e konsultimit me aktoret kryesor	73
Figure 19- Qasja metodologjike ne percaktimin e Planit te Veprimit.....	83
Figure 20 Elementet kryesor te adresuar nga STP	84
Figure 21 –Lloji masave te perfshira ne STP.....	85
Figure 22 - Traffic Forecast –source ANTP.....	88
Figure 23 - Parashikimet e emetimeve HDM-4 per mjete te mëdha pasagjereshe (Burimi: Manuali HDM).....	94
Figure 24 - Parashikimet e emetimeve HDM-4 per kamionë (Burimi: Manuali HDM)	94
Figure 25- Bypass Tirana	96
Figure 26: Krahasimi me km i kushteve aktuale te asfaltit ne rruget kryesore me ato gjatë periudhës së ndetimit / kontraktimit (burimi: RRMS Project - SPEA) ..	108
Figure 27: Gjatësia e Ndërrhyrjeve në Trotuare (km) me teknologjinë e propozuar brenda Strategjisë së Mirëmbajtjes Kontraktuale (burimi:Projekti RRMS Project - SPEA)	108
Figure 28: HDM4 Analysis-Base Option scenario 2015-2019 (source: RRMS Project - SPEA)	115
Figure 29 - Sequence of machines for recycling in site.	122
Figure 30 - Photo catalytic process.....	129

Figure 31- Linja te vecanta parkimi ne Anwerp me tulla asfalti fot kataliktike	130
Figura 32 – Impakti i dy masave të vlerësuara njëherësh.....	225
Figure 33 – Reduktimi I CO2 sipas Planit te veprimit (parashikimi per 2020) – Skenari baze.....	237
Figure 34 – Reduktimi I CO2 sipas Planit te veprimit (parashikimi per 2020) – Skenari me opzione te plota	237
Figura 35 – Reduktimi i konsumit të energjisë me Planin e Veprimit (Parashikimi për 2020) – Skenari i reduktimit të nivelit bazë.....	239
ura 36 – Reduktimi i konsumit të energjisë me Planin e Veprimit (Parashikimi për 2020) – Skenari i reduktimit me potencial të plotë.....	239
Figure 37 – Qasja e perfitimeeve te perbashketa midis politikave te transportit	248
Figure 38 - Bashke perfitimet e transportit te qendrueshem.....	248

Lista e akronimeve dhe emrave

AADT	Trafiku mesatar ditor vjetor
AKTP	Agjencia Kombëtare e Planifikimit Territorial
ANTP	Plani Kombëtar I Transportit
APD	Autoriteti Portual Durrës
ARA	Autoriteti Rrugor Shqiptar
BEU	Përdorimi bazë i energjisë
CAGR	Norma e perbere e rritjes vjetore
CO ₂	Dioksid karboni
GEF	Faciliteti Global Mjedisor
GHG	Greenhouse gas
GMD	Drejtoria e Përgjithshme Detare
IT	Institute i Transport
LTO	Ngritje-Ulje Avioni
MT	Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës
NEEAP	Plani Veprimi Kombëtar i Eficiencës së Energjisë
NO _x	Nitrogen Oxide
PM	Cështje të vecanta
PM	Menaxher Projekti
SO ₂	Dioksid sulfuri
STP	Plani i Transportit të Qëndrueshëm
TIA	Aeroporti Ndërkombëtar i Tiranës
TKBC	Totali bruto ton/km (duke përfshirë dhe masen e lokomotives)
TOE	Tonne of oil equivalent
UIC	Union international des Chemins de fer
UNDP	Programi Zhvillimit të Kombeve të Bashkuara
UNFCCC	Konventa e Kombeve të Bashkuara për Ndryshimet Klimaterike
VOCs	Volatile Organic Compounds

Përmbajtje e përgjithshme

Përmbajtje

Banka Europiane për Rindertim dhe Zhvillim (BERZH apo Banka) ka një angazhim të gjatë në sektorin e transportit në Shqipëri, nëpërmjet financimit të projekteve të infrastrukturës si dhe suportit përgjatë tranzicionit në këtë sektor, me arritjen e objektivave në rritjen e efikasitetit nëpërmjet reformave institucionale dhe rritjes së pjesëmarrjes së sektorit privat.

Si pjesë e Iniciativave të BERZH për energji të qëndrueshme, Banka mbështet zhvillimet multimodale të sektorit të transportit, në kontekstin e ndryshimeve klimaterike duke adresuar dhe çështje sociale apo mjedisore të lidhura me sektorin e transportit.

Qeveria shqiptare është e angazhuar në prezantimin e politikave dhe praktikave të efikasitetit në energji në kuadër të Strategjisë kombëtare të Energjisë si dhe duke synuar harmonizimin me kërkesat e EU-së, si pjesë procesit më të gjere të pre-aksesimit. Brenda kësaj kornize, Plan i transportit të Qëndrueshëm për MTI është përgatitur për të realizuar objektivat për reduktimin e konsumit të energjisë dhe përmirësimi i qëndrueshmërisë në sektorin e transportit.

Objektivat kryesor¹

STP do jetë një dokument kryesor që do të asistojë MTI në arritjen e kursimeve të pritshme të energjisë në sektorin e transportit në Shqipëri, duke mbuluar objektivat e mëposhtëm:

- I. Vlerësimi sasior i niveleve të kaluara, aktuale, dhe të projektuara të përdorimit të energjisë dhe ndotjes GHG sipas llojit të transportit, duke ju referuar të dhënave aktuale.
- II. Bazuar në rishikimin e praktikave më të mira ndërkombëtare në politikat e qëndrueshmërisë, identifikimi i atyre që janë më të përshtatshmet për Shqipërinë (duke marrë përsipër instrumentat financiar, rregullator, planifikimit të transportit, dhe politika të tjera);
- III. Përgatitja e një plani veprimi për implementimin e këtyre politikave

Qasja dhe qëllimi

Qasja metodologjike² për përgatitjen e STP konsiston në detyra kryesore siç është prezantuar dhe në vijim. Duke filluar nga analiza e situatës aktuale në terma të konsumit të energjisë dhe nivelit të ndotjes nga sektori i transportit, ashtu si edhe objektivat e qëndrueshmërisë të caktuar në dokumenta zyrtar, dhe një set masash të cilat kanë si qëllim qëndrueshmërinë janë selektuar dhe analizuar në raport me koston, impaktin, duke marrë parasysh dhe praktikatat më të mira.

¹ Sic është përcaktuar në termat e Referencës si dhe duke u bazuar në takimet me grupin e Punës.

² Qasja është konsistuar në raport me metodologjinë e sugjeruar në Propozimin teknik si dhe është ndare e rene dakort me grupin e punës.



Plani Transportit të Qëndrueshëm është zhvilluar brenda qëllimit dhe afateve si më poshtë:

- **Fokusi në ato masa të aplikueshme të lëvizjes extra –urbane**, duke qene kjo përgjegjësia kryesore e MTI-së (qe do te thote qe nuk merret parasysh transporti urban që është nën përgjegjësinë e bashkive);
- **Afatet kohore për implementimin e STP: 2016 – 2020.**

Konsumi energjisë dhe ndotja e ajrit: niveli bazë dhe parashikimi

Sic është thënë dhe më lart, zhvillimi i STP-së kërkon si hap paraprak vlerësimin e niveleve aktuale si dhe ato të parashikuara të konsumit të energjisë dhe nivelit të ndotjes. Ky studim u bazua mbi metodën poshtë-lart duke u bazuar ne trafikun aktual sipas sektorëve dhe si dhe konsumit të energjise dhe ndotjes për cdo njesi trafiku, ndërkohë qe studimet e meparshme janë bazuar në nivele të përgjithshme, dhe metoda lart-poshtë.

Nga figurat e mëposhtme duket që në 2014 pjesa me e madhe e ndotjes nga CO2 shkaktohet nga transporti rrugor, duke gjeneruar 77% të ndotjes vjetore te shkakuar nga sektori transportit. (Mjete 42 %, furgona 18 % dhe kamionë 15%), duke i koresponduar 1 milion ton CO2. Transporti ajror është i dyti në terma të ndotjes nga CO2 me 20%, apo 270k ton të leshuar, nderkohe qe transoprti hekurudhor dhe ai detar kanë përqindje të vogla.

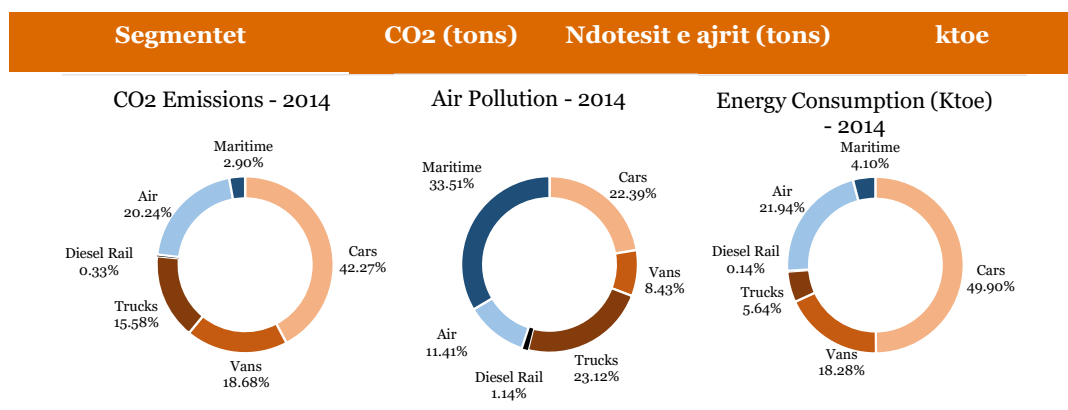


Figure 1 – Emetimet dhe konsumi energjise ne shkalle kombetare nga sektori transportit (2014)

Shenim. Emetuesit e ndotesit e ajrit jane konsideruar PM, SO₂, NO_x dhe ndotesit VOC. Trafiku urban nuk eshte perfshire

Në lidhje me ndotjen e ajrit, ndarja mesatare në nivel kombëtar ndryshon si pasojë e përqindjes së lartë së transportit detar, qe vjen nga konsumi karburanteve të parafinuara qe sjellin faktor me te lartë ndotjeje nga SO₂ në krahasim me sektor të tjerë (në 2014, rreth 99% e ndotjes nga SO₂ ishte si pasojë e transportit detar).

Në terma të konsumit të energjisë, pjesën kryesore e zë përseri transporti rrugor me 74% të konsumit kombëtar të sjellë nga sektori transportit (Mjete 50 %, Furgona 18 % dhe Kamiona 5%), ne shumën e 289k toe. Transporti ajroror ndjek me 86 mije toe në 2014 dhe 22% të konsumit kombetar të energjisë.

Duke marrë parasysh rritjen e pritshme të trafikut³, CO₂ dhe ndotesit e ajrit, ashtu si edhe konsumi energjisë janë parashikuar deri më 2020 për të gjitha llojet e transportit, për rastin e skenarit ku asnjë masë nuk parashikohet (skenari mos bej asgjë).

Te gjitha llojet	2014	Parashikimi 2020	CARG 2014 - 2020	Delta 2014 - 2020
Ndotja nga CO2 (tons)	1,339,509	2,192,718	10.36%	63.61%
Ndotja e ajrit(tons)	8,723	13,210	8.65%	51.14%
Konsumi energjisë (ktoe)	393	494	4.68%	25.68%

Kjo tregon që ne skenarin “pa bere asgjë”, ndotjet nga CO₂ dhe ndotje të tjera jane caktuara për tu rritur në vitet e ardhshme (CAGR e parashikuar është 10.36% për CO₂

³ Mbi bazen e projektimit të GDP-së nga FMN dhe informacioni mbledhur nga aktorët kryesor.

dhe 8.65% për ndotës të tjerë). Dhe konsumi energjisë pritet që të rritet me një mesatare të me pak se 5% në vit.

Në krahasim me vendet e Europës Juglindore por dhe EU në tërësi, krahasimi⁴ tregon që konsumi energjisë dhe emetimet mesatare për banor janë më të ulëta se vënde të tjera, me 0.57 ton CO₂ p.c. dhe 0.165 toe p.c. në 2014. Gjithsesi, emetimi nga sektori transportit është e krahasueshme apo më e lartë me vënde të tjera, afër 20%, Bulgaria (15%) apo Kroacia (22%). Për këtë arsye, definimi i politikave të përshatatshme për përmirësimin e efikasitetit të energjisë dhe reduktimit të CO₂ është shumë e rëndësishme për Shqipërinë si pjesë e strategjisë kombëtare të energjisë si dhe qëndrueshmërisë në kuadër Evropian.

Objektivat e Qëndrueshmërisë

Duke marrë parasysh përkufizimin e qëndrueshmërisë nga Komisioni Botëror për mjedisin dhe zhvillimin (WCED) të UN – *"Qëndrueshmëria është zhvillimi që mbulon kërkesat e së tashmes pa kompromentuar aftësitë e gjeneratave të ardhshme për të arritur qëllimet e tyre"* – Institucionet ndërkombëtare e kanë zhvilluar konceptin e qëndrueshmërisë duke marrë parasysh dhe sektorin e transportit në dekadat e fundit, ashtu sic është treguar në figurën më poshtë.

1	Komisioni për mjedisin dhe zhvillimin (WCED)	Zhvillimi qëndrueshëm është ai zhvillim që mbulon nevojat e së tashmes pa kompromentuar objektivat në të ardhmen
2	Këshilli transportit EU 2001	Një sistem transporti qëndrueshëm është një sistem që: lejon aksesin bazë dhe nevojat e zhvillimit të individëve, është i pranueshëm, i drejtë dhe eficient, limiton ndotjen dhe emetimet
3	Komisioni Evropian 2011	Vizioni për 2050 është një rrjet lëvizshmërie i qëndrueshëm, eficient dhe i integruar.
4	Rio+20 United Nations konferenca e zhvillimit të qëndrueshmërisë	Për të tërhequr vëmendjen të roli kritik që transporti ka në zhvillimin e qëndrueshmërisë
5	EBRD – Iniciativa energjisë së qëndrueshme	Fokus në promovimin e tranzitimit në ekonominë e drejtuar nga tregjet duke rritur vëmendjen në qëndrueshmërinë e veprimeve në transport

Vizioni i qëndrueshmërisë i definuar nga institucionet ndërkombëtare (si me lart) është konsistent me konceptet e përgjithshme të prezantuara në planet kombëtare zyrtare dhe dokumentat e politikave.

⁴ Të dhëna nga vënde të tjera, ky benchmark përfshin dhe transportin urban

Këto dokumenta zyrtar të përgatitur nga institucionet Shqiptare përfshijnë përkufizimin e disa objektivave cilësor për tu arritur në terma të uljes së emetimeve ndotjese dhe përmirësimit të efencës në energji në sektorin e transportit, sic është përmbledhur në tabelën në vijim. Brenda këtij kuadri, rendesia e transportit është shumë e lartë duke qënë konsumuesi më i madh i energjisë në Shqipëri (38% e konsumit final).

Objektivat për sektorin e transportit Viti	Strategjia kombëtare eneregjisë (2008-2020) 2008	Plani kombëtar veprimit të energjisë 2010	Plani kombëtar transportit 2010	EU-Shqipëri qëndra efencës së energjisë Nga 1995	3 rd Communication to UNFCCC
Objektiva sasiore	-	Objektivat e kursimit të emetimit 2008	-	-	Zhvillimi I një strategjie për uljen e ndotjes
Objektiva sasiore	-	Ulja e emetimeve Co2 për mjetet	Zhvillimi transportit të qëndrueshëm	Propozim për energji të rinovueshme	
Objektiva të efencës	Ulja 10% e konsumit të energjisë; reduktimi I impaktit nga transporti rrugor	Objektivat e ruajtjes së energjise për 2008	Infrastrukturë efciente nga pikëpamja energjisë	Infrastrukturë efciente nga pikëpamja energjisë	Masa të efencës së energjisë

Me përjashtim të Planit të Veprimit të Energjisë dhe Strategjisë kombëtare të Energjisë, dokumentat e tjerë nuk japin një informacion të plotë nga pikëpamja sasiore në lidhje me objektivat e reduktimit të emetimit. Gjithashtu është e rëndësishme që duke qënë se Shqipëria ka ratifikuar si United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) ashtu edhe Kyoto Protocol – mbështetet nga UNDP dhe GEF në kuader të masave për ndryshimet klimaterike. Në këtë kuadër, Shqipëria ka nisur raundin e tretë të bisedimeve me UNFCCC (TNC) me suportin e UNDP dhe GEF duke përfshirë dhe një inventar mbi nivelin e GHG, zhvillimet më të fundit klimaterike, si dhe zhvillimin e një strategjie të plotë në lidhje ndotjen nga karboni.

Së fundmi, Shqipëria ka paraqitur dhe Kontributin Kombëtar të Përcaktuar (9/2015) (INDC), duke komunikuar në mënyrë strategjike angazhimin e saj për reduktimin e e emetimit dhe nivelit të CO2 me 11.5 % gjatë periudhës 2016-2030. Gjithsesi, INDC mbulon emetimin nga gazrat si pasojë e dy sektorëve (proceset industrial dhe energjitike) dhe me asnjë objektiv specifik për emetimet nga sektori transportit.

Nga Objektivat e Qëndrueshëm te masat e qëndrueshme

Politikat e transportit të qëndrueshëm duhet të fokusohen në reduktimin e nevojës për udhëtime dhe kalimin në lloje më efciente nga pikëpamja sociale, mjedisore dhe ekonomike, si edhe duke patur vëmendjen në përmirësimet teknologjike të mjeteve dhe karburanteve.

Kjo paradigmë është përshtatur në një metodologji “**Shmang – Ndrysho– Përmirëso**”, një metodë gjerësisht e pranuar për promovimin e rritjes së qëndrueshmërisë. Kjo do të thotë që kjo politikë transporti të ketë për qëllim reduktimin e nevojave për udhëtime dhe të shkurtojë kohën e udhëtimit, të promovojë kalimin në lloje më të qëndrueshme transporti duke përdorur teknologji që orientohen drejt efencës.

Bazuar në këtë qasje janë sugjeruar praktikat më të mira ndërkombëtare duke patur qëllim reduktimin e emetimit në sektorin e transportit, dhe duke u marrë si reference, ne vecanti ato praktika që më së miri i afrohen realitetit shqiptar. Pas një analize të detajuar si dhe duke u bazuar në analizen multi faktoriale janë përzgjedhur ato praktika dhe masa duke marrë parasysh (fizibilitetin, kostot, mbrojtjen e mjedisit; sa reale janë në kuader të afatave; matjen e efekteve; implementimin e tyre; kombëtare apo lokale, mbështetjen politike si edhe implikimet ligjore).

Mbi bazat e matrices dhe analizës multi faktoriale, disa praktika nuk shihen si shumë të përshtatshme për Shqipërinë sidomos duke marrë parasysh në kuadrin e konomik dhe teknik si edhe në kuadër të STP-së dhe afatit kohor. Për këtë arsye masat e sugjeruara janë të përmbledhura si më poshtë.

IDENTIFIKIMI <i>Bazuar ne rishikimin e literaturës dhe analizën me kontekstin shqiptar</i>	SELEKTIMI <i>Nëpërmjet analizës multi faktoriale</i>				
20 Praktikak me te mira te identifikuara • Rreth rrotullimet • Zhvillimi kapaciteteve • Kushtet e asfaltit • Novacionet e asfaltit • Optimizimi sinjalistikës ne trafik • Sisteme inteligjente te transportit • Masa te zgjuara dhe te buta • Stacione monitorimi te cilësisë se ajrit • Rritja densitetit • Përdorim integruar I tokës • Përdorim mix I tokës • Përmirësim transportit publik • Facilitete për përdorimin e biçikletave • Facilitete për këmbësoret • Rrjeti suportit te mallrave • Novacione dhe efica ne lëvizjen e mallrave • Menaxhimi integruar mallrave • Reduktimi transportit te mallrave • Tarifa efciente mbi mjetet • Incentiva për rinovimin e mjeteve	13 Praktikak me te mira te përzgjedhura • Zhvillimi kapaciteteve • Kushtet e asfaltit • Novacionet e asfaltit • Sisteme inteligjente te transportit • Masa te zgjuara dhe te buta • Stacione monitorimi te cilësisë se ajrit • Përmirësim transportit publik • Rrjeti suportit te mallrave • Novacione dhe efica ne lëvizjen e mallrave • Menaxhimi integruar mallrave • Reduktimi transportit te mallrave • Tarifa efciente mbi mjetet • Incentiva për rinovimin e mjeteve BP te përjashtuara si pasoje e analizës shume faktoriale <table border="1"> <tr> <td> • Rreth rrotullimet • Optimizimi sinjalistikës ne trafik • Facilitete për përdorimin e biçikletave • Facilitete për këmbësoret </td><td> Masa te rëndësishme ne nivel lokal/urban </td></tr> <tr> <td> • Rritja densitetit • Përdorim integruar I tokës • Përdorim mix I tokës </td><td> Masa te aplikueshme ne afat gjate </td></tr> </table>	• Rreth rrotullimet • Optimizimi sinjalistikës ne trafik • Facilitete për përdorimin e biçikletave • Facilitete për këmbësoret	Masa te rëndësishme ne nivel lokal/urban	• Rritja densitetit • Përdorim integruar I tokës • Përdorim mix I tokës	Masa te aplikueshme ne afat gjate
• Rreth rrotullimet • Optimizimi sinjalistikës ne trafik • Facilitete për përdorimin e biçikletave • Facilitete për këmbësoret	Masa te rëndësishme ne nivel lokal/urban				
• Rritja densitetit • Përdorim integruar I tokës • Përdorim mix I tokës	Masa te aplikueshme ne afat gjate				

Këto praktika janë ndarë, analizuar dhe validuar edhe me të gjithë palët e përfshira në këtë procoes si edhe ne elaborimin e STP-së, duke dale në përfundim me 9 masa të cilat janë prezantuar në vijim.

SELEKTIMI Ne baze te analizës shume faktoriale	VLERESIMI FINAL Pas konsultimit me aktoret kryesor
• Zhvillimi kapaciteteve (për eliminimin e pengesave) • Kushtet e asfaltit (përmirësim) • Novacionet ne asfalt • Masa te zgjuara dhe te buta (fushata reklamash për transportin e qëndrueshëm etj.) • Stacionet e monitorimit te cilësisë se ajrit • Përmirësim transportit publik • Sisteme inteligjente transporti • Mbështetje e rrjetit te lëvizjes se mallrave • Novacione dhe efienca ne lëvizjen e mallrave • Menaxhimi integruar mallrave • Reduktimi transportit te mallrave • Tarifa efiente mbi mjetet • Incentiva për rinovimin e mjeteve • Përdorimi tokës (optimizimi dhe reduktimi intensitetit te transportit)	➢ Shume e rëndësishme ➢ Shume e rëndësishme ➢ I rëndësishëm, udhëzime mbi zgjidhjet e reja për te arritur një implementim te gjere ne afat gjate ➢ I rëndësishëm, si mbështetës ne masat e tjera STP ➢ Shume I rëndësishëm, qëllimi duhet te zgjerohet për te patur dhe një monitorim te trafikut ➢ I rëndësishëm, duke marre parasysh fokusin ne transport publik dhe afatin kohor te STP (2020) ➢ Shume I rëndësishëm, për tu përgatitur si një pakete e integruar për racionalizimin e trafikut te mallrave: nëpërmjet ngritjes se platformave logjistike qe mund te zhvillohen me tej si terminale multimodale ➢ Shume I rëndësishëm për tu propozuar si një pakete e vetme me qëllimin e rinovimit te mjeteve ➢ Pavarësisht se masa pritet te implementohet ne periudhe afat mesëm apo afat gjate, mund te fillohet puna me përgatitjen e udhëzimeve për hapat e pare (rregullore dhe kërkesa)

Lista me masat finale të sugjeruara për tu përfshirë në STP është si më poshtë:

1. Zhvillimi kapaciteteve;
2. Kushtet e asfaltit;
3. Novacionet e asfaltit;
4. Stacionet e monitorimit të trafikut dhe cilësia e ajrit;
5. Masa të zgjuara dhe të buta;
6. Manaxhim i integruar i mallrave⁵
7. Përmirësim i transportit publik
8. Incentiva dhe tarifa efiente
9. Masa për përdorimin e tokës

Gjithsesi përveç identifikimit dhe përcaktimit të masave kryesore, është sugjeruar dhe një listë me masa më të buta të aplikueshme në llojet e tjera të transportit krahas atij rrugor, duke marrë parasysh dhe nevojat për të qënë në përputhje me standartet ndërkombëtare. Këto rekomandime nuk janë të detyrueshme për operatorët në transportin detar, ajror dhe hekurudhor dhe gjithashtu nuk janë të detyrueshme për tu aplikuar brenda 2020.

Një përmbledhje e përgjithshme e këtyre masave është paraqitur si më poshtë

Detar

Hekurudhor

Ajror

⁵ Duke përfshirë dhe veprimet/aksionet në lidhje me “Novacione dhe efience ne transportin e mallrave”, “Sistemet inteligjente te transportit” (për mallrat), “Rrjetet mbështetëse të mallrave” dhe “Reduktimi I transportit total të mallrave”.

- Ngritja e Qendrës Nder Institucionale Operacionale Detare”
- Sisteme te monitorimit të trafikut
- Optimizimi I flotës dhe drejtimeve për reduktimin e shpejtësisë
- Përdorimi i LNG si karburant
- Rinovimi dhe përmirësimi teknologjik I infrastrukturës si psh. (reduktimin e peshave të vdekura; efencë më e lartë, frena të rigjenerueshme)
- Promotvimi I kalimit nga transporti rrugor në atë hekurudhor
- Karburante Bio / karburante alternative për shërbimet në tokë si edhe mjete mbështetëse
- Direct flight plan to overfly the Albanian airspace
- Ndricime led
- Parkime eficente te avionëve
- Efficient and sustainable approach / departure ops
- Paisje elektrike suporti
- Aviona Turboprop për fluturime lokale

Ceshtja e cilësisë së ulët së karburantit

Cilësia e ulët e karburantit është përmendur nga palë të ndryshme të interesit gjatë zhvillimit të STP si një faktor i rëndësishëm që ndikon negativisht në qëndrueshmërinë e transportit në Shqipëri. Masat ligjore që merren zakonisht për këtë çështje, janë marrë edhe nga Shqipëria, kështu që elementi kyç për këtë çështje do të ishte rritja e efektivitetit të implementimit të këtyre masave, ndërkohe duket që nuk janë kërkuar investime specifike ose masa rregullatore të tjera.

Masat e Planit të Transportit të Qëndrueshëm

Nga 9 masat e sugjeruara në STP, 5 masa sjellin një impakt direkt të kuantifikueshëm në lidhje me kursimin e energjisë dhe reduktimin e ndotjes, duke marrë parasysh dhe afatin deri në vitin 2020 si dhe duke patur parasysh mjetet e komunikimit dhe monitorimit.

Përmbajtja e këtyre masave përmbledhet si më poshtë.

ZHVILLIMI KAPACITETEVE RRUGORE

Shpjegim

Reduktimi i emetimit të ndotesve të ajrit dhe konsumit të energjisë duke reduktuar kongestionet (falë kapaciteteve shtesë në ato seksione me trafik të madh)

Veprimi propozuar

Shqipëria ka të zhvilluar një program mbi projektet prioritare në sektorin e transportit (TIPPs), i cili ka të bëjë me zhvillimin e kapaciteteve në akset kryesore.

Në përputhje me analizën e bërë gjatë STP-së, këto projekte pritet të sjellin një kursim të energjisë dhe nivelit të emetimit të mjeteve kur implementohen në ato zona me trafik të kongestionuar, duke qenë se efienca e karburanteve ulet në ato zona me shpejtesi të lartë apo të ulët.

Për këtë arsye, masa duhet të implementohet si në vijim

- **Implementimi i kapaciteteve të reja në seksionet me trafik të lartë**, si këto të analizuar në STP, ku energjia dhe emetimi pas analizës duket që janë ulur në akset Tirana by-pass dhe Thumane-Vore
- **Vlerësimi i impaktit në qëndrueshmëri për të gjitha projektet e tjera të TIPPs si edhe studimet e fizibilitetit**, për të vërsuar dhe mundësitë që ato kanë për reduktimin e konsumit dhe emetimit të CO₂

STP përmban një vlerësim paraprak të rëndësisë së projekteve në TIPPs në përputhje me kriterin e qëndrueshmërisë.

Reduktimi pritshëm i CO₂

- **120 kt CO₂ / vit për dy rastet e studimit**
- Potenciale më të larta (të vlerësuara në **77 kt CO₂** kursime shtesë) në rastin kur zhvillimi i kapaciteteve do të shtrihet dhe në projekte apo zona të tjera me kongestion

PËRMIRËSIMI I KUSHTEVE TË ASFALTIT

Shpjegim

Reduktimi i ndotjes së ajrit, emetimeve dhe konsumit të energjisë nëpërmjet përmirësimit të asfaltit duke përgatitur një strategji të mirëmbajtjes rrugore

Veprimi propozuar

Mirëmbajtja rrugore është penalizuar nga investimet e ulëta në dekadat e fundit, çka rezulton në një amortizim të rrugëve aktuale. Kjo sjell një rritje të konsumit të energjisë dhe nivelit të emetimeve.

Qeveria shqiptare, nëpërmjet Autoritetit Rrugor Shqiptar (ARA), ka marrë vendim për implementimin e mirëmbajtjes rrugore mbi bazë performance (Mirëmbajtja Rrugore mbi bazën e rezultateve dhe projektet e sigurisë - RRMSP), tenderat për kontraktim të mirëmbajtjes të rrjetit primar (1390 km, të ndara në 4 lote) tashmë të lancuara.

Masa e propozuar në STP përfshin veprimet si më poshtë:

- **Implementimin e plotë të RRMSP** në rrjetin kryesor në përputhje me vendimet tashmë të marra (që do të thotë të 4 kontratat e mirëmbajtjes të nën shkruara dhe operacionale)

- **zgjërimi mirëmbajtjes rrugore mbi bazë performance mbi 1123 km rrugë sekondare**
 - **3.5kt CO₂ / vit**
- Reduktimi pritshëm i CO₂**

NOVACIONET PËR ASFALTIN

Shpjegim Implementimi i teknologjive për asfalt novativ duke ulur impaktet mjedisore gjatë mirëmbajtjes së rrugëve dhe trafikut

Veprimi propozuar Teknologjitë novative mund të sjellin qëndrueshmëri në sistemin e transportit rrugor, ne vecanti:

- **Teknologjia e riciklimit të ftohtë** konsiston në riciklimin e asfaltit aktual me qëllimin e reduktimit në impaktin mjedisor gjatë ndërtimit të asfaltit (si rrjedhojë e zvogelimit të nevojave për transport të materialeve.
- **Trajtimi fotokatalitik anti ndotës jep mundësinë e shndërrimit të një elementi ndotës NO₂** (gjeneruar nga trafiku) në një substance të padëmshme.

Prezantimi në një masë të gjerë në Shqipëri i këtij novacioni do arrihet pas vitit 2020, pasi kërkohen disa masa paraprake. Për këtë arsye kjo masë është sugjeruar si një udhezues për implementim të mëtejshëm të teknologjive novative duke definuar veprimet që duhen ndërmarrë, si psh. zhvillimi normave teknike, testet, si dhe integrimi tenderave të mirëmbajtjes.

- Reduktimi pritshëm i CO₂**
- **Reduktim 20-30% në CO₂ i emetuar gjatë procesit të asfaltizimit,** respektivisht **6.1 kt CO₂ / vit** (riciklimi ftohtë)

MASA TË ZGJUARA DHE TË BUTA (INICIATIVA TË LËVIZSHMËRISË)

Shpjegim Mbështetja e implementimit të STP nëpërmjet fushatave të informacionit, me qëllimin e uljes së sjelljeve më pak të qëndrueshme

Veprimi propozuar Lëvizshmëria mund të influencohet nga fushatat e informacionit dhe të promovimit të cilat kanë për qëllim promovimin e qëndrueshmërisë në lëvizje midis qytetarëve (shpjegimi i rëndësisë së adoptimit të masave STP). Këto fushata duhet të kenë një impakt emocional si edhe të japin një mesazh të qartë dhe të pastër. Implementimi i masave të STP-së kërkon një gjithë përfshirje dhe informacion të detajuar ndaj të gjithëve aktorëve kryesor duke përdorur mediat e duhura.

Plani në vijim është propozuar

- **Fushatë informative me qëllim rritjen e kujdesit në zgjedhjen e mënyrave të transportit si dhe informimin e publikut karshi masave të sugjeruara në STP.** Fushata do të integrojë një game të gjerë mediash për të maksimizuar shikueshmërinë dhe audiencën si dhe të sigurojë një komunikim të shpejtë.
 - Njoftim i rregullt në 3 gazeta
 - Mesazhe të rregullta ne TV
 - Mesazhe të rregullta ne radio
 - Mediat sociale

**Reduktimi
pritshtëm i
CO₂**

- Nuk ka një impakt direkt por ndihmon në implementimin e masave.

MONITORIMI CILËSISE SE AJRIT DHE TRAFIKUT

Shpjegim Monitorimi cilësisë së ajrit dhe trafikut në rrjetet kryesore rrugore për të matur efektivitetin e masave STP dhe analizën e e zhvillimit të përgjithshëm

**Veprimi
propozuar**

Cdo plan që ka për qëllim një sistem transporti më të qëndrueshëm do të kërkojë një monitorim mbi ecurinë e tij në lidhje me cilësinë e ajrit dhe trafikut në rrjet. Për këtë arsye masat në vijim janë sugjeruar

- **Ngritja e 18 pikave të monitorimit të ajrit dhe 20 pikave të monitorimit të trafikut** (vendndodhja dhe paisjet janë përcaktuar)
- **Zhvillimi i një sistemi të centralizuar për mbledhjen dhe analizën e të dhënave**

Sistemi jep mundësinë e të kuptuarit në detaje arsyet e ndotjes dhe emetimit GHG, monitorimin e të gjitha masave të STP-së; zhvillimin e politikave të ardhshme për përmirësimin e cilësisë së ajrit; vlerësimin e vlerave limit;

**Reduktimi
pritshtëm i
CO₂**

- Nuk ka një impakt direkt por monitorimi ndikon në arritjen e realizimit të masave të sugjeruara dhe i tregon publikut që masat po vëzhgohen dhe monitorohen

TRANSPORTI INTEGRUAR DHE PLANIFIKIMI PËRDORIMIT TË TOKËS

Shpjegim Reduktimi i nevojave për transport apo udhetime dhe kohëzgjatja e udhëtimit, nëpërmjet përdorimit mix të tokës dhe vlerësimit paraprak të planeve të zhvillimit

**Veprimi
propozuar**

Përdorimi tokës dhe transporti janë shumë ngushtë të lidhur me njëri-tjetrin, për sa kohë përdorimi tokës dhe politikat e transportit afektojnë njëra –tjetrën. Në Shqipëri, mungesa e një planifikimi territorial ka ndikuar në rritjen e frekuencave të udhetimeve dhe zgjatje të tyre si rrjedhojë e mungesës së strategjive që synojnë koordinimin në zonat

rezidenciale, industriale dhe ato të shërbimit. Gjithsesi ka iniciativa të ndermarra nga AKPT e cila po punon mbi planin kombëtar (për tu mbyllur në fillim të 2016).

Duke marrë parasysh situatën, në kuadër të kësaj mase sugjerohen këto aktivitete

- Plani kombëtar i territorit duhet të përfshijë dhe të marrë parasysh kordinimin midis përdorimit të tokës dhe rrjetit të transportit rrugor (duke integruar dhe masat e STP-së për planifikim territorial) për të arritur reduktimin e nevojave për të udhëtuar dhe gjatësinë e udhëtimeve duke implementuar strategji të përshtatshme të përdorimit mix të tokës;
- **Planifikimi lokal territorial** duhet të sugjerojë drejtimin strategjik për të arritur kordinimin midis planeve lokale dhe stragjise kombëtare në lidhje me përdorimin e tokës.
- Projektet kryesor të zhvillimit duhet të suportohen nga Vlerësimi impakteve të Transportit (**TIA**); dhe projekte më të vegjël, me impakt vetëm mbi transportin lokal, nëpërmjet një vlerësimi më të thjeshtë: Pasqyra transporti (TS)

Reduktimi prithshëm i CO₂

- mesatarisht, **32 kt CO₂ / vit** (me shumë mundësi që afatet e implementimit do e kalojnë vitin 2020, dhe në vecanti efektet do të jenë të prekshme vetëm kur planifikimi nuk do të jete vetëm definuar por dhe konkretizuar)

PËRMIRËSIMI TRANSPORTIT PUBLIK

Shpjegim Kalimi nga transporti privat në atë publik nëpërmjet përmirësimit të aksesit të qytetarëve në këtë lloj transporti.

Veprimi proponuar

Aktualisht transporti ndërrurban/rajonar në Shqipëri është shumë i lidhur me tipin e rrugëve sidomos për mjetet private. Si pasojë e cilësise aktuale të hekurudhave, transporti hekurudhor nuk mund të konsiderohet një zgjidhje afat shkurtër. Për reduktimin e udhëtimeve afat shkurtra të mjeteve private zgjidhja me e shpejtë është ajo e zhvillimit të transportit publik ndër urban.

Zhvillimi shërbimeve të integruara të autobuzëve është sugjerimi më i përshtatshëm dhe afat shkurtër për zhvillimin e transportit publik, nëpërmjet masave si më poshtë

- Identifikimi i atyre akseve inter urbane që duhet të ofrojnë cilësi të lartë dhe shërbime të rregullta
- Terminale në qytetet kryesore
- Sisteme të integruara informacioni në lidhje me oraret e levizjeve
- Racionalizimi i shërbimeve në një numër më të vogël kompanish
- Prezantimi i sisteme me bazë koncesioni për prokurimin e shërbimeve inter urbane (nëpërmjet PSO nëse është e nevojshme)
- Udhëzues për Bashkitë mbi zhvillimin e planeve të transportit lokal

Në afat gjatë shërbimi I autobuzëve mund të zëvendësohet me shërbimet e trenave, komplet apo pjesërisht, kur transporti hekurudhor do të përmiresohet.

Reduktimi pritsëm i CO₂

- **11 kt / vit** (rast studimi Tirana – Durres)
- Me shumë mundësi 2-3 herë më i lartë nëse politika implementohet në rang kombëtar (duke marrë parasysh që rasti studimit afekton 36% të popullsisë kombëtare)

MANAXHIMI INTEGRUAR I MALLRAVE

Shpjegim **Reduktimi ndotjes së ajrit dhe emetimeve nëpërmjet përmirësimit të ngarkesave të mjeteve apo mallrave falë aksioneve të konsoliduara**

Veprimi proponuar

Volumi mallrave në rrugë në terma mjet*km nuk gjenerohet vetëm nga shuma apo kërkesa për transport apo distancat të shprehura në ton*km, por gjithashtu nga niveli racionalizimit dhe optimizimit të rrjetit të mallrave që ka një impakt mbi faktorët e ngarkesave (% e kamionëve të ngarkuar) si dhe shuma e rrugëve boshe (rrugë kthimi pa ngarkesë). Në këtë mënyrë qëndrueshmëria e transportit të mallrave varet nga faktori ngarkesës si edhe shuma e rrugëve boshe që mund të përmirësohet nëpërmjet masave që kanë për qëllim një manaxhim të integruar dhe rrjedhje apo lëvizje të konsoliduar dhe strukturuar.

Si pasojë, masa ka për qëllim racionalizimin e proceseve të logjistikës që cojnë në përmirësimin dhe besueshmërinë e veprimeve të transportit për mallrat (në vecanti rritja e faktorit të ngarkesës së kamionëve), duke arritur kursime në kosto dhe ndotje. Masa përfshin hapat si më poshtë:

- Identifikimi dhe implementimi i nyjeve të konsoliduara më të përshtatshme për mallrat
- Zhvillimi proceseve dhe sistemeve mbështetëse për drejtimin e integruar të mallrave.

Në afat gjatë, ky konsolidim i trafikut të mallrave do të lehtësojë dhe përdorimin e transportit multi modal rrugë-hekurudhë për distance të mesme dhe të gjata.

Reduktimi pritsëm i CO₂

- **13 kt / vit** (falë përmirësimit të pritshëm të ngarkesave të kamionëve nga 40% në 45% mesatarisht)

INCENTIVA DHE TARIFA EFICENTE PËR RINOVIMIN E MJETEVE

Shpjegim **Reduktimi i konsumit të energjisë dhe emetimit nëpërmjet rinovimit të flotës së mjeteve e stimuluar kjo nga incentiva fiskal**

Veprimi propozuar

Skema fiskale efciente dhe incentive suportues ndaj rinovimit të mjeteve janë përdorur gjerësisht për të arritur uljen e nivelit të ndotjes, ndërkohë që në Shqipëri ky sistem nuk lidhet me klasifikimin class dhe nuk ka bonus për rinovimin e mjeteve.

Ndarja apo detajimi i flotës aktuale të mjeteve në Shqipëri tregon një dominim të mjeteve të vjetra ndotëse, që ndikojnë negativisht në cilësinë e ajrit, rrisin emetimin e CO₂ si dhe konsumin e energjisë. Veprimet në vijim janë sugjeruar në linjë me praktikën më të mirë:

- **Modifikimi i skemës së taksës mbi mjetet**
 - Prezantimi i një koeficienti bazuar mbi Euro class dhe cilindratën
 - Prezantimi i një tarife fikse mbi karburantet për të gjithë
 - Asnje taksë për Euro IV & V VI me kushtin e shkatërrimit të mjeteve ndotëse
- **Realizimi i një strukture incentive financiare**
 - Incentiva për të blerë mjete të reja apo të dorës së dytë si dhe mjete efciente (Euro IV & V)

Do të nevojiten fushata reklamash për qytetarët për të mbështetur politikën e reja (si pjesë e masave të buta dhe të zgjuara)

Reduktimi prishëm i CO₂

- **34 kt / vit** si pasojë e rritjes në përqindje të rinovimit të mjeteve (nga 6.2% në 11.2% në vit), si dhe në rinovim të mjeteve (nga 40% në 50%)

Masat dhe treguesit kryesor të Planit STP

Plani Transportit të Qëndrueshëm thekson një numër masash që kanë për qëllim përmirësimin e qëndrueshmërisë në transportin inter urban deri me 2020, duke u fokusuar në racionalizimin dhe efcencën në transportin rrugor, i cili në Shqipëri është përgjegjës për 77% të CO₂ të emetuar dhe 74% të konsumit të energjisë nga llojet e transportit interurban, duke adresuar masat në vijim (gjithashtu të përmbledhura dhe në figurën më poshtë):

- **Evitimi dhe reduktimi** i udhetimeve me mjete private, nëpërmjet reduktimit të nevojave, gjatësisë së udhetimeve, frekuencës si edhe kalimit në transportin publik;
- **Reduktimi i konsumit të energjisë dhe emetimit të ndotësve të ajrit për njësi trafiku rrugor** (mjet*km), që do të thotë përmirësim i trafikut rrugor pa ndryshuar sjelljet e lëvizshmërisë së qytetarëve;
- **Reduktimi i konsumit të energjisë dhe emetimit të ndotësve të ajrit lidhur me mirëmbajtjen e rrugëve**, ashtu si edhe novacionet në përpunimin e asfaltit i cili suporton eliminimin e ndotësve të ajrit.

	Zhvillimi kapacitetit rrugor	Përmirësimi kushteve të asfaltit	Novacione në asfalt	Masat e zgjuara dhe të buta	Transporti integruar dhe planifikimi përdorimit të tokës	Përmirësimi transportit publik (autobus inter urban)	Menaxhim i integruar mallrave	Taksa me baze eficientë	Incentiva për rinovimin e mjeteve	Monitorimi trafikut dhe cilësisë së ajrit
				(+) Stimulimi për reduktimin e	Reduktimi frekuencës dhe gjatësisë së udhëtimit	Kalimi nga mjete private tek autobusët	Reduktimi i udhëtimit me kamionë si pasojë e rritjes së faktorit ngarkese	Propozimi i një mase të kombinuar		MONITORIMI TRAFIKUT DHE CILËSISË SË AJRIT Për monitorimin e masave të STP
Evitimi apo reduktimi i nevojës për udhëtime apo transport me mjete private				(+) Stimulimi për reduktimin e	Reduktimi frekuencës dhe gjatësisë së udhëtimit	Kalimi nga mjete private tek autobusët	Reduktimi i udhëtimit me kamionë si pasojë e rritjes së faktorit ngarkese			
Reduktimi konsumit të energjisë dhe emetimit të ndotësve për njëjtë km	+	+		(+) Stimulimi sjelljeve për optimizim kursim energjie				+	+	
Ndërtime novative/ teknika të mirëmbajtjes për reduktimin e konsumit të energjisë dhe emetimit të ndotësve			+							
+			Impakt indirekt (+)							

Përfitimet dhe kostot e pritshme të qëndrueshmërisë

Kostot dhe përfitimet e vlerësuara (emetimi CO₂ dhe kursimi energjisë) për masat e propozuara në STP janë përmbledhur si më poshtë.

Masa	Drejtuesit e qëndrueshmërisë në mbështetje të masave	Përfitimi pritur /vit *		Kostot/investimet totale	Kosto vjetore të menaxhimit
		Reduktimi i emetimit të CO ₂	Reduktimi konsumit të energjisë	mln LEK	mln LEK/vit
Zhvillimi kapacitetit rrugor	Eficencë e lartë në energji si pasojë e uljes së kongestionit	120 kt (2 raste studimi)	35 ktoe (2 raste studimi)	27,580 (2 raste studimi)	-
		77kt (additional potential **)	25 ktoe (additional potential **)	68,114 (additional cost **)	
Përmirësimi i kushteve të asfaltit	Eficencë e lartë në energji si pasojë e një asfalti më të mire	3.5 kt	1.2 ktoe	15,712 ***	
Novacione mbi asfaltin [UDHËZUES]	Konsum më i ulët materialeve, riklrimi ftohtë ⁶	20-30% savings i.e. approx.. 6.1 kt ****	40% savings ****	-25% bituminous layer costs ****	-
Masa të zgjuara dhe të buta	Rritja e informacionit dhe inkurajimi i qasjeve të qëndrueshme	Mbështet masa të tjera STP	Mbështet masa të tjera STP	-	20 (mesatar e)
Monitorimi cilësisë së ajrit dhe trafikut	Monitorim i vazhdueshëm i masave STP dhe indikatorëve kryesor	Mbështet masa të tjera STP	Mbështet masa të tjera STP	546	56

⁶ Teknikë tjetër e konsideruar në STP (asfalti foto katalitik) ndikon në uljen e Nox.

Masa	Drejtuesit e qëndrueshmërsi në mbështetje të masave	Përfitimi pritur /vit *		Kostot/investimet totale	Kosto vjetore te menaxhimit
		Reduktimi i emetimit të CO2	Reduktimi konsumit të energjisë	mln LEK	mln LEK/vit
Planifikim integruar për përdorimin mix të tokës dhe transportin [UDHËZIME]	Reduktimi i frekuencave dhe gjatësisë së udhëtimit Deri më -25-30%	- 25-30% <i>Per emetimet e rrjedhave te impaktuara i.e. afersisht..</i> 32 kt	- 25-30% <i>Per energjiine konsumuar nga rrjedhjet e rendesihme i.e. afersisht..</i> 11 kt	-	-
Përmirësimi transportit publik	Ndryshimi nga transporti privat në atë publik (20% deri 40% ne rastin e Tirana-Durres	11 kt (Tirana-Durres case study, average values)	4 kt (Tirana-Durres case study, average values)	105 (veteëm informacion nga sistemi +konsulencë, si mesatare) *****	2 (veteëm informacion nga sistemi) *****
		deri më 11 kt (approximate additional effect from full implementation)	deri më 4 kt (approximate additional effect from full implementation)	-	-
Menaxhim integruar mallrave	Përmirësimi faktorit të ngarkesës për kamion (nga 40% as-is → 45% në 2020)	13 kt	1.4 kt	1,100 (studime, IT, trajnime) + 0.021 / mq Për ndërtimin e nyjeve	20% e kostove
Incentiva dhe tarifa efikente fiskale	& e lartë e rinovimit (6.2% → 11.2%) Rritje në % e mjeteve të reja (40% → 50%)	34 kt	6.2 kt	<i>Masa është dizenuar që të jetë neutrale nga pikëpamja e buxhetit</i>	
TOTAL⁺		181.5 kt	47.8 kt		
TOTAL FULL POTENTIAL⁺⁺		307.6 kt	87.8 kt		

Masa që ndikojnë direkt në qëndrueshmërinë (CO2, ndotës së ajrit, konsumi energjisë)
Udhëzues
Masa shoqeruese

* Vlera mesatare vjetore = Përfitimi total vlerësuar ne kapitujt e mëparshëm për periudhën deri me 2020 ndarë sipas viteve të operimit

** Elfektet shtesë nga implementimi i projekteve të kapaciteteve rrugore të para sis hue të rëndësishme për qëndrueshmerine

*** Duke përfshirë punime kapitale te asfaltit (90% of the total), monitorimi dhe manaxhimi asetave rrugore.

**** Në krahasim me teknikat tradicionale.

***** Investimet dhe kostot për termialet, dhe shtesa te mundshme qe duhen konsideruar

+ Duke përfshirë: 2 rastet e studimit për projektet e kapaciteteve rrugore, përmirësimin e kushteve të asfaltit, transportin publik Tirana – Durres, menaxhimi mallrave dhe incentivat fiskal

++ Duke përfshirë si "TOTAL" ashtu si edhe efektet shtese: novaciooni asfaltit,, transporti integruar dhe planifikimi perdorimit të tokës

Duke përmbledhur të dhënat e mësipërme, **përfitimi total nga STP** ("Plani Veprimi") që rezulton nga kombinimi i masave të propozuara me impakt direkt (shoqeruar nga masat e buta dhe lëvizja e vetëdijshme) mund të vlerësohet në shumën **181.5 kt ulje të CO2 dhe 47.8 kt energji** (duke konsideruar vetëm masat bazike, qe do të thotë efektet e 2 rasteve te studimit për projektet e zhvillimit të kapaciteteve

rrugore, përmirësimin e kushteve të asfaltit, përmirësimin e transportit publik ne aksin Tirana – Durres, menxhimi mallrave dhe incentivat fiskale).

Kjo shifer mund te rritet deri me **300 t CO₂ / vit** (dhe **87.8 ktoe** energji) në rastin e aplikimit të plotë të STP-së. Kursimet shtesë në këtë rast janë si pasojë e:

- Projekte të tjera të zhvillimit të rrugëve që mund të gjenerojnë efienca të ngjashme si pasojë e eleiminimit të kongestionit në disa rrugë;
- Efektet nga novacioni asfaltit (ne vecanti nga ricklimi ftohtë)
- Implementatimi transportit të integruar dhe planifikimi përdorimit të tokës
- Përmiresimi transportit publik jo vetëm ne segmentin Tirana-Durres por dhe në nivel kombëtar.

Sipas Skenarit/Planit të veprimit me uljen e synuar të CO₂ duke implementuar masat e STP-së (181.5 ktons CO₂ p.a., ose 307.6 ktons CO₂ p.a. në rast të potencialit apo implementimit të plotë të STP-së) dhe shuma e gjeneruar nga transporti në vitin 2020 do ulte nga 2,193 ktons në 2,011 ktons (ose 1,885 në rastin më të mire), qe do të thotë reduktim nga 8% në 14%.

Kursimet në konsum të energjisë do të shkojnë nga 10% në 18% përse I përket sektorit të transportit (përkatësisht 47.8 ktoe, ose 87.8 ktoe në rastin më të mire të aplikimit të STP-së). Në total, përfitimet nga reduktimi dhe ulja e konsumit të energjisë dhe emetimit te CO₂ do jenë të rëndësishme në kuadër të një sistemi transport me eficient në nivel kombëtar.

Masat afat gjata të propozuara ne INDC

Seti masave është propozuar në dokumentin përgatitës teknik të INDC-së prezantuar në COP21 nuk specifikon objektiva të reduktimit në sektorin e transportit. Dy nga këto masa janë përfshirë në STP (specifikisht “ndryshimi llojit të transportit duke u bazuar në skemën e kalimit të shpejtë të autobuzeve”) dhe “rritja efiençës së inventarit të karburanteve”), nderkohe qe dy masat e tjera të propozuara (Biofuels) kërkojnë dhe janë të propozuara për një periudhë më të gjatë se ajo e sugjeruara në STP (2020).

Gjithsesi vlejné të përmenden duke qene se aktivitetet paraprake ne lidhje me to (studim fizibiliteti, vleresim impakteve, perputhje me legjislacionin) duhet të fillojnë në 5 vitet e ardhshme.

Metodat alternative te karburanteve

Dokumenti teknik I INDC në Shqiperi parashikon perdorimin e mjeteve hibride, mjeteve elektrike dhe mjeteve me gaz.

Norma e perdorimit të karburanteve alternative do te varet shume nga cmimi I karburanteve, rregulloret, (ngritja e nje skeme fiskale qe mund te stimuloje blerjen e ketyre mjeteve) si dhe gatishmerine e infrastrukturës aktuale me kostot përkatëse. Progresi ne teknologji, duke perfshire dhe karikimin smart apo zgjatjen e baterise do te coje drejt perdorimit të PHEV dhe EV për lëvizjet inter urbane.

Pesha e prodhimit hidro ne Shqiperi mund te jete premtuese per perdorimin e mjeteve PHEV dhe BEV, ne vecanti per transportin urban apo lokal ku instalimi infrastrukturës së kerkuar mund të kërkojë më pak kosto. Ne kete menyre cdo mase e sugjeruar,

kontribuon ne terma afat mesem dhe afat gjatë në arritjen e qëndrueshmërisë në vend, ne vecanti per transportin urban apo lokal, duke konsideruar qe tregu mjeteve do e justifikojë kete kerkesë.

Ne vitet e ardhshme duhen ndermarrë studime per te analizuar potencialin e tregut, kostot infrastrukturore dhe planin e veprimit. Nga pikepamja rregullatore, masa e sugjeruar per skemën e re fiskale eshte e përshtatshme për shpërndarjen e mjeteve me karburant alternativ.

Impakti pritshëm në % e CO₂ do te varet nga rinovimi flotes aktuale të mjeteve nepermjet mjeteve alternative duke marre parasysh qe reduktimi I CO₂ nga zevendesimi I ketyre mjeteve mund te shkoje nga 20% deri 100%.

Bio karburantet

Dokumenti teknik INDC për Shqipërinë sugjeron përdorimin deri në 10% (5% në 2025), pra sugjerohet si një masë afat gjatë.

Në terma të impaktit mbi emetimet e CO₂ në transport, ky propozim i INDC-së sjell një ulje me 2,5-3% të emetimeve totale të CO₂ deri ne 2025 (duke ju referuar targetit prej 5% dhe reduktim prej 50-60% në emetimet e CO₂ për mjet*km në krahasim me karburantet fosile) dhe deri në 5-6% në 2030 (duke marrë parasysh objektivin prej 10% dero në 2030).

Pavarësisht se ky sugjerim nuk pritët të jape efekte brenda afateve të STP-së, rekomandohet që të iniciohen aktivitetet përgatitëse në 5 vitet e ardhshme, si psh vlerësimi teknik në lidhje me përdorimin e bio, përgatitja e një plani veprimi si edhe masat rregullatore apo ligjore.

Zhvillimi i transportit hekurudhor

Zhvillimi I transportit hekurudhor – duke patur parasysh gjendjen aktuale të sistemit – kërkon më shumë kohë për t'u arritur se periudha e STP (2020). Gjithsesi, vlen të përmendet elementi i mundshëm për strategjinë e zhvillimit të hekurudhës në vend, sipas studimeve të rëndësishme dhe dokumentave e politikave.

Aktualisht, një studim që po zhvillohet për përshtatshmërinë, realizuar nga Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës (MTI) me fonde të Bashkëpunimit Teknik EBRD, analizon zhvillimin e mundshëm të hekurudhës në Shqipëri, duke vënë në dukje rolin potencial të hekurudhës pas 2020, veçanërisht për linjën e re Tiranë – Aeroporti Rinas (rreth 37 km).

Për më tepër, vlen të theksohet se, pas Marrëveshjes formale të Konventës së Vienës (dmth. Axhenda e Konektivitetit BE, Qershor 2015), dhe me qëllimin për të përmirësuar lidhjet ndërmjet Ballkanit Perëndimor dhe BE, u vendos nga Komisioni Europian që tre Korridoret Kryesorë do të zgjerohen në rajonin e Ballkanit Perëndimor, përfshirë Shqipërinë.

Kjo marreveshje do te influencoje politikat afat gjata te Shqiperise ne sektorin e hekurudhave, ne menyre qe te jete ne linje me rekomandimet e BE-se drejt permiresimit ne term ate msavae operative dhe infrastrukturore.

Financimi i STP

Kostot e implementimit të masave të STP-së janë të larta dhe me shumë mundësi nuk mund të mbulohen nga buxheti shtetit, pavarësisht se disa masa të sugjeruara nuk kanë kosto (psh perdorimi integruar tokës dhe planifikimi transportit). Disa kosto mund të mbulohen nga sinergjia midis disa masave (në vecanti, ne rastin e incentivave për rinovimin e mjeteve, shpenzime që pritet të mbulohen nga të ardhurat nga taksa dhe skema e re). Suport financiar nga programet e EU (IPA II, Horizon 2020, LIFE etc.), si edhe nga donator të tjere si psh (EBRD, EIB, etj.), do të plotësojnë burimet kombëtare për të siguruar një mbulim të plotë të të gjitha masave të sugjeruara dhe implementimin e tyre.

Ndërhyrja e mundshme e sektorit privat (si pasojë e kthimit të mundshëm të investimit) është e pritshme në masën e zhvillimit të kapaciteteve rrugore apo zhvillimit të transportit publik (dhenie me koncesion) dhe menaxhimi mallrave (për zhvillimin e nyjeve logjistike).

Veprimtaria e institucioneve Shqiptare duhet të sigurojë alokimin e duhur të fondeve nga buxheti për implementimin e plotë të masave të sugjeruara në STP deri me 2020.

Afatet kohore për implementimin e STP

Në një nivel të përgjithshëm, tabela në vijim paraqet afatet kryesore që duhen ndjekur dhe realizuar në periudhën 2016– 2020 duke siguruar implementim të plotë të STP.

Viti	Objektivat kryesor
2016	• Ngritja e një entiteti kordinues dhe monitorues • Sigurimi dhe integrimi fondeve të donatorëve • Draftimi dhe aprovimi i ndryshimeve ligjore • Përfundimi studimeve të fizibilitetit dhe planit të implementimit (sipas përshkrimit të masave) • Finalizimi selektimit të kontraktorëve për kontratat e mirmbajtjes dhe fillimit të punimeve • Adaptimi i normave teknike për të ndihmuar teknikat novative të asfalteve (riciklim i ftohte) • Dizajnimi i detajuar / prezantimi i fushatave të informacionit • Përfundimi i aktiviteteve përgatitore për ngritjen e sistemit të monitorimit të trafikut dhe cilësisë së ajrit • Përgatitja e udhëzuesve për kërkesën ndaj TIA / YS për përdorimin e tokës / zhvillimi projekteve dhe planeve • Përfundimi përgatitjeve për përmirësimin dhe racionalizimin e rrjetit të autobuzeve inter urban
2017	• Sistemet e monitorimit të trafikut dhe cilësisë së ajrit në operim • Selektimi kontraktorit për linjat inter urbane me koncesion nëpërmjet prokurimit publik dhe fillimi operimit të tyre • Sisteme të reja informacioni mbi operimin e linjave të reja inter bus • Vlerësim teknik dhe ekonomik si dhe negocim institucional për konsolidimin e nyjeve logjistike

Viti	Objektivat kryesor
2018 - 2019	- Incentivat dhe skema e re fiskale në fuqi - Nisja e aktiviteteve përgatitëse për implementimin e masave afat gjata të propozuara nga INDC (në mbështetje të përdorimit të karburanteve alternative dhe bio karburanteve) - Ngritja e terminaleve për linjat inter urbane në qytetet e medha - Fillimi punës për konsolidimin e mallrave dhe njeve të logjistikës, si dhe sistemeve të informacionit - Përfundimi Nisja e aktiviteteve përgatitëse për implementimin e masave afat gjata të propozuara nga INDC (në mbështetje të përdorimit të karburanteve alternative dhe bio karburanteve)
2020	- Përfshirja e konceptit të ricklimit të ftohtë në tenderat për mirëmbajtjen e rrugëve - Implementimi projektit pilot për strategjitë e përdorimit mix të tokës - Të gjitha masat të jone operationale me përjashtim atyre që janë zhvilluar si udhëzues

Përfitimet e përbashkëta të STP

Implementimi masave të përshkruara në paragrafet e mëparshme do të sjellë përfitime të përbashkëta indirekte, cka do të thotë përfitime që do të rrjedhin nga implementimi i politikave që janë në mbështetje të objektivave primar të kesaj politike.

Përfitimet e përbashkëta me te rendësishme që vijnë nga këto masa të sugjeruara janë listuar si më poshtë.

Masat STP	Përfitimet e pritshme të përbashkëta
Zhvillimi kapaciteteve	➤ Reduktimi në kongestion, përmirësimi dhe rritja e besueshmërisë në sistemin e transportit
Përmirësimi kushteve asfaltit	➤ Reduktimi i aksidenteve ➤ Rritja e komoditetit në rrugë ➤ Kosto më të ulëta transporti rrugor
Novacionet e asfaltit	➤ Reduktimi i kostove të mirëmbajtjes ➤ (Në rastin e një implementimi më të shpejtë të inovacionit) zhvillimi paralelisht dhe i kompanive lokale të ndërtimit duke i bërë me kompetitive
Masa të zgjuara dhe të buta	➤ Rritja e informacionit ndaj qytetarit në lidhje me përfitimet që ai ka në rast të një përdorimi të duhur të sistemit të transportit (duke ndikuar dhe në dhenien me kujdes të mjeteve, si dhe zgjedhja racionale e llojit të transportit)
Stacionet e monitorimit të cilësisë së ajrit	➤ Monitorimi i burimeve të ndotjes krahas trafikut (psh, fabrika etj) ➤ Reduktimi i efekteve negative nga ndotja (vdekshmëria nga ceshtje kardiovaskulare dhe frymemarrje, demtimi i fasadave dhe monumenteve etj) si pasojë e implementimit në kohë reale

Masae STP	Përfitimet e pritshme të përbashkëta
Përmirësimi i sistemit të transportit publik	➤ Reduktimi në kongestion si rrjedhojë e ndërrimit apo kalimit nga transporti privat në atë publik; ➤ Reduktimi i aksidenteve si rrjedhojë e ndërrimit apo kalimit nga transporti privat në atë publik; ➤ Reduktimi i zhurmave.
Menaxhimi integruar mallrave	➤ Përmirësimi apo rritja e besueshmerisë në sistemin e transportit të mallrave ➤ Përmirësimi i transportit lokal të mallrave dhe rritja e konkurrencës në raport me kompani të huaja transporti) ➤ Reduktimi në kostot e transportit të mallrave dhe përmirësimi i kompetitivitetit të ekonomisë shqiptare (import / export)
Incentiva dhe tarifa eficiente për rinovimin e mjeteve	➤ Reduktimi i aksidenteve (mjetet e reja kanë mundësi më të pakta për probleme mekanike) ➤ Reduktimi i fekteve negative në ndotjen e ajrit (vdekshmeria nga çeshtje kardiovaskulare dhe frymëmarrje, dëmtimi i fasadave dhe monumenteve etj) si pasojë e implementimit në kohë reale
Përdorimi tokës	➤ Optimizimi i përdorimit të tokës duke evituar humbjen e veteë tokës si dhe duke lejuar ruajtjen e ekosistemit dhe kulturave të ndryshme bujqesore

Përcaktimi strukturës ligjore

Në më të shumtën e rasteve duket sikur legjislacioni aktual shqiptar ka nevojë për ndryshime të rëndësishme, duke u përditësuar dhe duke qënë fleksibël për implementimin e aksioneve apo veprimeve të propozuara.

Ndryshimet apo integrimet të cilat shihen si më të përshtatshme për tu rekomanduar janë si më poshtë:

- Në lidhje me “stacionet e monitorimit të trafikut dhe cilësisë së ajrit”, do të këshillohej që ligji Nr.162/2014 “mbi cilësinë e ajrit”, të hynte më shpejt në fuqi nga 31.12.2017 në 31.12.2016, duke marrë parasysh që rrjeti stacioneve apo një pjesë e tyre mund të bëjë operacional edhe me vonë;
- Në lidhje me masën e “tarifat mbi mjetet (taksat)”, sugjerohet ndryshimi i formulës në lidhje me taksën vjetore të qarkullimit, përjashtimin e mjeteve të reja nga taksimi, dhe aplikimin e koeficientit zero për mjetet që përdorin LPG si dhe ndryshimi në ligjin Nr. 9975 datë 28.10.2008 “Mbi taksat kombëtare”, dhe Udhëzimin Nr.26, datë 04.09.2008 nga Ministria Financave për zbatimin e këtij ligji;
- Në lidhje me masën e “Incentivave financiare për mjete të pastra”, duke patur qëllim blerjen e mjeteve të reja, kërkohet përgatitja e një ligji specifik.

Gjithashtu, Ligji 9936 në Shqipëri, datë 26.06.2008 “Për menaxhimin e sistemit të buxhetit në Republikën e Shqipërisë” parashikon ekzistencën e “fondeve të veçanta” (përgatitur nga një njesi e veçantë) që janë fonde të krijuara nga një ligj specifik, gjeneruar nga të ardhura që lidhen ose jo me taksat, që përdoren vetëm për financimin e funksioneve/aktiviteteve specifike të qeverisjes qendrore/vendore. Një fond i veçantë ruhet në një llogari të ndarë nga llogaria e buxhetit të shtetit.

Nxitësit financiarë për mjetet mund të lidhen me të ardhurat e gjeneruara nga taksat e aplikuara të mjeteve.

Si përfundim të gjitha masat, implementimi I të cilave sjell dhe kosto duhet të jenë subjekt dhe të përfshihen në buxhetin vjetor.

Koordinimi, përditësimi dhe monitorimi i STP

Implementimi dhe monitorimi i STP kërkon përfshirjen e të gjithë aktorëve kryesor. Përveç kësaj, duhet të ngrihet një structure e vecantë, në formën e grupit të punës I cili koordinojë, monitorojë dhe vlerësojë ecurinë e të gjitha masave të STP duke raportuar te të gjithë aktorët kryesor implementimin e këtyre masave.

Në vijim, duhet që, STP të përditësohet periodikisht (psh cdo 4-5 vjet si dhe të marrë parasysh planet kombëtare) në mënyrë që të marrë parasysh progresin e implementimit të cdo mase, ndryshimet në kuadër rregullator dhe ekonomik ashti si edhe ndryshimet në kuadër ndërkombëtar.

Duhet të përcaktohet një numër indikatorësh nëpërmjet të cilëve të bëhet vlerësimi dhe të shihet progresi i rezultateteve të arritura. Mbledhja e të dhënave dhe raportimi duhet të jenë përgjegjësi e grupit të punës I cili duhet mbështetur nga të gjithë aktorët e përfshirë në monitorimin e këtyre masave.

Plani Transportit të Qëndrueshëm ne Shqipëri

1. Hyrje

1.1 Qasja dhe përmbajtja e këtij raporti

Qasja për zhvillimin e **Planit për transportin e Qëndrueshëm (STP) në Shqipëri** është përmbledhur në figurën e mëposhtme. Duke nisur me analizën nga transporti dhe ndotjes së ajrit, si dhe nga **objektivat e qëndrueshmërisë** të përcaktuar në dokumentat zyrtarë, një **paketë masash** që kanë për qëllim përmirësimin në tërësi të qëndrueshmërisë së sistemit të transportit është përzgjedhur dhe analizuar në terma të koston, impaktit, mënyrës së implementimit etj., duke marrë parasysh gjithashtu **praktikat më të mira** në nivel ndërkombëtar.

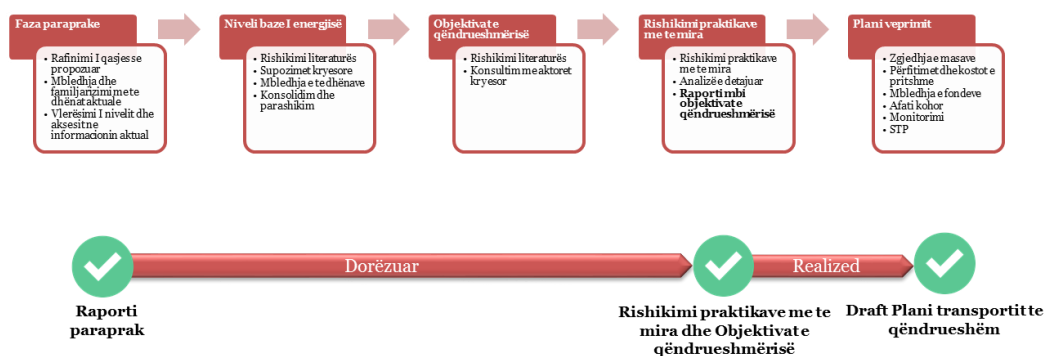


Figura 2 – Qasja për përpunimin e Planit për Qëndrueshmërinë e Transportit për Shqipërinë

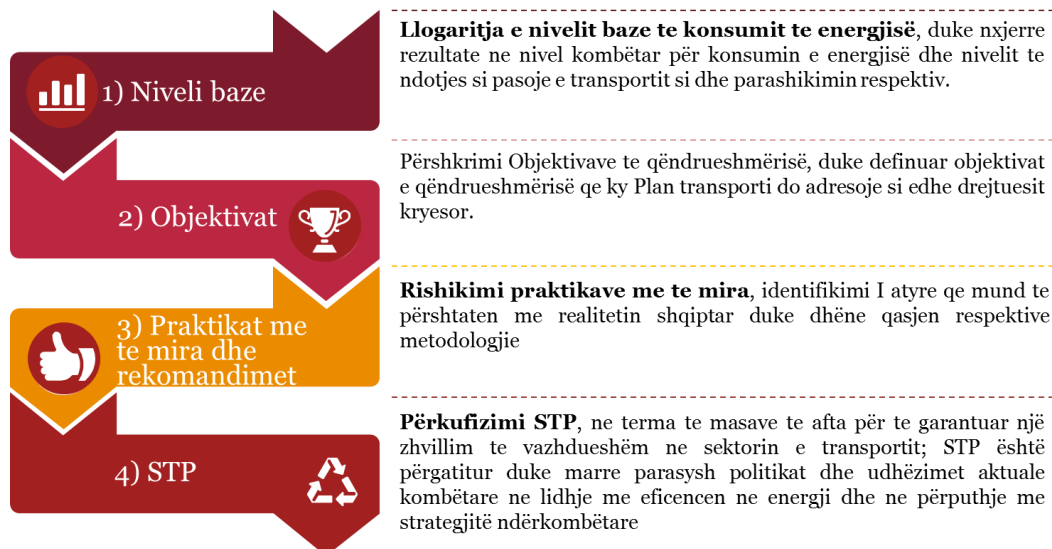
Raporti final synon të përmbledhë rezultatet e përgjithshme të projektit, si:

- Objektivat që duhet t'i përmbushë STP sipas përcaktimeve në dokumentat zyrtarë të autoriteteve Shqiptare, si dhe referenca nga literature ndërkombëtare;
- Niveli i emetimit dhe konsumit të energjisë, bazuar në burimet më të besueshme për karakteristikat e trafikut dhe flotës për llojet e ndryshme të transportit, dhe metodologjinë e konsoliduar për vlerësimin e impaktit;
- Parashikimi për emetimet dhe konsumin e energjisë për Skenarin “Pa bërë asgjë”;
- Plani për Transportin e Qëndrueshëm i përbërë nga një paketë masash për arritjen e objektivave.

Ky Raport plotëson dhe integron raportet e mëparshme që lidhen me analizën ligjore dhe shqyrtimin e literaturës, që janë përditësuar në bazë të komenteve dhe feedback-ut të marrë nga Klienti dhe Palët e Interesit në muajt e shkuar.

1.2 Rrjedha Metodologjike

Si tregohet në figurën e mëposhtme, rrjedha metodologjike për përgatitjen e STP konsiston në katër detyra.



Aktivitetet e ndërmarra për realizimin e këtyre detyrave përmbushin pritshmërinë e Konsulentit në lidhje me disponimin e të dhënave. Si rrjedhojë, nuk është kërkuar modifikim i Metodologjisë në Ofertën Teknike.

1.3 Qëllimi i Planit për Qëndrueshmërinë e Transportit

Plani për Qëndrueshmërinë e Transportit është zhvilluar Brenda qëllimit të mëposhtëm dhe limiteve kohore:

- **Fokusi në masat e aplikueshme për lëvizjen ndër-urbane dhe transportin**, duke qenë kjo fusha direkte e përgjegjësisë dhe veprimit të Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës (dmth. Nuk përfshihet transporti urban, që është nën përgjegjësinë e qeverisjes vendore);
- **Afati kohor për implementimin e STP: 2016 – 2020.**

*Konsumi i
energjisë dhe
ndotja e ajrit:
niveli aktual dhe
parashikimi*

2. Konsumi i energjisë dhe ndotja e ajrit: niveli aktual dhe parashikimi

Zhvillimi i STP kërkon një fazë paraprake për vlerësimin e nivelit të energjisë së konsumuar dhe ndotjes së ajrit që lidhet me transportin, si dhe parashikimin rreth tyre për pesë vitet e ardhshme. Ky studim realizoi vlerësimin e parë poshtë-lart të kësaj natyre, bazuar në të dhënat aktuale të të dhënave të trafikut për nivelin e konsumit/ndotjes për njësi trafiku, për ndërkohë që të gjithë vlerësimet e mëparshme kanë patur një qasje relativisht lart-poshtë (p.sh. ndarja e konsumit kombëtar të energjisë).

Ky kapitull përvijon metodologjinë e aplikuar nga Konsulenti për vlerësimin e emetimit dhe energjisë së konsumuar, si dhe supozimet kyçe për përcaktimin e qartë të perimetrit të analizës.

Përcaktimi i afatit kohor

Bazuar në të dhënat e marra, trendi për nivelin është vlerësuar në periudhën 2009-2014. Kjo periudhë kohe, në fakt, na mundëson që të trajtojmë të dhëna të kuptueshme dhe të besueshme dhe të bëjmë krahasime ndërmjet llojeve të transportit.

Njesitë e masës

Emetimi i ndotësve të ajrit është vlerësuar në ton (ose mijë ton ose milionë ton) për secilin ndotës. Kjo njësi është në koherencë me literaturën për emetimet dhe na lejon që të bëjmë krahasime me burimet e tjera.

Gjithashtu, të dhënat për konsumin e energjisë janë vlerësuar në ktoe (e barabartë me mijë tonë karburant) ose Mtoe (baraz me milion tonë karburant), sipas praktikës ndërkombëtare. Kjo zgjedhje lejon që të bëjmë krahasimin ndërmjet energjisë së konsumuar nga transporti dhe energjisë së konsumuar nga aktivitete të tjera.

Llojet e transportit dhe rrjedha e trafikut

Inventari për nivelin e emetimeve direkte dhe konsumit të energjisë nga sektori i transportit është përcaktuar në specifikat e mëposhtme, në përputhje me kërkesën e Klientit për të llogaritur nivelet për ato element që janë nën juridiksionin e tij:

- Transporti rrugor: niveli për trafikun suburban, interurban, dhe në autostrada (rural);
- Transporti Hekurudhor: niveli përcaktohet në bazë të të dhënave të mundësuar nga Hekurudha Shqiptare dhe reflekton një historik të zhvillimit të trafikut hekurudhor;
- Transporti Detar: duke qenë se Porti i Durrësit është porti më i madh në Shqipëri, nivelet për transportin detar janë përcaktuar nga statistikat zyrtare të

Autoritetit Portual Durrës. Megjithatë, nëse është e nevojshme, analiza për portet e tjera Shqiptare mund të merren në konsideratë;

- Transporti Ajror: nivelet e emetimeve dhe konsumit të energjisë janë llogaritur vetëm për transportin e pasagjerëve, duke qenë se transporti i mallrave përbën një pjesë shumë të vogël të trafikut ajror në vitet e marra në shqyrtim;
- Për të gjithë llojet e transportit (kur është e aplikueshme), ndotjet dhe konsumi i energjisë është llogaritur vetëm në kontekstin extra-urban.

2.1 Qasja metodologjike

Vlerësimi i “Niveli i Përdorimit të Energjisë & Ndotja e Ajrit” është i rëndësishëm për të kuptuar si **nivelin aktual të konsumit të energjisë dhe emetimin e ndotësve**, ashtu edhe vlerësimin e **efektivitetit të masave të përfshira në Planin e Veprimit** (Kapitulli 4) për të arritur objektivat e përcaktuar.

Si tregohet në figurën e mëposhtme, dy metodologji të ndryshme duhet të aplikohen në mënyrë që të llogaritet emetimi dhe konsumi i energjisë që lidhet me transportin.

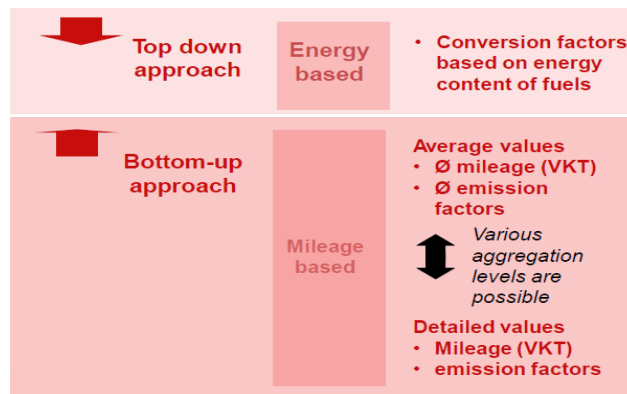


Figura 3 – Qasja për vlerësimin e emetimit dhe konsumit të energjisë (burimi: INFRAS)

Politikat dhe masat që do të përfshihen në STP zakonisht kanë një impakt ose në kërkesën për të udhëtuar (zgjedhja e destinacionit dhe llojit të transportit), teknologjinë e përdorur, ose përbërjen e flotës. Qasja **poshtë-lart** – që lejon vlerësimin e impaktit specific të masave në distancat e udhëtimit dhe/ose numrin e udhëtimeve dhe/ose faktorët e ndotjes – është më e përshtatshme dhe më e aplikueshme në këtë studim. Kjo do të thotë, për shembull, në rastin e transportit rrugor se:

$$\text{Emetimi} = \text{Nr i udhëtimeve të bëra} \times \text{distancën e përshkuar (vkm)} \times \text{Faktor i emetimit (g/vkm)}$$

Sipas kësaj metodologjie, faktorët e emetimit dhe të dhënat mbi trafikun do të përcaktohen në të njëjtin nivel të detajuar. Në veçanti, një input i tillë duhet të kategorizohet sipas:

- Kategorisë së mjetit (LDV, HDV, autobus, tren, etj.);
- Përmasa e mjetit;
- Lloji i karburantit;
- Teknologjia ose mosha e mjetit;
- Faktori ngarkesë;
- Situata e trafikut.

Detaje të tjera mbi metodologjinë e vlerësuar janë mundësuar në raportet e mëparshme të studimit.

2.2 Diagnoza/analiza e sektorit të transportit

Sektori i transportit në Shqipëri karakterizohet nga një dominim i fortë i transportit rrugor për transportin e brendshëm të mallrave dhe pasagjerëve, dhe transportit ajror për udhëtimet ndërkombëtare. Transporti detar i pasagjerëve dhe mallrave është gjithashtu i rëndësishëm, ndërsa një kuotë shumë e vogël i përket transportit hekurudhor (me levizje modeste të pasagjerëve dhe mallrave).

Tabela e mëposhtme prezanton një diagnozë të shkurtër të sektorit të transportit duke krahasuar statistika të rëndësishme për çdo lloj transporti, si për pasagjerët dhe për mallrat gjatë 2014.

lloji	vëllimi	njesia e masës	lloji i trafikut
Rrugor	2,996	M v*km	mallra
Rrugor	1,436	M v*km	pasagjerë
Hekurudhor	319,852	tren*km	mallra
Hekurudhor	120,883	tren*km	pasagjerë
Ajror	1,810,305	numri i pasagjerëve	pasagjerë
Detar	99,350	TEU (import+eksport)	mallra
Detar	774,682	Pax	pasagjerë

Tabela 1 – Diagnozë e shkurtër e sektorit të Transportit në Shqipëri gjatë 2014 (1)

Si tregohet në tabelën e mësipërme, transporti rrugor ka regjistruar rreth 3 miliardë mjete*km për mallrat dhe rreth 1.4 miliard mjete*km për transportin e pasagjerëve në 2014⁷. Flota Kombëtare e mjeteve përbëhet nga rreth 0.4 milion mjete, që rezultojnë me një normë motorizimi rreth 125 mjete për 1000 njerëz⁸.

Statistikat e transportit hekurudhor janë dëshmi e përdorimit shumë të ulët të hekurudhës. Sipas Hekurudhës Shqiptare, në 2014, rreth 190 mijë pasagjerë dhe 340 mijë tonë janë transportuar nëpërmjet hekurudhës (rreth 0.4 milion tren*km për mallrat dhe 0.1 milion tren*km për pasagjerët).

Sektori ajror luan rol të rëndësishëm në transportin ndërkombëtar të pasagjerëve me rreth 1.8 milion pasagjerë, gjatë 2014 (burimi: Tirana international airport).

Transporti detar ka regjistruar rreth 0.1 milion TEU export dhe import në 2014 dhe rreth 0.7 milion pasagjerë në 2014 (burimi: Autoriteti Portual Durrës), duke e kthyer transportin detar në një faktor të rëndësishëm për lëvizjen ndërkombëtare.

Në lidhje me ndarjen e llojeve të transportit, skema e mëposhtme tregon ndarjen për pasagjerë dhe rrjedhën e transportit (përkatësisht në terma pax*km dhe ton*km).

⁷ For the methodology underlying the calculation of these data, please refer to Chapter **Error! Reference source not found.**

⁸ For comparison with alike countries in terms of motorisation rates, GDP per capita and urban population density, please refer to Chapter **Error! Reference source not found.**

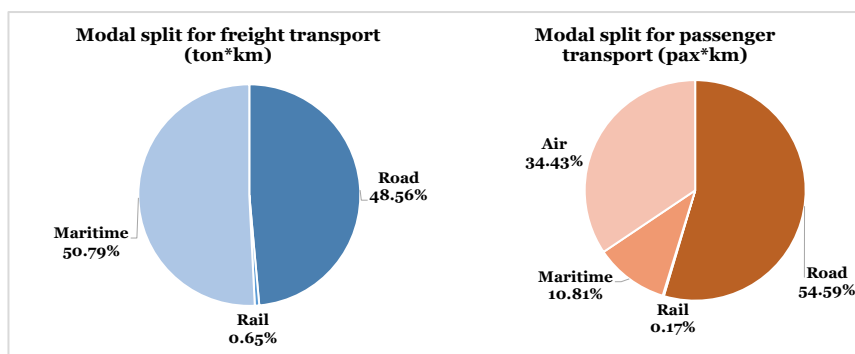


Figura 4 – Ndarja sipas llojit të transportit për pasagjerët dhe rrjedhën e transportit gjatë 2014

Burimi: PwC elaboration on official data provided by Albanian Railways, Port of Durres

Authority, Tirana International Airport.

Si tregohet në figurën e mësipërme, transporti rrugor dhe detar zenë përqindjen më të lartë për transportin e mallrave (me kuota përkatësisht 48.56% dhe 50.79% në terma ton*km). Për lëvizjen e pasagjerëve, transporti rrugor (54.59%), transporti ajror (34.43%) dhe transporti detar (10.81%) regjistrojnë kuotat më të mëdha (në terma pax*km).

Tabela e mëposhtme paraqet statistikën për transportin e pasagjerëve dhe mallrave në lidhje me fuqinë ekonomike të Shqipërisë (popullata për transportin e pasagjerëve dhe GDP për transportin e mallrave).

Zeri	Vlera	njesia e masës
Transporti i mallrave 2014		
Totali Kombëtar ton*km	6,168.26	M ton*km
GDP, PPP (konstante 2011 ndërkombëtare \$)	29,338.46	M \$ 2011
ton*km/GDP	0.21	ton*km/\$
Transporti i pasagjerëve 2014		
Totali Kombëtar pax*km	4,472.73	M pax*km
Popullata Kombëtare	3.02	M people
pax*km/pop	1,481	pax*km/pop
Norma e motorizimit	1.24	Motor vehicles (per 1,000 people)

Tabela 2 – Diagnozë e shkurtër e sektorit të Transportit në Shqipëri për 2014 (2)

Burimi: Përpunimi i PwC i të dhënave zyrtare të mundësuar nga Hekurudha Shqiptare, Autoriteti Portual Durrës, Tirana International Airport dhe Indikatori i Zhvillimit i bankës Botërore 2014.

Në lidhje me legjislacionin për sektorin e transportit, është ruajtur një linjë e përgjithshme me legjislacionin europian në vitet e fundit. Në veçanti, Shqipëria ka ratifikuar MARPO dhe konventat e Barcelonës për transportin detar, konventën e

Chicago dhe standardet ndërkombëtare ajrore ICAO për transportin ajror, dhe vendi po shkon në drejtim të disiplinimit të mëtejshëm të cilësisë së karburantit për transportin rrugor dhe hekurudhor (nuk ka linjë hekurudhe elektrike)⁹.

Ne vijim te procesit në vazhdim *acquis-communautaire* dhe në ndjekje/zbatim të Axhendës së Vienës 2015, Shqipëria është gjithashtu pjesë e TEN-T Core European Network (bashkë me Bosnia dhe Herzegovia, Republikën Ish Jugosllave të Maqedonisë, Kosovën, Malin e Zi dhe Serbinë). Shqipëria do të përbëjë një pjesë të rëndësishme të Korridorit Multimodal Mesdhetar, si tregohet në figurën e mëposhtme.

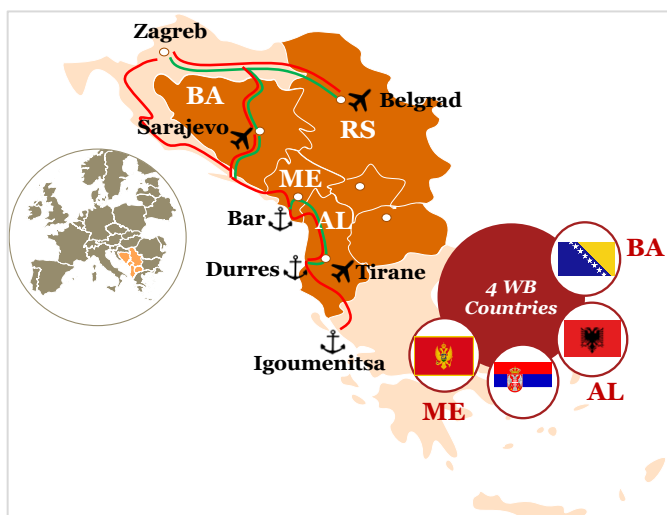


Figura 5 – Shtrirja e Korridorit Mesdhetar

Axhenda e Vienës gjithashtu parashikon një listë projektesh të identifikuar që kanë të bëjnë me rrjetin e transportit në Shqipëri për linjën Bari–Tirana/Durrës–Igoumenitsa, sin e tabelën e mëposhtme.

Transport Mode	Proyect Scope (high level)
Road	Adriatic Ionian Motorway/Expressway (trought Montenegro)
	Adriatic Ionian Motorway/Expressway (trought Albania)
Road <i>Studies and works for sections</i>	Thumane – Kashar/Vore,
	Lezhe bypass
	Tirana bypass
	Studies ongoing, works needed on Tepelena bypass.

Tabela 3 – Projektet e identifikuar që kanë të bëjnë me Shqipërinë në Konventën e Vienës

Si tregohet në tabelën e mësipërme, shumica e projekteve për Shqipërinë kanë të bëjnë me rrugët autostradë/expressway Adriatik Jon, që lidhin Kroacinë dhe Greqinë përmes Bosnjës, Malit të Zi dhe Shqipërisë.

Brenda perspektivës së të qenit pjesë e TEN-T Netëork, Qeveria Shqiptare po harton studime specifike për përmirësimin e infrastrukturës së transportit hekurudhor (psh. Studimi për linjën Hekurudhore Durrës – Terminali I Transportit Publik në Tiranë

(PTT) dhe për linjën e re hekurudhore me Rinas Airport (TIA) dhe Vlerësimin Financiar/Ekonomik të gjithë rrjetit hekurudhor në Shqipëri.¹⁰.

Siç është përmendur edhe në brendësi të STP¹¹, transporti hekurudhor është I rëndësishëm në terma afatgjatë të zhvillimit ekonomik dhe transportit ndërlidhës në vend.

Kapitulli në vazhdim përshkruan ndotjet nga transporti dhe konsumin e energjisë për çdo lloj transporti, në mënyrë që të reflektojë si rrjedhat e trafikut influencojnë ndotjet nga ky sektor, sipas llojit të transportit.

2.3 Vlerësimi nivelit bazë

Tabela dhe figura e mëposhtme tregojnë konsumin e energjisë dhe ndotjen e përgjithshme në nivel kombëtar që vjen nga transporti për vitin 2014 për çdo lloj transporti (përveç rrugëve urbane që nuk janë brenda perimetrit të analizës sonë) dhe peshën e tij në totalin kombëtar.

Segmentet	CO ₂ (tonë)	Ndotja e Ajrit (tonë)	ktoe
Mjete	566,160	1,953	196
Furgonë	250,278	736	72
Kamionë	208,748	2,017	22
Tot rrugor (përveç urban)	1,025,186	4,705	289.98
Hekurudha me Naftë	4,361	99	1
Ajror	271,141	995	86
Detar	38,820	2,923	16
Tot	1,339,509	8,723	392.83

Tabela 4 – Niveli i përgjithshëm vjetor kombëtar për konsumin e energjisë dhe ndotjen që vjen nga transporti extra-urban transport - Baseline (2014)

Për të llogaritur nivelin e energjisë së konsumuar dhe ndotjes, janë konsideruar hipoteza specifike për secilin lloj të transportit, në veçanti:

Transporti rrugor:

- Është llogaritur normalizimi i faktorëve të emetimit për flotën kombëtare të mjeteve (Burimi: Databaza Tremove dhe Manuali për Kostot e Jashtme të Transportit 2014).
- Pax*km janë nxjerrë nga një studim i zhvilluar më parë për Bankën Botërore nga Spea dhe vleftësuar nga ARRSH.

Transporti hekurudhor:

- Të dhënat për trafikun nga Hekurudha Shqiptare.
- Faktorët e ndotjes që janë aplikuar janë marrë nga databaza Tremove dhe Manuali për Kostot e Jashtme të Transportit 2014.

Transporti Detar:

- Të dhënat për trafikun dhe klasifikimin sipas flotës janë marrë nga Porti i Durrësit;

- Faktorët e emetimit që janë aplikuar janë marrë nga databaza Tremove dhe Manuali për Kostot e Jashtme të Transportit 2014.
- Distanca detare të ponderuara mbi bazen e OD që mbulon porti Durrësit. 40% e emetimeve alokuar pjesës Shqiptare¹².

Transporti ajror:

- Të dhënat për trafikun dhe klasifikimin e llojit të udhëtimit janë marrë nga TIA;
- Faktorët e emetimit që janë aplikuar janë marrë nga databaza Tremove dhe Manuali për Kostot e Jashtme të Transportit 2014.
- Distanca ajrore e ponderuar nga TIA. 50% emetim ndahet për juridiksionin Shqiptar që mbulon këtë OD.

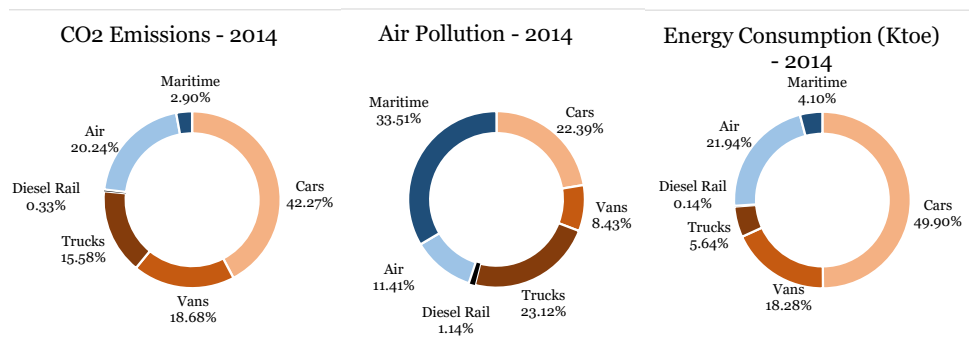


Figura 6 – Konsumi i përgjithshëm i energjisë dhe ndotjet që vijnë nga transporti - Baseline (2014)

N.B. Ndotësit e ajrit përfshijnë PM, SO₂, NO_x dhe VOCs. Trafiku në rrugët urbane është përjashtuar.

Si tregohet në tabelën dhe figurën më sipër, në 2014:

- **Shumica e emetimit të CO₂** vjen nga **transporti rrugor**, që prodhon, në 2014, rreth 77% të ndotjes totale kombëtare vjetore që vjen nga aktivitetet e transportit (Mjete 42 %, Furgonë 18 % dhe Kamionë 15%), në një total prej rreth **1 milion ton CO₂ të prodhuar**.
- Transporti ajror është kontribuesi i dytë për sa i përket emetimit të CO₂, 20% e totalit që vjen nga transporti, që korrespondon me rreth 270 mijë tonë të prodhuar.
- Transporti detar dhe hekurudhor, përkundrazi, janë kontribues shumë të vegjël, së bashku me më pak se 50 mijë ton CO₂ në 2014, që korrespondon me më pak se 3% të ndotjes kombëtare që vjen nga aktivitetet e transportit.

Për sa i përket emetimit të **ndotësve të ajrit**, mesatarja kombëtare për 2014 ndryshon dukshëm, për shkak të **shpërndarjes më të gjerë të transportit detar**, që vjen nga

¹² Sipas Rregullores Europiane 2015/757 të 29 Prill 2015 për monitorimin, raportimin dhe verifikimin e ndotjes me dioksid karboni nga transporti detar, dhe Direktivës 2009/16/EC (Aneks I – Metodat për monitorimin e ndotjes me CO₂, Art. 4), « matja e ndotjes direkte me CO₂ mund të përdoret për udhëtimet dhe për ndotjen me CO₂ në portet që janë brenda juridiksionit të Shtetit ». Kriteret e juridiksionit të Shtetit aplikohen për vlerësimin e ndotjeve.

Brenda ligjit ndërkombëtar detar, juridiksioni i Shtetit shtrihet deri në 200 milje detare (rreth 370 km). Pas kësaj distance fillojnë ujërat ndërkombëtare. Brenda detit Adriatik, distancat e ngushta breg-breg i bëjnë shumë të rralla zonat e ujërave ndërkombëtare. Për këtë arsye, përdorimi i mesatares 40% që është aplikuar për ujërat kombëtare të Shqipërisë

përdorimi i karburantit të pafinuar dhe bunkerëve që prodhojnë faktorin ndotës SO₂ shumë më tepër se llojet e tjerë të transportit (në 2014, rreth 99% të emetimit me SO₂ vjen nga transporti detar).

Në lidhje me **përdorimin e energjisë, konsumatori kryesor është sërish transporti rrugor**, që konsumon rreth 74% të totalit që vjen nga aktivitetet e transportit (Mjete 50 %, Furgonë 18 % dhe Kamionë 5%), me një total prej 289k toe.

Transporti ajror vjen i dyti në konsumin e energjisë, me rreth 86 mijë toe të përdorur në 2014 dhe rreth 22% të totalit të energjisë së konsumuar që vjen nga aktivitetet e transportit gjatë atij viti. Transporti detar dhe hekurudhor, në anën tjetër, ze një pjesë të vogël të konsumit të energjisë; transporti hekurudhor konsumon më pak se 1% të konsumit kombëtar që vjen nga aktivitetet e transportit për 2014. Transporti detar konsumon 4% të totali kombëtar të energjisë për aktivitetet e transportit, me gjithsej 16 mijë toe në 2014.

Figurat e mëposhtme bëjnë një përmbledhje të informacionit të lartpërmendur, duke paraqitur kontributin e secilit lloj transporti për çdo ndotës.

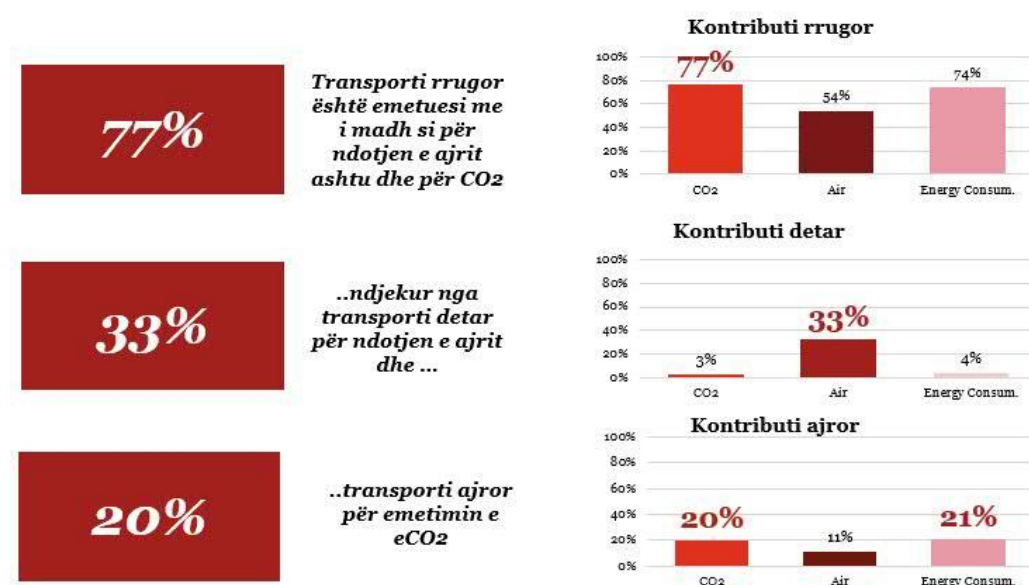


Figura 7 – Përmbledhje e kontributit të ndotësve për çdo lloj transporti

N.B. Transporti hekurudhor nuk është përfshirë për shkak të peshës shumë të vogël që ze në totalin kombëtar

Në lidhje me emetimin e CO₂ dhe ndotësit e ajrit për çdo lloj transporti gjatë periudhës së shqyrtuar, është vënë re një trend në rritje gjatë vitit të fundit – me përjashtim të vitit 2012 (kryesisht për shkak të pakësimit të trafikut për çdo lloj) – duke arritur 1.33 milion tonë CO₂ të prodhuar në 2014 dhe rreth 8.72 mijë tonë ndotës ajri për të njëjtin vit.

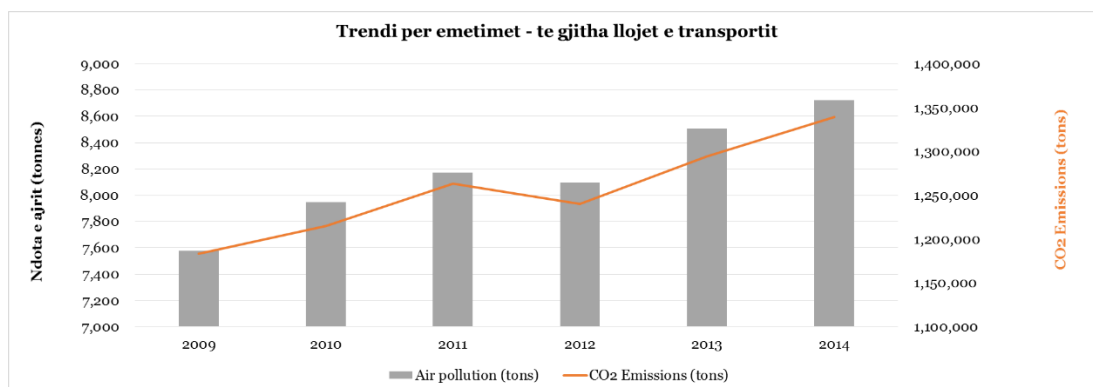


Figura 8 – Trendi për ndotjet 2009 - 2014

Për sa i përket konsumit të energjisë që lidhet me transportin, figura më poshtë tregon një trend të ngjashëm në rritje për periudhën e marrë në shqyrtim, sërish me përjashtim të 2012 (për të njëjtën arsye, pakësimin e trafikut në atë vit për të gjithë llojet e transportit), duke arritur 390 mijë toe në 2014.

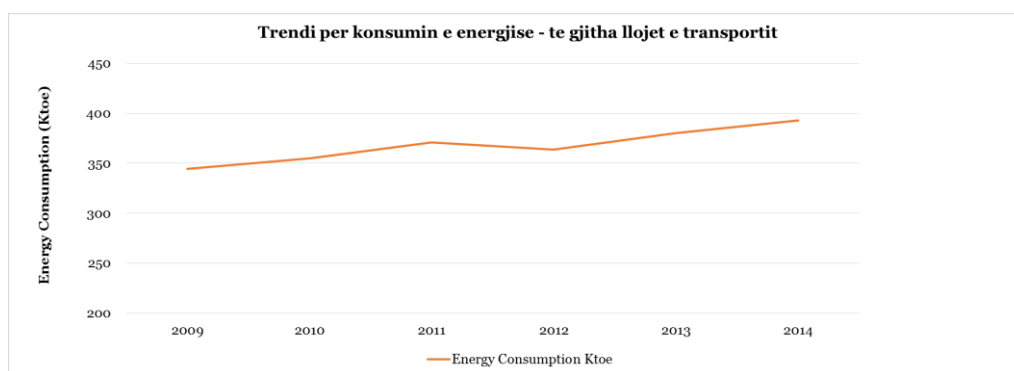


Figura 9 – Trendi për konsumin e energjisë 2009 - 2014

2.4 Parashikimi për skenarin “pa bërë asgjë”

Parashikimi i prezantuar mundëson një vështrim mbi **trendin e zakonshëm të emetimit dhe konsumit të energjisë për 5 vitet e ardhshme** (dmth, deri në 2020, afati kohor i STP), që ndodh në rast të mos aplikimit të masave apo planeve për qëndrueshmërinë (skenari “pa bërë asgjë”).

Rritja e trendit të trafikut është vlerësuar në bazë të projeksionit të GDP për periudhën 2015-2020 (burimi: IMF 2014) dhe/ose mundësuar drejtpërdrejtë nga Palët e Interesit.

Figura e mëposhtme paraqet një rezultat të parashikimit për emetimin e CO₂, ndotësit e ajrit dhe konsumin e energjisë për të gjithë llojet e transportit (me përjashtim të transportit urban).

Transporti	2014	F2020	CARG 2014 - 2020	Delta 2014 - 2020
Ndotje CO ₂ (tonë)	1,339,509	2,192,718	10.36%	63.61%

Ndotës ajri (tonë)	8,723	13,210	8.65%	51.14%
Konsum energjie (ktoe)	393	494	4.68%	25.68%

Tabela 5 – Ndotjet dhe konsumi i energjisë nga transporti i parashikuar për 2020

Për të llogaritur parashikimin e emetimit dhe konsumin e energjisë, janë ngritur hipoteza specifike për llojet e transportit, në veçanti:

Trafiku Ajror:

- Parashikimi i Trafikut (nr i pasagjerëve) është marrë direct nga TIA (Tirana Airport);
- Parashikimi Pax*km është përcaktuar në proporcion me rritjen e pasagjerëve;
- Përmirësimi i pritshëm i faktorëve të emetimit dhe mesatares së konsumit për 2020 nga progresi teknologjik, etj. janë marrë parasysh (Burimi: databaza Tremove).

Trafiku Hekurudhor:

- Parashikimi i trafikut i përcaktuar nga trendi 2009-2014 u zgjerua deri në 2020. Kjo reflekton që, pa zhvillim të rëndësishëm të infrastrukturës, trafiku hekurudhor do të mbetet në nivelin e 2014;
- Nuk ka përmirësim të faktorëve ndotës për trenat me naftë (nuk ka plane afatshkurtra për rinovimin e flotës së Hekurudhës Shqiptare).

Detar:

- Rritja e trafikut reflekton një rritke natyrale të normës së GDP Groëth prej 3.83% p. a.
- Nuk ka përmirësim të ndotjes nga karburanti, sipas vlerësimit të Literaturës së shqyrtuar.

Rrugor:

- Rritja e trafikut reflekton një rritke natyrale të normës së GDP Groëth prej 3.83% p. a.
- Rinovim natyral i flotës në Shqipëri;
- Përmirësimi i faktorëve ndotës nga rinovimi i flotës, si dhe përmirësimi i pritshëm i faktorëve të emetimit dhe konsumit të energjisë nga progresi teknologjik (Burimi: databaza Tremove).

Në skenarin “pa bërë asgjë”, emetimi i CO₂ dhe ndotës të tjerë parashikohet të ketë rritje të dukshme në vitet e ardhshme (**CAGR e parashikuar është 10.36% për CO₂ dhe 8.65% për ndotësit e tjerë**). **Konsumi i energjisë** gjithashtu do të rritet, mesatarisht me gati **5% në vit**.

Ky trend tregohet edhe në figurën më poshtë, duke theksuar edhe rritjen në terma absolut.

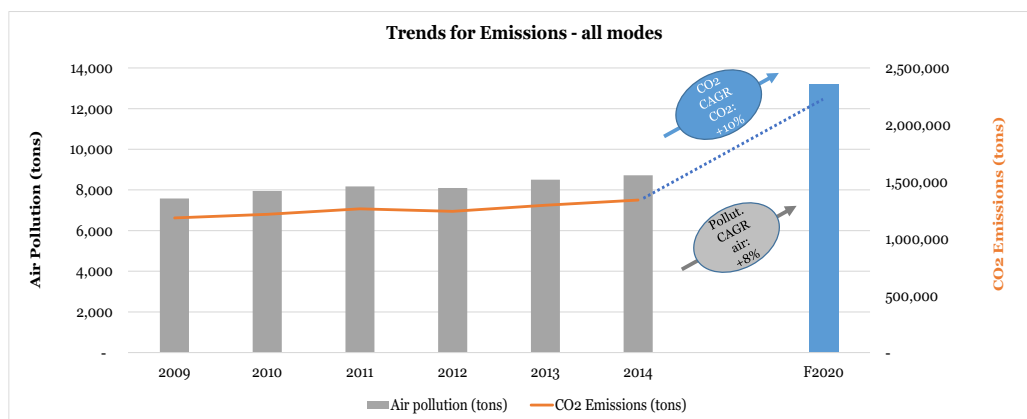


Figura 10 – Parashikimi i 2020 për ndotjen nga ndotësit e ajrit që lidhet me transportin

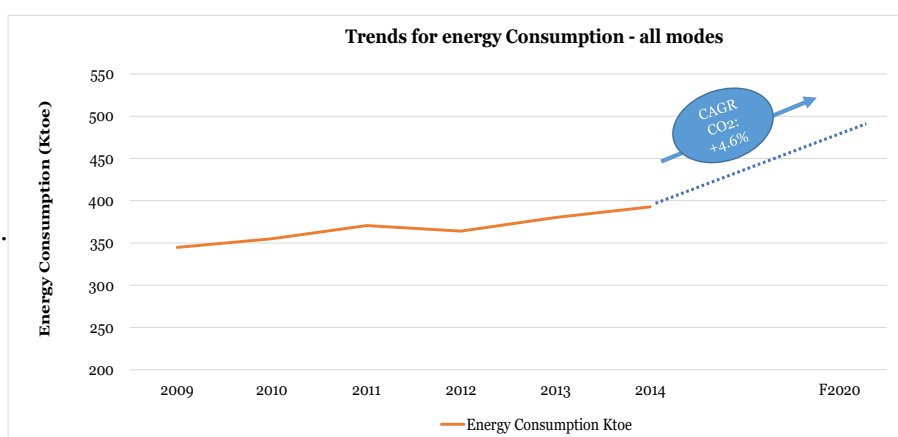


Figura 11 – Parashikimi i 2020 për konsumin e energjisë nga transporti

2.5 Cilësia e karburantit dhe qëndrueshmëria

Cilësia e ulët e karburantit është përmendur nga disa palë të interesit gjatë zhvillimit të STP, si një faktor i rëndësishëm që ndikon negativisht në qëndrueshmërinë e transportit në Shqipëri.

Pavarësisht kontrolleve për karburantin e importuar dhe për karburantin e furnizuar nga pompat, cilësia e karburantit perceptohet si jo në përputhje me standardet e përcaktuara nga rregullore të rëndësishme (si psh. unleaded fuel, 10 ppm of Sulphur). Disa studime raportojnë gjithashtu për mostra karburanti të marra në stacionet e benzinës që nuk janë në përputhje me standardet (psh. grupi kombëtar I punës REC për Shqipërinë vuri në dukje “mospërputhje të mëdha ndërmjet çfarë është vendosur ligjërisht dhe masave për cilësinë e karburantit të vëzhguara në 3 nga 5 mostra” të mbledhura në stacionet e benzinës).

Standardet rregullatore janë në linjë me standardet e vendosura nga BE (10 ppm sqfur për karburantin benzinë dhe naftë), ndërsa 10 vjet më para ishin dukshëm më të lartë (150 ppm për benzinën, 350 ppm për naftën e importuar dhe deri në 2000 ppm për naftën e prodhuar në Shqipëri).

Impakti i cilësisë së ulët të karburantit te qëndrueshmëria

Për shkak të ndalimit të importit të karburantit leaded, efektet e të cilit janë konfirmuar nga statistikat tregtare që nga 2007, siç raporton literatura, aspekt kyç i cilësisë që duhet të meret parasysh është niveli i sqfurit.

Si vihet në dukje nga literatura, nivelet e larta të sqfurit kanë këtë impakt në emetimin nga mjetet rrugore:

- **Emetime më të larta me SO_x** nga mjetet me naftë dhe benzinë;
- **Emetime më të larta me fraksione sulfati të PM₁₀** nga mjetet me naftë, me proporcion direkt të nivelit të ppm (grimcat e sulfatit mund të llogariten vetëm për një fraksion të vogël të vëllimit apo masës, por duke qenë të përmasave fine / ultra-fine,;
- **reduktim i efektivitetit të teknologjisë së kontrollit të emetimit nga mjetet** me benzinë dhe naftë, duke rezultuar në rritje të ndotjes me monoksid karboni (CO) nga mjetet, komponentëve të paqëndrueshëm organikë (VOC), oksid azoti (NO_x) dhe të gjithë llojet e grimcave (PM), veçanërisht në rast se niveli i sqfurit është më shumë se 500 ppm.

Kështu, cilësia e ulët e karburantit ndikon kryesisht në nivelin e ndotjes së ajrit, veçanërisht **SO_x dhe grimcat** (në mënyrë direkte dhe jodirekte për shkak të efikasitetit të ulët të teknologjisë së kontrollit të ndotjeve), por gjithashtu deri në një pikë edhe emetues të tjerë si NO_x, CO dhe VOCs, ndërsa ndotjet me CO₂ dhe konsumi i energjisë ndikohen më pak.

Duke u mbështetur në literaturë, fraksioni i grimcave SO_x në ndotjen totale me PM₁₀ të mjeteve rrugore që furnizohen me karburant me nivel të ulët sqfuri, varion zakonisht në 1,5 dhe 4%. Kështu që nëse supozojmë se niveli aktual i sqfurit në Shqipëri, si për naftën dhe benzinën, janë 5-10 herë më të lartë se kufiri ligjor prej 10 ppm, atëherë **emetimi aktual me PM₁₀** do të jetë më e lartë se e supozuara për karburantin me nivel të ulët sqfuri, si më poshtë:

$$\begin{aligned}\Delta PM_{10}(\%)_{\min} &= 1 - 1,5\% + (1,5\% * 5) - 1 &= 6,0\% \\ \Delta PM_{10}(\%)_{\max} &= 1 - 4\% + (4\% * 10) - 1 &= 36,0\%\end{aligned}$$

Në këtë mënyrë, impakti i karburantit të cilësisë së ulët (në terma të të nivelit të sqfurit) mund të jetë një rritje nga 6% në 36% të grimcave, ndërsa mund të konsiderohet impact i ulët në terma të konsumit të energjisë dhe emetimit me CO₂.

Masat për përmirësimin e cilësisë së karburantit

Masat e marra zakonisht në lidhje me këtë çështje janë si më poshtë:

- a) përafrimi i limiteve të nivelit të sqfurit dhe plumbit me nivelet e parashikuara nga praktikatat ndërkombëtare;
- b) përforsimi i këtyre limiteve nëpërmjet sisemit të duhur të kontrollit për karburantet e rafinuara të importuar, nforcing such limits through proper control system on the imported refined fuels, në rafineri dhe stacione karburanti.

Për sa i përket a), Shqipëria ka përshtatur legjislacionin për cilësinë e karburantit (no lead dhe nivele maksimale të squfurit) sipas praktikave më të mira ndërkombëtare, në terma të përmbajtjes së lead dhe niveleve të squfurit [Vendim i Këshillit të Ministrave nr. 147, datë 21.03.2007, “Për cilësinë e karburantit, benzinë dhe naftë”, bazuar në ligjin nr. 8897, datë 16.05.2002 “Për mbrojtjen e ajrit nga ndotja”, i ndryshuar, kështu që nuk është e nevojshme ndërhyrje e mëtejshme në terma të rregullores.

Për sa i përket b) – duke patur parasysh informacionin e mundësuar nga REC, si dhe opinionet e dhëna gjatë diskutimeve për STP nga zyrtarët e Ministrisë së Transportit në Shqipëri – përmirësimi i standardeve të karburantit në rafineri dhe në stacione furnizimi është i nevojshëm. Një proces i tillë do të kërkojë më shumë se një laborator, për të kontrolluar manjitudën e problemit. Sistemi i monitorimit do të veprojë edhe si masë ndaluese.

Kontrolle të tilla parashikohen nga ligji dhe – sipas legjislacionit aktual, përkatësisht në ligjin nr. 8450, datë 24.02.1999, i ndryshuar “Për perpunimin, transportimin dhe tregtinë e naftës, benzinës dhe nënprodukteve të tyre” – janë përgjegjësi e Inspektoriatit shtetëror për Naftën, Benzinën dhe nënproduktet e tyre. Kjo mund të plotësohet me kontrolle periodike nga një subjekt i dytë, i pavarur, për të verifikuar besueshmërinë e sistemit kontrollues.

Ligji i lartpërmendur përcakton edhe gjobën në rast se cilësia e karburantit nuk përputhet me standardet ligjore:

Sipas nenit 25, paragrafi 1, pika j) e ligjit nr. 8450 datë 24.02.1999, i ndryshuar “Përperpunimin, transportimin dhe tregtinë e naftës dhe benzinës dhe nënprodukteve të tyre”, gjoba për mospërmbushjen e kërkesave për cilësinë e vendosura nga ligji mund të vendoset nga 1 500 000 ALL në 2 000 000 ALL.

Gjithashtu, kontrollet e cilësisë së karburantit parashikohen edhe nga neni 19 i ligjit nr. 8897, datë 16.05.2002 “Për mbrojtjen e ajrit nga ndotja”, i ndryshuar, në përputhje edhe me ligjin nr. 10 433, datë 16.6.2011, “Për inspektimin e Republikës së Shqipërisë”. Kontrollet kryhen nga Inspektoriati i Mbrojtjes së Mjedisit.

Sipas nenit 19 të këtij ligji, pika b): prodhimi, importi dhe tregtia e karburanteve nga subjektet në kundërshtim me kërkesat e ligjit ndëshkohet me gjobë që varion nga 10 000 në 500 000 ALL, në varësi të nivelit të riskut që përfaqson karburanti i jashtëligjshëm;

2.6 Përmbledhje dhe krahasim me vendet e tjera

Informacioni sasior për nivelin e ndotjes dhe konsumit të energjisë në Shqipëri, që është treguar në paragrafët e mëparshëm, është krahasuar me informacion të ngjashëm të vendeve të ngjashme. Në veçanti, janë realizuar këto faza:

1. Emetimit dhe konsumi i energjisë nga transporti janë normalizuar duke marrë parasysh popullsinë e vendit;
2. Janë llogaritur emetimet për çdo lloj transporti;
3. Është llogaritur shpërndarja e transportit nga emetimi kombëtar.
4. Emetimi CO₂ nga sektori transportit/per capita dhe GDP /capita

5. Emetimi CO₂ nga sektori transportit ne lidhje me densitetin e popullsise dhe GDP/capita
6. Perqindja e motorizimit

Tabela e mëposhtme tregon rezultatet sintetike të fazës së parë, duke paraqitur emetimet dhe konsumin e energjisë që vjen nga transporti në lidhje me popullsinë¹³ në 2014.

Shteti	Pop 2014 (M)	CO ₂ Emetimi (M tons)	Konsumi energjise. (ktoe)	CO ₂ Emetimi (tons) p.c.	Konsumi energjise (ktoe) p.c.
Shqipëria - pa transportin urban	3.02	1.34	393	0.44	0.000130
Shqipëria - me transportin urban	3.02	1.71	393	0.57	0.000165
Bullgaria	7.49	9.14	3,078	1.22	0.000411
Slovenia	2.03	6.02	1,907	2.97	0.000939
Kroacia	4.20	5.97	2,007	1.42	0.000478
Bosnia and Herzegovina**	3.83	3.51	n.a.	0.92	n.a.
Serbia**	7.23	5.65	n.a.	0.78	n.a.
Ukraine**	45.71	32.73	n.a.	0.72	n.a.
BE Total	503.68	1,173.27	351,718	2.33	0.000698

Tablela 6 – Hapat në vende të ngjashme – Ndotja e ajrit p.c.

Burimi: Përpunim i PwC 2015 dhe Agjensia Europiane e Mjedisit (EEA) 2014.

Si tregohet në tabelën e mësipërme, ndotjet me CO₂ dhe konsumi i Energjisë në Shqipëri p. c. është lehtësisht më i vogël se në vendet e tjera, me rreth 0.57 tonë CO₂ p.c. dhe rreth 0.000165 ktoe p.c. në vitin 2014 (duke marrë parasysh dimensionin urban).

Tabela më poshtë tregon rezultatet sintetike të fazës së dytë, duke mundësuar informacion për shpërndarjen e ndotjeve për çdo lloj transporti.

Shteti	Emetimi me CO ₂ (M tonë)	Ajror	Rrugor	Hekurudhor	Detar	Të tjera
Shqipëria	1.34	20.24%	76.53%	0.33%	2.90%	
Bullgaria	9.14	5.80%	85.70%	0.80%	2.50%	5.10%
Slovenia	6.02	1.10%	95.10%	0.70%	3.00%	
Kroacia	5.97	6.00%	90.80%	1.30%	1.90%	

¹³ Tabela tregon dy vargje të dhënash për Shqipërinë:

- Rreshti I parë (Shqipëria – pa transportin urban) është percaktuar në koherencë me objektin e Planit për Qendrueshmerinë e Transportit.
- Rreshti I dytë (Shqipëria – me transport urban) është llogaritur në mënyrë që të bëhen krahasime sasiore me statistikën e vendeve të tjera. Supozimi kryesor i kësaj llogaritje është që numri i mjeteve*km rritet nëse përfshihen segmente urbane, duke shkaktuar një rritje proporcionale të ndotjes dhe konsumit të energjisë. Për të përkufizuar delta në rast të përfshirjes së trafikut urban, është realizuar një analizë e të dhënave për Italinë (ISFOR sample survey 2014).

Shteti	Emeti mi me CO ₂ (M tonë)	Ajror	Rrugor	Hekurudhor	Detar	Të tjera
Bosnia and Herzegovina **	3.51	23.75	14.77%	Bosnia and Herzegovina **	3.51	23.75
Serbia**	5.65	49.19	11.49%	Serbia**	5.65	49.19
Ukraine**	32.73	286.23	11.43%	Ukraine**	32.73	286.23
BE Total	1,173.27	12.80%	71.90%	0.60%	13.90%	

Tabela 7 – Krahësim me vendet e ngjashme – Ndotja për lloj transporti

Burimi: Përpunim i PwC 2015 dhe Agjensia Europiane e Mjedisit (EEA) 2014.

Si tregohet në tabelën e mësipërme, shpërndarja e ndotjes më CO₂ sipas llojit të transportit është shumë e ngjashme me të vendeve të tjera (psh. Bullgaria, Sllovenia dhe Kroacia). Në fakt, transporti rrugor është dukshëm përgjegjësi kryesor në ndotjen me CO₂ (me 76.53% të ndotjes), ndërkohë që llojet e tjerë të transportit kanë peshë më të vogël.

Në lidhje me fazën e tretë, tabela e mëposhtme tregon shpërndarjen e totalit të emetimit në vendet e krahasueshme¹⁴.

Shteti	Emetimi nga transporti (M tons CO ₂)	Emetimi kombëtar (M tons CO ₂)	Transport quota (%)
Shqipëria - pa transport urban	1.34	8.67	15.45%
Shqipëria - me transport urban	1.71	8.67	19.71%
Bullgaria	9.14	61.80	14.79%
Sllovenia	6.02	19.20	31.36%
Kroacia	5.97	26.70	22.37%
BE Total	1,173.27	4,824.40	24.32%

Tabela 8 – Krahësim me vendet e ngjashme – Kuotat e ndotjes kombëtare nga Transporti

Burimi: Përpunim i PwC 2015, Agjensia Europiane e Mjedisit (EEA) 2014 dhe UNFCCC Country brief për Shqipërinë 2014.

Si tregohet në tabelën e mësipërme, kuotat e transportit për totalin e emetimeve në nivel kombëtar është në të njëjtën linjë me vendet e ngjashme, me 19.71% të emetimeve nga aktivitetet e transportit (përfshirë ndotjen nga transporti urban) për 2014. Rezultate të ngjashme janë regjistruar për Bullgarinë dhe Kroacinë në 2014 me kuota përkatësisht 14.79% dhe 22.37%. Serbia dhe Ukraina kanë regjistruar kuota më të ulëta të transportit (përkatësisht 11.49% dhe 11.43%).

¹⁴ Iu lutem, referojuni Footnote 13.

Në lidhje me krahasimin me vendet e tjera, në terma që lidhen me emetimet e CO₂ nga transporti për frymë dhe GDP për frymë (benchmark i katërt), grafiku i mëposhtëm tregon ndryshimet në terma të emetimit të CO₂ nga transporti për frymë që lidhet ngushtë me zhvillimin ekonomik në zona të ndryshme.

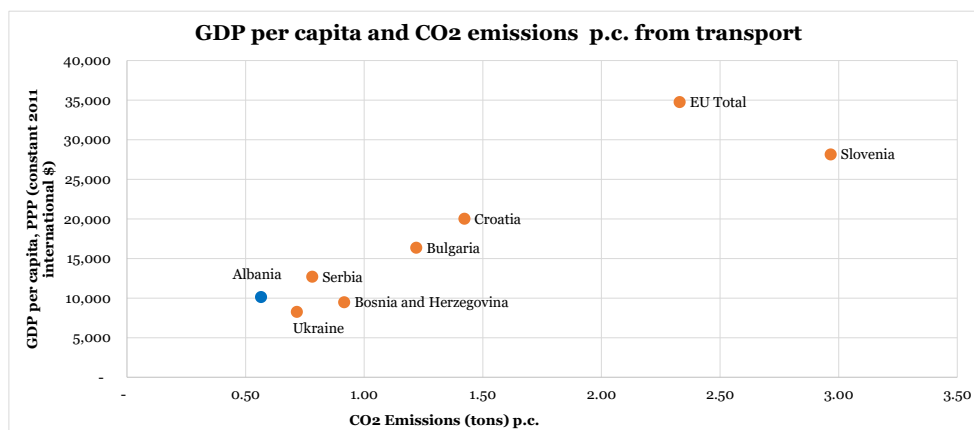


Figura 12 – Ndotja me CO₂ nga transporti për frymë dhe GDP për frymë.

***Burimi: Përpunim i PwC 2015, Agjensia Europiane e Mjedisit (EEA) 2014 dhe UNFCCC Country brief për Shqipërinë 2014.**

****Burimi: Përpunim i PwC mbi të dhënat për Zhvillimin nga Banka Botërore 2011**

Në lidhje me krahasimin e pestë, korrelacioni ndërmjet impaktit të transportit (psh. emetimi i CO₂ për frymë) dhe parametrat socio-ekonomikë duket të kenë një rëndësi më të madhe kur kombinohen me GDP dhe dendësinë e popullsisë, por në rastin e Shqipërisë efekti i dendësisë së lartë kompensohet nga GDP e ulët për frymë, si tregohet në grafikun e mëposhtëm.

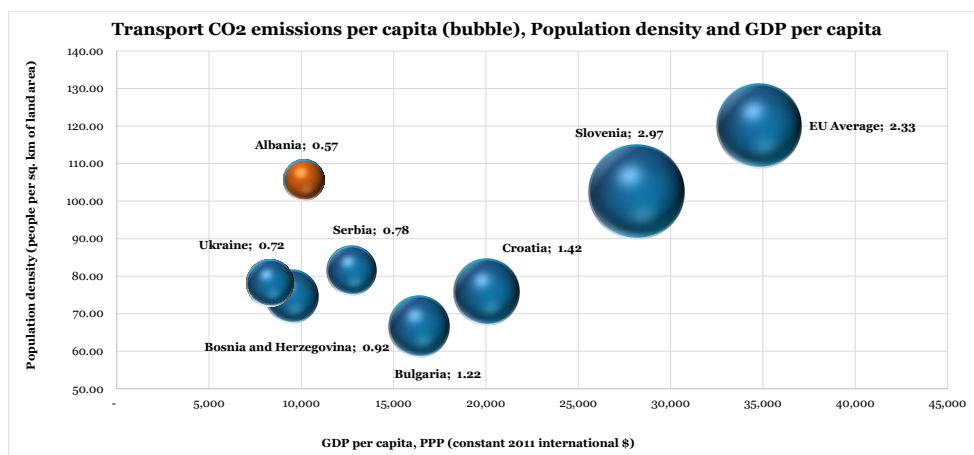


Figura 13 – Ndotja me CO₂ nga transporti për frymë në lidhje me dendësinë e popullsisë dhe GDP për frymë.

***Burimi: Përpunim i PwC 2015, Agjensia Europiane e Mjedisit (EEA) 2014 dhe UNFCCC Country brief për Shqipërinë 2014.**

****Burimi: Përpunim i PwC Elaboration mbi të dhënat për Zhvillimin nga Banka Botërore 2011**

Si përfundim, norma e motorizimit e krahasuar me vende të ngjashme (benchmark i gjashtë), tregon se norma e motorizimit në Shqipëri ka tendencën të rritet dhe të

vendoset në të njëjtin nivel me vendet e ngjashme, në terma të popullsisë dhe GDP për frymë, si tregohet në fgrafikun e mëposhtëm.

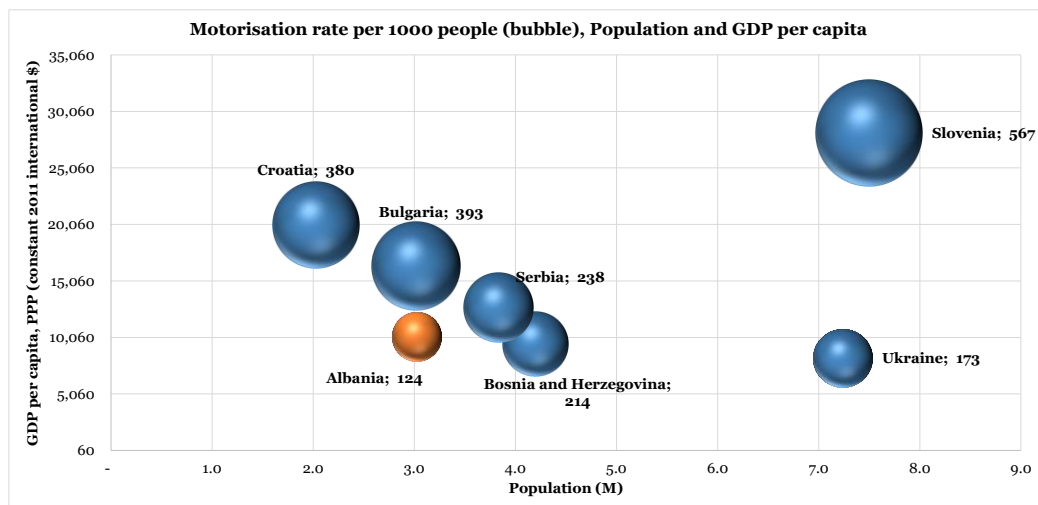


Figura 14 – Norma e motorizimit krahasuar me vendet e ngjashme.

***Burimi: Përpunim i PwC 2015, Agjensia Europiane e Mjedisit (EEA) 2014 and UNFCCC Country brief për Shqipërinë 2014.**

****Burimi: Përpunim i PwC mbi të dhënat për Zhvillim nga Banka Botërore Data 2011**

Si përfundim, tre studimet e realizuara për nivelin e ndotjes dhe konsumit të energjisë në Shqipëri, tregojnë se profili Shqiptar është shumë i ngjashëm me atë të vendeve fqinje.

Si përfundim, tre studimet e realizuara për nivelin e ndotjes dhe konsumit të energjisë në Shqipëri, tregojnë se profili Shqiptar është shumë i ngjashëm me atë të vendeve fqinje.

Identifikimi i Masave të Planit për Transportin e Qëndrueshëm

3. Objektivat dhe drejtuesit për zhvillimin e Planit për Transportin e Qëndrueshëm

3.1 Background-i dhe vizioni ndërkombëtar për qëndrueshmërinë

Pavarësisht ngadalësimit të ekonomisë gjatë viteve të fundit (shkaktuar nga kriza financiare), në shumicën e vendeve nevoja për lëvizje dhe udhëtim po rritet sërish, influencuar nga faktorë të ndryshëm si një ekonomi gjithmonë e më shumë e integruar (globalizimi), migrimi në rritje dhe lëvizja e brendshme, urbanizimi, etj. Në një skenar të tillë, qeveritë dhe hartuesit e politikave promovojnë një qasje të qëndrueshme për lëvizjen dhe transportin, për të bashkëpunuar me kërkesën në rritje për lëvizje në vitet e ardhshme, për të siguruar një përdorim korrekt dhe eficient të burimeve.

Kjo qasje e qëndrueshme është shumë e rëndësishme duke qenë se transporti përbën një përqindje të lartë të emetimit të CO₂ ne ndotjen e përgjithshme të ajrit. Brenda këtij konteksti, vendet në zhvillim kanë mundësinë të përafrohen kundrejt një paradigme¹⁵ transporti më të qëndrueshëm dhe me sasi më të ulët karboni, duke aplikuar masat e qëndrueshmërisë dhe planifikimin. Tabela e mëposhtme përmbledh masat e qëndrueshme dhe të paqëndrueshme që mund të aplikohen në dimensionet kryesore të transportit.

Çeshtjet	Transport i paqëndrueshëm	Transport i qëndrueshëm
Vëllimi i Transportit	Kërkon një numër më të madh të udhëtimeve dhe distanca më të largëta, për shkak të zhvillimit urban dhe rrjetit joeficient logjistik.	Kërkesa për të udhëtuar zvogëlohet dhe udhëtimet janë të shkurtra, si rezultat i zhvillimit kompakt urban dhe zinxhirëve të optimizuar logjistikë.
Lloji i Transportit	Mbështetja në transportin privat të motorizuar për pasagjerët dhe automjetet e rënda të mallrave për transportin e mallrave.	Shumica e udhëtimeve të pasagjerëve bëhen me transport public ose jo të motorizuar, dhe transporti i mallrave realizohet nga transporti hekurudhor dhe lloje të tjera që emetojnë më pak karbon.
Teknologjia e Transportit	Mjetet mbështeten në motorë jo eficientë dhe karburanteve fosile	Është integruar teknologjia e mjeteve me sasi të ulët karboni, duke përfshirë motorët eficientë, hibridë dhe mjetet elektrike.

¹⁵ Source: A Paradigm Shift Towards Sustainable Low-Carbon Transport by K Sakamoto et Al. Institute for Transportation & Development Policy, 2010.

Çeshtjet	Transport i paqëndrueshëm	Transport i qëndrueshëm
	Rrjeti i transportit menaxhohet në mënyrë jo efektive.	Teknologjitë e reja si “Sistemi Inteligent i Transportit” dhe “Logjistika smart” ndihmojnë menaxhimin e transportit në mënyrë shumë efikente.
Tarifa e Transportit	çmimi i paguar nga përdoruesit për mjetet, karburantin, parkimin dhe hapësirën e rrugës nuk mbulojnë kostot e plota të shoqërisë, duke nxitur përdorimin e mjeteve me motor.	çmimi i paguar nga përdoruesit e transportit përmban koston reale, duke menaxhuar rritjen e përdorimit të mjeteve me motor dhe nxitur alternative më të mira për mjedisin.
Elasticiteti ndaj ndryshimit të klimës	Sistemet e transportit janë shumë të ndjeshme ndaj ndryshimit të klimës.	Asetet e transportit vihen përballë kriterëve të ndjeshmërisë, dhe zhvillohen në mënyrë të tillë që të jenë rezistente ndaj ndryshimeve të klimës.

Tabela 9 –Karakteristikat kryesore të transportit të paqëndrueshëm dhe të qëndrueshëm

Burimi: K Sakamoto et Al. (2010) – Shiko footnote Error! Bookmark not defined.

Siç është theksuar nga Komisioni European, rritja e kërkesës për transport mallrash dhe pasagjerësh çon në rritjen e ndotjes dhe mbipopullimit në rrjetin European të transportit. Në të njëjtën kohë, duhet marrë në konsideratë edhe skarciteti i karburanteve fosile. Komisioni European dhe qeveria – përfshirë vendet fqinje – po punojnë së bashku për një qëndrueshmëri të lëvizjes, që të jetë efikente dhe të respektojë mjedisin.

Kjo qasje ndaj qëndrueshmërisë së lëvizjes ka si qëllim **shkëputjen e lëvizjes nga efektet e pafavorshme**. Sipas udhëzimeve të Komisionit European qëllimi do të jetë: “promovimi i përdorimit të disa llojeve transporti, psh. Kombinimi i llojeve të ndryshëm të transportit në të njëjtin zinxhir transporti, që është zgjidhja për të ardhmen e transportit të mallrave. Inovacioni teknik, rritja e faktorëve të ngarkesës së mjeteve, zëvendësimi i mjeteve të vjetra dhe me ndotje më të lartë dhe ndryshimi drejt mjeteve me ndotje më të ulët dhe transportit me efikasitet më të madhe të energjisë veçanërisht në rastin e distancave të gjata dhe udhëtimit urban – janë masa të tjera kyçe për një qëndrueshmëri të lëvizjes”.

Vizioni për qëndrueshmërinë në nivel ndërkombëtar

Literatur për përkufizimin e konceptit “qëndrueshmëri” aplikuar në sektorin e transportit ku është zhvilluar dukshëm në dekadat e fundit, si tregohet në skemën e mëposhtme.

1	Komisioni për mjedisin dhe zhvillimin (WCED)	Zhvillimi qëndrueshëm është ai zhvillim që mbulon nevojat e se tashmes pa kompromentuar objektivat në të ardhmen
2	Këshilli i transportit EU 2001	Një sistem transporti qëndrueshëm është një sistem që: lejon aksesin bazë dhe nevojat e zhvillimit të individëve, është i pranueshëm, i drejtë dhe eficient, limiton ndotjen dhe emetimet
3	Komisioni Evropian 2011	Vizioni për 2050 është një rrjet lëvizshmërie i qëndrueshëm, eficient dhe i integruar.
4	Rio+20 United Nations konferenca e zhvillimit të qëndrueshmërisë	Për të tërhequr vëmendjen të roli kritik që transporti ka në zhvillimin e qëndrueshmërisë
5	EBRD – Iniciativa energjisë së qëndrueshme	Fokus në promovimin e tranzitimit në ekonomitë e drejtuara nga tregjet duke rritur vëmendjen në qëndrueshmërinë e veprimeve në transport

Figure 15 – Literatura mbi përcaktimin e objektivave të STP

Një përkufizim gjerësisht i pranuar për qëndrueshmërinë është ai i hartuar nga Komisioni Botëror për Mjedisin dhe Zhvillimin (WCED) i Kombeve të Bashkuara, i njohur gjithashtu si **Komisioni Brundtland** sipas emrit të kryetarit të tij: **"Zhvillimi i qëndrueshëm është zhvillimi që takon nevojat e të tashmes pa kompromentuar aftësinë e brezave të ardhshëm për të kuptuar nevojat e tyre"**.

Ky përkufizim ka patur artikulime të ndryshme sipas sektorit ku është aplikuar. Në rastin e transportit, nevojat kanë të bëjnë me shërbimin ndaj objektivave të komunitetit dhe shkëmbimin dhe tregëtinë brenda një zone ose ndërmjet zonave. Sipas pjesës së dytë të përkufizimit të Komisionit Brundtland, duhet gjetur një ekuilibër ndërmjet nevojave aktuale dhe se si ndikojnë nevojat e të ardhmes, jo vetëm për sektorin e transportit sepse ndikon gjithashtu edhe mjedisin përreth. Sërish, në terma të gjerë, efienca mund të jetë fjala kyçe për të përshkruar se si mund të përmbushet pjesa e dytë e përkufizimit të Brundtland.

Këshilli i BE për transportin në 2001 përcaktoi një **sistem të qëndrueshëm transporti** si një sistem që: lejon akses bazik dhe zhvillimin e nevojave të individëve, kompanive dhe shoqërive në mënyrë të sigurtë dhe konsistente me shëndetin njerëzor dhe të ekosistemit, dhe promovon barazi brenda dhe ndërmjet brezave pasardhës; është i përballueshëm, i drejtë dhe eficient, ofron një zgjidhje për llojet e transportit dhe mbështet ekonominë konkurruese si dhe zhvillimin e balancuar rajonal; por gjithashtu **kufizon emetimet dhe humbjet** brenda për brenda aftësisë së planit për ti përthithur ato, përdor burime të rinovueshme në ose nën normën e tyre të rigjenerimit,

dhe përdor burime të parinovueshme në ose nën normën e zhvillimit të zëvendësuesve të rinovueshëm ndërkohë që minimizon impaktin e përdorimit të tokës dhe prodhimit të zhurmade.

Nëpërmjet White Paper të 2011, Komisioni European zhvilloi vizionin për 2050 për një **rrjet lëvizje të integruar, të qëndrueshëm dhe eficient**. Në përputhje me këtë vizion, sistemi i transportit duhet të arrijë disa qëllime në terma të (i) vendosjen e karburantit të qëndrueshëm dhe sistemet e shtytjes, (ii) optimizimin e zinxhirëve logjistikë dhe zgjedhjeve modale, dhe (iii) shfrytëzimi ekikas i rrjetit.

Si përfundim, në Qershor 2012, në **Konferencën e Kombeve të Bashkuara Rio+20** për Zhvillimin e Qëndrueshëm, tetë Banka të Zhvillimit Multilateral (MDBs) mbajtën një deklaratë të përbashkët angazhimi për Qëndrueshmërinë e Transportit (Marrëveshja Rio+20). Qëllimi ishte tërheqja e vëmendjes ndaj rolit kritik që transporti luan në zhvillimin e qëndrueshmërisë, duke bërë të qartë angazhimin e tyre për të rritur mbështetjen për më shumë qëndrueshmëri transporti në vendet në zhvillim.

Qëndrueshmëria e transportit në terma të energjisë përbën një element të rëndësishëm të konceptit të qëndrueshmërisë në përgjithësi, duke qenë se konsumi i energjisë ndikon edhe cilësinë e ajrit, dhe mund të luajë një rol të rëndësishëm në planifikimin e rrjetit më efikas të energjisë, psh kur merren në konsideratë¹⁶ alternativat për karburant.

Ndër këto MDB, gjatë viteve të fundit EBRD ka plotësuar fokusin e tij kryesor në promovimin e kalimit në ekonomitë e orientuara drejt tregut duke rritur fokusin në qëndrueshmërinë e aktiviteteve të transportit në terma të financimit, numrit të aktiviteteve, sektorëve të mbuluar, reduktimit të emetimeve dhe përfshirjes sociale. Iniciativa kryesore të EBRD si Iniciativa e Qëndrueshmërisë së Energjisë (duke ditur kontributin e aktiviteteve të transportit në ndotjen globale me CO₂), Iniciativa për Sigurinë Rrugore dhe Strategic Gender Initiative të gjitha mbështesin këto përpjekje.

Për më tepër, në **“Strategjinë për Sektorin e Transportit”**¹⁷ EBRD njeh nevojën për zhvillimin e sistemeve të qëndrueshme të transportit që shkojnë në një linjë me rritjen ekonomike me vëmendje të veçantë në qëndrueshmërinë sociale dhe të mjedist. EBRD do të promovojë një strategji “Shmang-ndrysho-përmirëso” për zhvillimin e transportit.

¹⁶ Progres Raporti (2013–2014) I Grupit të Punës MDB për Qëndrueshmërinë e Transportit, Shkurt 2015

¹⁷ EBRD, Strategjia për Sektorin e Transportit, 2013.

3.2 Vizioni për qëndrueshmërinë e përcaktuar në politikat dhe dokumentat zyrtarë në Shqipëri

Nevoja për planifikimin dhe implementimin e politikave për qëndrueshmërinë e transportit përmendet në disa dokumenta zyrtarë dhe shkresa të lëshuara nga Qeveria Shqiptare, si tregohet në diagramën e mëposhtme.

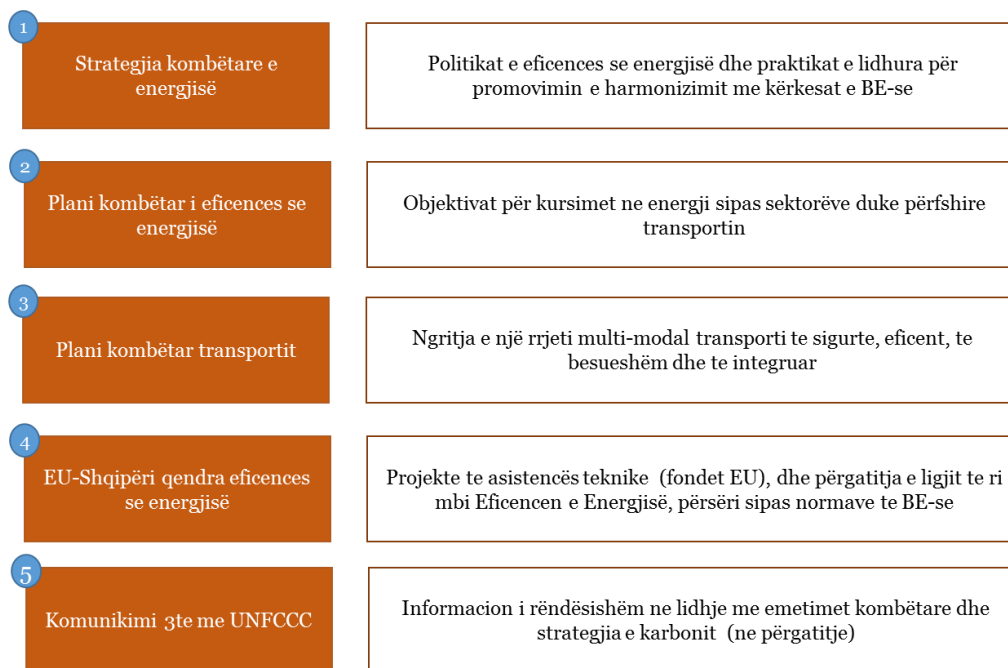


Figura 16 – Instrumentet kryesorë Ligjorë dhe Planet në Shqipëri

Vizioni për qëndrueshmërinë e përcaktuar nga institucionet ndërkombëtare (siç u përshkrua më sipër) është – në një kontekst të gjerë – në koherencë me konceptet e përgjithshme të qëndrueshmërisë në të gjithë planet zyrtarë për Shqipërinë, paraqitur në Figurën 11.

Strategjia Kombëtare për Energjinë 2008-2020 prezanton politikat dhe praktikatat për eficientë e energjisë për të promovuar përputhjen me kërkesat e BE, si pjesë e një procesi më të gjerë të pri aksesit; **Plani Kombëtar për Eficientë e Energjisë** vendos objektiva për kursimin e energjisë për sektor, përfshirë transportin; **Plani Kombëtar për Transportin në Shqipëri** kërkon të krijojë një rrjet multi-modal transporti të sigurtë, të besueshem dhe eficient; **Qendra për Eficientë e Energjisë BE-Shqipëri** implementon projektet e Asistencës Teknike (financuar nga BE); **Komunikimi i tretë i UNFCCC** mundëson informacion të rëndësishëm në lidhje me skenarët kombëtarë të emetimit dhe strategjise së low carbon (po përgatitet).

Në veçanti, , Strategjia Kombëtare e Energjisë përfshin një **skenar transporti “aktiv”**, në të cilin veprime të tilla si rehabilitimi i rrugës, përdorimi i motorëve me fuqi më të vogël dhe më eficientë, nxitja e transportit public të pasagjerëve, etj., duhet të kontribuojnë në arritjen e objektivit **10% ulje e intensitetit të energjisë për sektorin e transportit**. Plani kombëtar për Eficientë e Energjisë propozon gjithashtu

fushatat e ndërgjegjësimit publik dhe masave fiskale, si prezantimi i një takse për ndotjen me CO₂ të mjeteve.

Gjithashtu, objektivi i përgjithshëm i Planit kombëtar për Transportin (ANTP) është të mundësojë një sistem dhe infrastrukturë transporti të sigurtë, të besueshme, eficiente dhe plotësisht të integruar, që do të plotësojë nevojat e klientëve për transport pasagjerësh dhe mallrash duke qenë i qëndrueshëm ekonomikisht dhe nga ana e mjedisit në të njëjtën kohë. Në të njëjtën linjë, Strategjia kombëtare Shqiptare për Zhvillimin dhe Integrimin 2014-2020 përcakton, mes të tjerave, objektivin për “integrimin e llojeve të ndryshëm të transportit (rrugor, hekurudhor, detar dhe ajror) për të rritur eficientën e sistemit dhe cilësinë e shërbimeve për qytetarët dhe bizneset për të përmirësuar, zgjeruar dhe mirëmbajtur infrastrukturën e transportit rrugor në linjë me standardet e BE për mbrojtjen e mjedisit”. Prandaj, konteksti lokal duket se është perceptues për çështjet dhe idetë që luajnë një rol në përcaktimin e STP në nivel ndërkombëtar si tregohet në Aneksin për Planet Kombëtare dhe Bazën Ligjore. Sfida e të tashmes është mbledhja në mënyrë koherente e linjave ekzistuese të veprimit dhe përshtatja në Planin e përgjithshëm STP për Shqipërinë.

Objektivat ekzistues kombëtar

Dokumentat zyrtarë të përgatitur nga institucionet Shqiptare që janë përmendur më lart përfshijnë **përkufizimin e disa (kryesisht cilësore) objektivave** për t'u arritur në terma të reduktimit të emetimeve dhe përmirësimit të eficientës së energjisë në sektorin e transportit, siç është përshkruar në tabelën e mëposhtme.

Objektivat për sektorin e transportit	Iniciativa për Qëndrueshmërinë e energjisë	Strategjia Kombëtare e për Energjinë (2008-2020)	Plani Kombëtar i Veprimit për Energjinë	Plani Kombëtar i Transportit	Qendra BE – Shqipëri për Eficientën e Energjisë	Komunikimi i tretë për UNFCCC
Viti	EBRD 2013	2008	2010	2010	From 1995	
Reduktimi emetimeve						
Objektivat cilësorë	-	-	Objektivat e kursimit ne emetim 2008	-	-	Zhvillon një strategji për nivelin e ulët të karbonit
Objektivat sasiorë	-	-	Taksa për ndotjen me CO ₂ të mjeteve	Zhvillimi transportit të qëndrueshëm	Propozon përdorimin e burimeve të rinovueshme	
Konsumi i Energjisë						

Objektivat e Eficiencës	-	Ulja me 10% e intensitetit të energjisë; reduktimi i porcionit të transportit rrugor	Objektivat për kursimin e energjisë për 2008	Infrastruktura më e efikente e energjisë	Infrastruktura më e efikente e energjisë	Masa për eficiencën e energjisë
--------------------------------	---	--	--	--	--	---------------------------------

Figura 17 – Objektivat për reduktimin e ndotjeve dhe eficiencën e energjisë sipas literaturës zyrtare

Siç duket në figurën e mësipërme, dokumentat ekzistues kombëtarë nuk mundësojnë objektiva sasiorë për reduktimin e emetimeve, me përjashtim të Strategjisë Kombëtare për Energjinë dhe Planit Kombëtar të Veprimit për Energjinë. Veçanërisht, NEEAP prezanton objektivat e mëposhtëm për kursimin e energjisë në sektorin e transportit:

	Masa	Reduktimi	Periudha kohore
1	Etiketimi i Energjisë për mjetet e reja	12 ktoe	2011-2018
2	Taksa për emetim të CO ₂	2 ktoe	2011
3	Fushata informuese për sjellje drejtuar efikasitetit energjitik (eco-driving)	3 ktoe	2011
4	Përmirësimi i transportit publik në bashki	10 ktoe	2011-2018
5	Përmirësimi i shërbimeve të hekurudhës ndërmjet qendrave kryesore	10 ktoe	2011
6	Leksione Eco-driving për drejtuesit e kamionëve	3 ktoe	n.a.
7	Përmirësimi i transportit hekurudhor të mallrave në zonat me më shumë transport mallrash	11 ktoe	n.a.

Tabela 10 – Masat NEEAP

Implementimi i masave NEEAP

Masat 5 & 7 nuk u aplikuan dhe u konsideruan si jo të aplikueshme në periudhë afatshkurtër, duke qenë se nevojitet investim shumë i madh në infrastrukturën e hekurudhës, që nuk parashikohet deri në 2020.

Masat 1 & 2, që lidhen me vendimet për taksën e automjeteve dhe etiketimin, aktualisht po diskutohen dhe një nga masat e këtij Plani për Transportin e Qendrueshëm (psh. Masa për incentiva dhe tarifa efikente merret me implementimin e plotë të tyre.

Në mënyrë të ngjashme, masat NEEAP 3/6 (informacion dhe leksione) & 4 (përmirësim i transportit publik) reflektohen dhe zgjerohen brenda dy masave të veçanta të Planit për Transportin e Qendrueshëm (përkatësisht masa e levizshmërie se ndërgjegjshme dhe masa për përmirësimin e transportit publik.

Pozicioni i Shqipërisë në negociatat për Ndryshimet Klimatike

Shqipëria në kornizën e UNFCCC

Në bisedimet për ndryshimet klimaterike nderkombetare Shqipëria ndan të njëjtin pozicion me atë të Bashkimit Europian.

Shqipëria ka ratifikuar Kornizën e Ndëhyrjes për Ndryshimin Klimatik të Kombeve të Bashkuara (UNFCCC) dhe Protokollin Kyoto me statusin e Non-Annex 1 Party. Në diskutimet për Ndryshimet Klimatike Shqipëria ndan pozicionin në krah të Bashkimit Europian, me kufizimin e të qenit Non Annex 1 party e angazhuar për implementimin e “Aksioneve kombëtare të lehtësimit të përshtatshëm”-NAMAs.

Programi për Zhvillim i Kombeve të Bashkuara (UNDP) dhe Global Environment Facility (GEF) mbështesin Shqipërinë në çështjet dhe përshtatjen e masave për ndryshimet klimetike, përfshirë kombinimin e kapacitetit ndërtues dhe fuqizimin e punës, si dhe projekte konkrete dhe praktike. Në lidhje me këtë, Shqipëria ka nisur **projektin për Komunikimin e Tretë Kombëtar të UNFCCC (TNC)** me bashkëpunimin e UNDP dhe GEF.

Projekti, që do të përfundojë në Mars 2016, ka si qëllim të mbështesë Shqipërinë në:

- Përditësimin e Inventarit vjetor Antropogjenik GHG për periudhën 2000-2005, duke u përqëndruar te sektorët që kanë nivel të lartë të emetimit të gazit, si sektori i transportit dhe industrisë;
- Zhvillimin e skenarëve për ndryshet klimatike, vlerësimin e risqeve që lidhen me klimën dhe përshtatjen me focus në biodiversitet, burimet ujore, agrikulturë, pyje, popullsia dhe shëndeti për gjithë rajonin bregdetar;
- Zhvillimin e një strategjie për uljen e nivelit të karbonit duke përdorur modelin e lehtësimit (state-of-the-art);
- Fuqizimin e kapacitetit institucional për implementimin e Konventës në Shqipëri, përfshirë aktivitetet që lidhen me edukimin dhe ndërgjegjësimin për ndryshimet klimatike.

Procesi i përgatitjes së Komunikimeve kombëtare konsiderohet si mjet Raportimi për UNFCCC dhe për integrimin e ndryshimeve klimatike në procesin e planifikimit kombëtar dhe programimin nëpërmjet mobilizimit të burimeve të reja.

Dokumenti teknik për INDC

Puna përgatitore në Shqipëri për përcaktimin e pozicionit që do të mbajë Shqipëria në Paris COP 21 (2015) përfshirë përgatitjen e një dokumenti për background-in teknik (përgatitur nga ECRAN dhe realizuar në Gusht 2015).

Dokumenti jep rezultatet e llogaritjeve për nivelin bazë të emetimeve, dhe analizon opsionet për reduktimin e emetimeve dhe kostot dhe përfitimet përkatëse, sipas një qasje lart-poshtë, bazuar në faktorët e energjisë për sektor, sipas GVA kombëtare në atë sektor.

Sipas Dokumentit Teknik, është përpunuar për Shqipërinë niveli i mëposhtëm i emetimeve:

Emetimi i CO ₂ për sektorin (ktons)	2012	2015	2020	2025	2030
Rezidencial dhe shërbime	251	269	293	320	352
Industri	980	1064	1243	1534	2032
Transport	2,238	2,431	2,682	2,898	3,197
Agrikulturë	243	275	307	341	311
Pa përdorim energjie	101	101	101	101	101
Dega e energjisë	139	142	155	159	175
Prodhim Elektriciteti	0	0	0	0	7

Tabela 11 – Dokumenti Teknik për vlerësimin e emetimeve

Si tregohet në tabelën e mësipërme, sektori i transportit është vlerësuar se emeton 2,238 ktons të totalit të ndotjeve me CO₂ në 2012 – rezultat ky i krahasueshëm me skenarin për nivelin e ndotjeve të përmendur në këtë STP – dhe për të patur një rritje të emetimeve deri në vitin 2030.

Në lidhje me opsionet e përmirësimit të sektorit të transportit (Kapitulli 3.2.4) është aplikuar një qasje për intensitetin e energjisë, si tregohet në tabelën e mëposhtme.

Masa	Reduktimi
Rritje e efijencës për flotën me benzinë dhe naftë	Mjetet modern do të përfshijnë dy ose tre teknologji të përshtatura me qëllim që të rrisin efijencën e mjeteve.
Kalimi në mjete me karburant alternativ	Karburant Alternativ - Benzinë HEV (hibrid)
	Karburant Alternativ - Naftë HEV (hibrid)
	Karburant Alternativ – EV (Mjete Elektrike)
	Karburant Alternativ – CNG (Mjete qe furnizohen me gaz)
Ndryshime modale	Ndryshimi nga mjete private në transport publik (kalimi shpejtë në skemën e përdorimit të autobuzeve)
Biokarburant	10% biokarburant deri në 2030 (5% deri në 2025)

Tabela 12 – Dokumenti Teknik për masat INDC

Si tregohet në tabelën e mësipërme, masat e sugjeruara kanë nevojë për një hapësirë më të madhe kohore (dmth. 2016-2030) se sa ajo që mbulon STP (dmth. 2016-2020). Gjithsesi, si shpjegohet në kapitujt pasardhës, masat STP përfshijnë të gjithë masat afatshkurtra të parashikuara nga INDC (psh. rinovimi i flotës, ndryshimi i llojit të transportit, etj.)

(INDC) zyrtar i paraqitur në Paris COP 21, 2015

Në vazhdimësi të Vendimit 1/CP.19 dhe vendimit 1/CP.20 i Konventës së Kombeve të Bashkuara për Ndryshimet Klimatike (UNFCCC), Shqipëria prezantoi Intended Nationally Determined Contribution (INDC) në Shtator 2015. Në këtë document, Shqipëria komunikon zyrtarisht strategjinë e saj për reduktimin e ndotjeve dhe

kontributin e saj në përmirësim, bazuar në objektivat e vendosur në skenarë (reduktimi i ndotjeve me GHG në projeksionin relativ për ndotjet në të ardhmen emissions¹⁸). INDC mbulon vetëm greenhouse gas që vjen nga dy sektorë (dmth. Proceset Energjitike dhe Industriale) ndërsa në sektorët e tjerë (si agrikultura, pyjet dhe përdorimet e tjera të tokës) do të shtohen kur kushtet teknike ta mundësojnë atë. **Nuk janë vendosur objektiva specifike për ndotjet nga transporti.**

Me INDC, prezantuar zyrtarisht në Konferencën Paris COP 21, Qeveria Shqiptare angazhohet për reduktimin e përgjithshëm të ndotjeve me CO₂ me 11.5 % në periudhën 2016-2030. Ky reduktim vlen 708 kt më pak dioksid karboni në 2015 në krahasim me 2016.

Pjesëmarrja në mekanizmat ndërkombëtarë të tregut (si EU ETS) për ndotjet është konfirmuar.

3.3 Objektivat kryesor për zhvillimin e Planit për Transportin e Qëndrueshëm në Shqipëri

Përkufizimi i strategjisë Shqiptare për një sistem të qëndrueshëm transporti kërkon, si hap kryesor, vendosjen e një vizioni që përkthen konceptin e përgjithshëm të qëndrueshmërisë së transportit me orientim të veçantë për Shqipërinë, duke marrë parasysh:

- qëllimin specifik dhe afatin kohor të planit, siç është përshkruar në paragrafin 0
- situatën aktuale, në terma të ndotjes së përgjithshme & nivelit të konsumimit të ajrit **Error! Reference source not found.**
- konceptin e qëndrueshmërisë së transportit, (përmbledhur në paragrafin 3.1)
- objektivat e vendosur nga dokumentat zyrtare strategjike që janë të rëndësishëm për zhvillimin e qëndrueshëm të vendit (përmbledhur në paragrafin

Prezantimi dhe diskutimi me Ministrinë e Transportit dhe Infrastrukturës, si dhe me palët e tjera të Interesit, ka mundësuar që të ndajmë vizionin dhe objektivat, dhe të bëjmë rregullimet e tyre, për të patur një kornizë të qartë për fazat e tjera të përpunimit të STP.

Një pikë kyçe për përcaktimin e objektivave të STP është të vendoset deri në çfarë shtrirje do të konsiderohet ndryshimi drejt llojeve të transportit me më pak ndotje në analizë. Ndryshimi ka të bëjë me kalimin në përdorim të transportit më miqësor me mjedisin (në përgjithësi, nga transport privat në publik dhe nga transport rrugor në hekurudhor për distancat e largëta), si dhe disponueshmërinë e nivelit të duhur të shërbimit për këto zgjidhje alternative. Duke patur parasysh karakteristikat e rrjetit hekurudhor në Shqipëri dhe intervalin kohor të projekteve të hekurudhës, implementimi i këtyre masave kërkon përpjekje të forta, përfshirë investimet në infrastrukturë dhe për këtë arsye është e vështirë të arrihet – të paktën në një nivel domethënës – deri në 2020 (korniza kohore e planit STP).

¹⁸ Zyrtarisht e deklaruar, “Duke patur të dhëna shumë të paqarta në lidhje me CO₂ greenhouse gases”, Shqipëria vendosi që të shpallë INDC vetëm për CO₂.

Prandaj, identifikimi i objektivave kryesorë të qëndrueshmërisë dhe masat që lidhen me to do të përqëndrohen në skenarin “Pa ndryshim (domethënës) në transport hekurudhor”. Kjo nënkupton që, veçanërisht për fluksin e brendshëm të transportit, **STP do të fokusohet në masat rregullatore, organizative dhe infrastrukturore që lidhen me reduktimin e ndotjes së ajrit si dhe përmirësimin e efikasitetit të energjisë për llojin mbizotërues të transportit (rrugor)**, që përfaqëson gjithashtu konsumatorin kryesor të energjisë dhe burimin kryesor të ndotjes së ajrit mes llojeve të transportit.

Analiza niset nga konsiderata se, si rregull i përgjithshëm, udhëtimi është i nevojshëm për aktivitete si: të jetuarit, të punuarit, shopping, edukimi dhe koha e lirë. Shpërndarja e këtyre aktiviteteve ka një impakt të rëndësishëm në ndërveprimin ndërmjet përdorimit të tokës dhe transportit. Këto udhëtime ndodhin në sistemin e transportit në një rend zgjedhjesh:

- Zgjedhja e rrugës (itinerarit) e influencuar nga faktorë të ndryshëm si kosto dhe koha e udhëtimit;
- Zotërimi i një mjeti (me karakteristika të veçanta në terma të përmasës, llojit të karburantit dhe teknologjisë) dhe/ose përdorimi i transportit publik.

Këto vendime ndikojnë në fluksin në rrjet dhe gjithashtu në emetime dhe konsumin e energjisë.

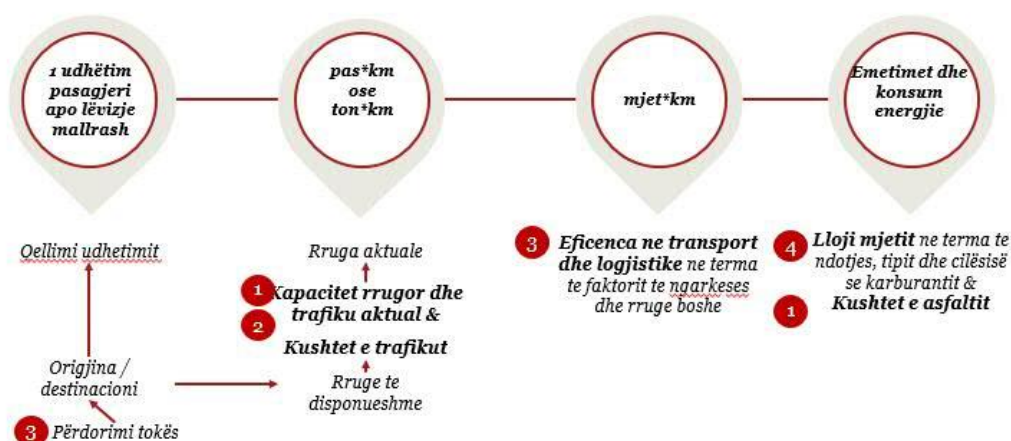


Figura 18 – Udhëzimet për ndotjet nga transporti rrugor

Udhëzimet për ndotjet nga transporti rrugor sugjerojnë që politikat për transportin e qëndrueshëm duhet të përqëndrohen në reduktimin e nevojës për të udhëtuar dhe kalimin në një sistem transporti më social, ekonomik dhe efikas për mjedisin, në vend që t'i jepet vëmendje vetëm përmirësimit teknologjik të mjeteve dhe karburanteve.

Kjo paradigë është përkthyer në një kornizë më metodologjike, qasja “**Shmang-Ndrysho-Përmirëso**” (A-I-S), gjerësisht e pranuar si një guidë për politikat që promovojnë qëndrueshmërinë e lëvizjes. Kjo do të thotë që politika e transportit duhet (në këtë radhë) të përpiqet të reduktojë nevojën për udhëtim dhe të shkurtojë distancat, të promovojë kalimin në mënyrë më të qëndrueshme transporti, në veçanti (si shihet në figurën e mëposhtme):

- **Shmang** do të thotë reduktim i nevojës për të udhëtuar, për shembull duke integruar përdorimin e tokës dhe planifikimin e transportit për të krijuar një grup local aktiviteteve ekonomike që kërkojnë më pak lëvizje; duke ndryshuar mënyrën se si është organizuar prodhimi (psh., duke vepruar më shumë online); dhe duke zhvilluar zinxhirët logjistikë multimodalë për të shmangur udhëtimet e panevojshme.
- **Ndrysho** do të thotë ndryshimi në një mënyrë transporti që është më eficient për energjinë, si ndryshimi nga rrugë tokësore në hekurudhë apo rrugë ujore, ose në drejtime të mipërcaktuara, ose ndryshimi i transportit të pasagjerëve nga mjetet private në transport publik ose mjete pa motor.
- **Përmirëso** do të thotë përdorimi i teknologjive që janë më efikente për energjinë, përfshirë përmirësimin e standardeve të mjeteve, inspektimin, dhe përforsimin; zhvillimin e teknologjive të përmirësuar të mjeteve dhe karburantit; dhe përmirësimin e efikasitetit të transportit duke përdorur teknologjinë e informacionit.

Sipas kornizës metodologjike të propozuar, identifikimi i objektivave të STP dhe masat që lidhen me to mund të arrihet duke i kthyer përgjigje tre pyetjeve vlerësuese (siç është përmbledhur në figurën e mëposhtme). Për arsyet e përmendura më lart, masat “shmang” & “përmirëso” do të jenë më të rëndësishme për të përmirësuar qëndrueshmërinë në hapësirën e STP (2020), ndërsa masa “ndrysho” do të kërkojë implementim më të gjatë në kohë, gjithashtu disa veprime paraprahe që mund të implementohen brenda 2020.

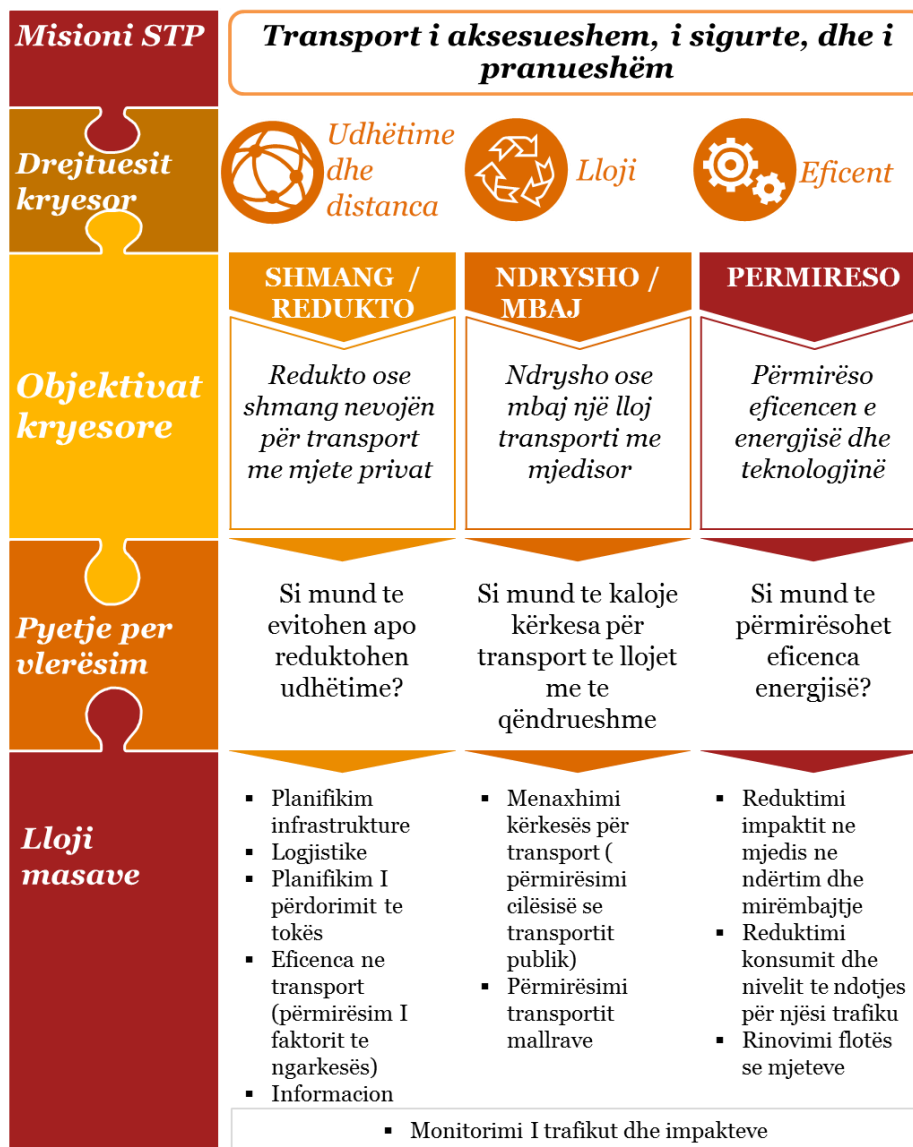


Figure 19 – Qasja Shmang Redukto Permireso

3.4 Nga praktikat më të mira ndërkombëtare në masat e aplikueshme për kontekstin Shqiptar

Praktikat më të mira ndërkombëtare për reduktimin e emetimeve në sektorin e transportit mundësojnë një input të rëndësishëm në zhvillimin e STP, veçanërisht kur janë aplikuar në situatë që janë të ngjashme me kontekstin Shqiptar. Në këtë mënyrë, shqyrtimi i Praktikave më të Mira i realizuar nga ekipi i Konsulentëve sigurojnë se Plani final për Transportin e Qëndrueshëm është në linjë me qëllimet e Shqipërisë për një mjedis natyral të qëndrueshëm, vitalitet ekonomik dhe komunitete të shëndetshme ndërkohë që mundësohet një sistem efikas dhe të përballueshëm transporti.

Është realizuar një shqyrtim i praktikave më të mira ndërkombëtare në politikat për qëndrueshmërinë e transportit në nivel kombëtar dhe ndërkombëtar (siç është paraqitur

me detaje në Aneksin për Objektivat e Qëndrueshmërisë dhe Praktikave më të Mira). Kjo analizë u realizua në dy faza:

- një shqyrtim i nivelit të lartë i masave të implementuara në kontekste të tjera, për të zgjedhur ato që janë më të përshtatshme për t'u aplikuar në kontekstin Shqiptar (sipas një analize multi-kriteriale)
- një analizë më e detajuar e Praktikave më të Mira që lidhen me masat e përzgjedhura, për të mundësuar të dhëna për zhvillimin e masave që do të përfshihen në STP për Shqipërinë.

Procesi i përkufizimit të përgjithshëm të STP – duke filluar nga shqyrtimi i Praktikave më të Mira deri te përzgjedhja finale e masave të STP measures – është përmbledhur në figurën e mëposhtme, dhe përshkruar në paragrafin pasardhës.

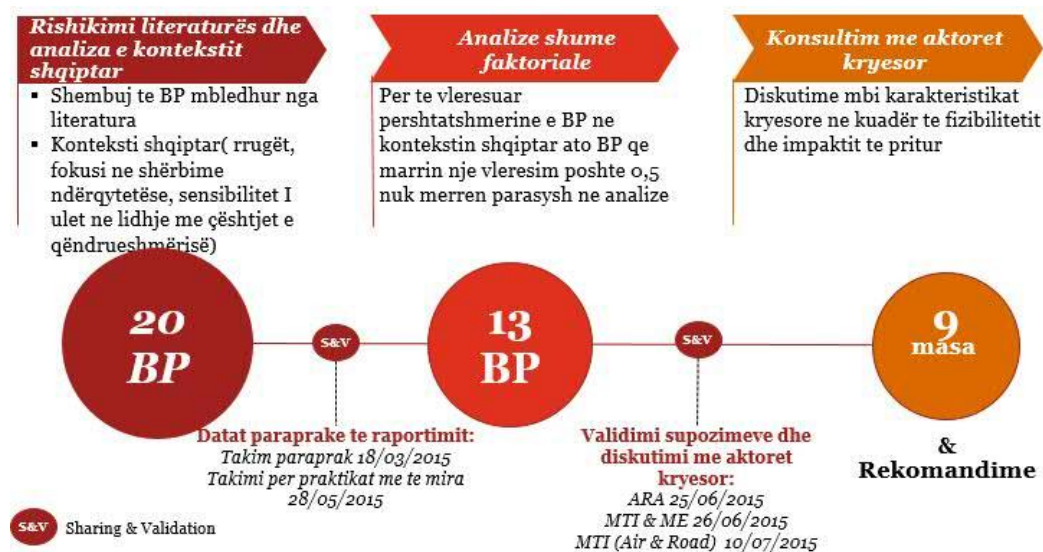


Figura 20 – Procesi i përgjithshëm për përkufizimin e masave STP

Zgjedhja e masave të përshtatshme për qëndrueshmërinë nëpërmjet vlerësimit multi-kriterial

Për të identifikuar masat më efektive që do të konsiderohen si Praktikatat më të Mira për kontekstin Shqiptar, u realizua **një vlerësim multi-kriterial për masat e mundshme për transportin e qëndrueshëm**, në bazë të “shqyrtimit të praktikave më të mira”. Analiza multi-kriteriale (MCA) mundëson një mënyrë sistematike për vendimmarrësit që të organizojnë dhe klasifikojnë një gamë të gjerë informacioni që është i rëndësishëm për të zgjedhur masat më të përshtatshme të STP. MCA mundëson krijimin e një kornize të strukturuar për krahasimin e alternativave (nga lista me praktikatat më të mira të identifikuara) në bazë të disa kriterëve. Kriteret e përdorur në analizën MCA duhet të jenë të pavarur nga njëri-tjetri, dhe të mbulojnë tema të ndryshme, në mënyrë që të zbërthejnë problemet komplekse në komponentë më të vegjël.

Kriteret që kanë të bëjnë me identifikimin e praktikave më të mira për kontekstin Shqiptar janë përmbledhur në aspektin teknik, ekonomik, mjedisor, ligjor dhe politik. Në veçanti, **kriteret e zgjedhura janë si më poshtë:**

- **Fizibiliteti:** fizibiliteti i bazuar në kompetencat teknike në dispozicion;
- **Kostot:** kostot operative dhe të investimit;
- **Burimet për mbrojtjen e mjedisit:** reduktimi i GHG dhe grimcave emetuese, bazuar në shqyrtimin e literaturës;
- **Përputhja me afatin e kërkuar për ndërhyrjen (2020):** masat e zgjedhura duhet të jenë të realizueshme brenda afatit kohor, në kontekstin Shqiptar;
- **Matshmëria:** efektet e masës duhet të jenë lehtësisht të matshme;
- **Lehtësia e implementimit:** duke patur parasysh kompleksitetin në terma të llojit, numrit dhe përmasës së entiteteve të përfshira në përkufizimin e politikës, ekzekutimin dhe monitorimin;
- **Vargu operativ:** masa mund të jetë vendosur në nivel kombëtar (rëndësi më e lartë), ose në nivel lokal ose rajonal (rëndësi më e ulët);
- **Mbështetja politike:** koordinimi me planin kombëtar dhe sectorial në Shqipëri;
- **Sfida potenciale ligjore:** konfliktet e masës me legjislacionin ekzistues në Shqipëri (konfliktet rezultojnë me mundësi të ulët për të ndodhur);

Figura e mëposhtme tregon qasjen e përdorur për analizën multi-kriteriale, bazuar në tre koncepte: Kriteret, Rezultati dhe Pesha.

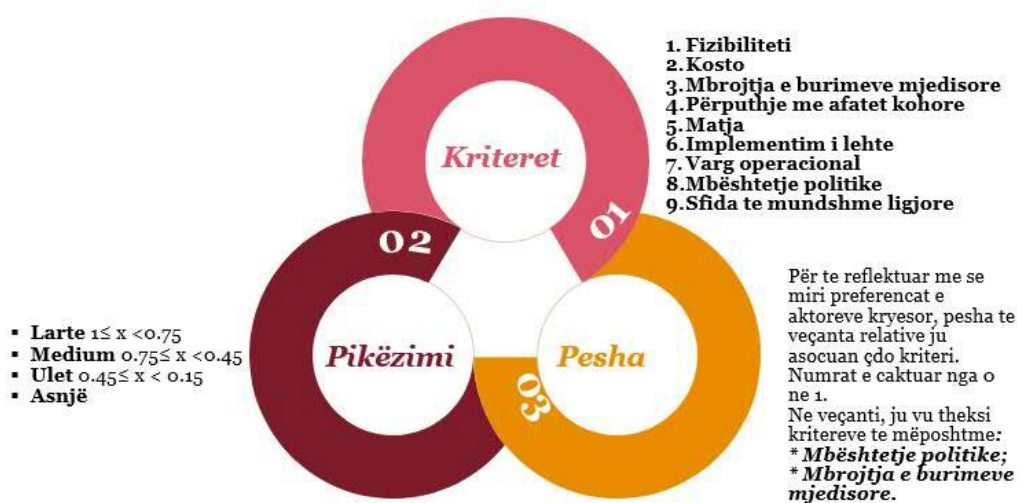


Figura 21 – Qasja për analizën Multi-kriteriale

Për çdo masë të identifikuar, është dhënë një vlerësim për çdo kriter; vlerësimi cilësor është kthyer në formë numerike, nga 0 në 1, sipas tabelës më poshtë.

Rëndësia	Pikëzimi
E lartë	$1 \leq x < 0.75$

Mesatare	$0.75 \leq x < 0.45$
E ulët	$0.45 \leq x < 0.15$
Fare	$0.15 \leq x < 0$

Tabela 13 – Tabela e Rëndësisë për Kriteret

Procesi i pikëzimit për çdo kriter për të gjithë praktikatat më të mira të identifikuara është realizuar nga ekspertët në ekipin e Konsulentëve. Për të minimizuar subjektivitetin në pikëzim, rezultati i vendosur është konsideruar si baza për diskutime të mëtejshme që mund të zhvillohen me Palët e Interesit të përfshira në proces.

Për më tepër, për të reflektuar më mirë preferencat e Palëve të Interesit të përfshira në procesin STP, peshë e rëndësishme e ndarë i është dhënë çdo kriteri. Pesha numerike varion nga 0 në 1, dhe shuma e të gjithës është 1.

Veçanërisht, janë theksuar kriteret e mëposhtme:

- Mbështetja politike;
- Burimet për mbrojtjen e mjedisit.

Përmes përdorimit të këtyre vlerësimeve, i është dhënë më shumë përparësi masave që janë në sinergji me kornizën e politikave në Shqipëri dhe masat që prodhojnë rezultatin më të mirë në reduktimin e emetimeve, bazuar në të dhënat nga literature.

Tabela e mëposhtme paraqet matricën e rezultateve për kriteret në të cilën çdo rresht përshkruan një nga praktikatat më të mira dhe çdo kolonë përshkruan performancën e secilës kundrejt çdo kriteri. Vlerësimi i secilës prej praktikave më të mira është realizuar duke shumëzuar pikët për çdo kriter me rëndësinë e atij kriteri, dhe pastaj duke i shtuar të gjithave 3F

	weight Σ w _i = 1	Kriteret									Pikëzimi final
		Fizibilitet	Me përputhje me afatet	I matshëm	Implementim i lehtë	Operativ	Mbështetje politike	Pengesa ligjore	Kostot	Mbrojta burimeve mjedisore	
PRAKTIKAT MË TË MIRA	1A. Rrëthorullime	0.75	0.75	0.25	0.25	0	0.25	0.75	0.45	0.5	0.42
	1B. Zhvillimi kapacitetere	0.45	0.45	0.15	0.45	1	1	0.75	0.45	0.45	0.60
	1C. Kucitet e asfaltit	0.45	0.45	0.45	0.45	1	1	0.75	0.45	0.45	0.63
	1D. Inovacionet në asfalt	0.45	0.5	0.45	0.45	0.75	1	0.75	0.15	0.5	0.59
	2A. Optimizim i sinjalistikës	0.75	0.45	0.15	0.15	0.15	0.5	0.75	0.45	0.5	0.44
	2B. Sisteme inteligjente transporti	0.75	0.75	0.65	0.15		0.75	0.75	0.15	0.75	0.58
	2C. Masa të zgjuara dhe të buta	0.75	0.75	0.45	0.5	0.45	0.75	0.75	0.25	0.5	0.58
	2D. Stacionet e monitorimit të cilësive së ajrit	0.45	0.75	0.45	0.45	1	1	1	0.25	0.25	0.61
	3A. Rritja densitetit	0.45	0	0.5	0.25	0.25	0.25	0.45	0.25	0.45	0.32
	3B. Përdorim integruar tokës me planifikimin e sistemit të transportit	0.45	0	0.45	0.25	0.45	0.25	0.45	0.25	0.45	0.34
	3C. Përdorimi mirë i tokës	0.45	0	0.45	0.25	0.15	0.25	0.45	0.25	0.45	0.31
	3D. Përmirësimi transportit publik	0.75	0.45	0.45	0.15	0.15	0.5	1	0.5	1	0.59
	3E. Suport për biçikletat	0.5	0.75	0.45	0.25	0	0.25	0.45	0.45	0.3	0.48
	3F. Suport për këmbësorët	0.5	0.75	0.45	0.25	0	0.25	0.45	0.45	0.3	0.48
	3G. Suport ndaj rritjes të transportit të mallrave	0.45	0.15	0.5	0.45	0.75	0.75	0.5	0.25	0.75	0.56
	3H. Inovacione dhe efikasitet në manaxhimin e mallrave	0.75	0.45	0.75	0.25	0.5	0.45	0.75	0.45	0.75	0.58
	3I. Manaxhimi mallrave	0.75	1	0.45	0.45	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.73
	3J. Reduktimi transportit të mallrave	0.45	0.15	0.75	0.25	0.75	0.45	0.25	0.25	0.75	0.50
	4A. Tarifa e cila të regjistrimit vjetor	0.75	0.75	0.45	0.5	1	1	0.5	0.75	0.25	0.67
	4B. Incentiva financiare	0.75	0.75	0.75	0.5	1	1	0.5	0.25	0.65	0.73

Tabela 14 – Matrica e performacës multi-kriteriale për zgjedhjen e praktikave më të mira

Në tabelën e mëposhtme është paraqitur radhitja përfundimtare (sipas matricës së performancës) e praktikave më të mira të identifikuara në raportin e dytë të projektit.

Praktikat me te mira	Pikezimi final	Rankimi
3I. Menaxhimi mallrave	0.73	1
4B. Incentiva financiar	0.73	2
4A. Tarifa efciente te regjistrimit vjetor	0.67	3
1C. Kushtet e asfaltit	0.63	4
2D. Stacionet e monitorimit te cilesise se ajrit	0.61	5
1B. Zhvillimi kapaciteteve	0.60	6
1D. Novacionet ne asfalt	0.59	7
3D. Permireshimi transportit publik	0.59	8
3H. Novacione dhe efcenca ne manaxhimin e mallrave	0.58	9
2C. Masa te zgjuara dhe te buta	0.58	10
2B. Sisteme inteligjente transporti	0.58	11
3G. Suport ndaj rrjetit te transportit te mallrave	0.56	12
3J. Reduktimi transportit te mallrave	0.50	13
3F. Suport per kembesoret	0.48	14
3E. Suport per bicikletat	0.48	15
2A. Optimizimi I sinjalistikës	0.44	16
1A. Rrethrotullime	0.42	17
3B. Perdorim integruar tokes me planifikimin e sistemit te transportit	0.34	18
3A. Rritja densitetit	0.32	19
3C. Perdorimi mix I tokes	0.31	20

Tabela 15 – Rankimi praktikave me te mira

Në bazë të elementëve të treguar në matricën e performancës, **disa nga praktikat më të mira duket të jenë më pak koherente, në terma të fizibilitetit teknik dhe ekonomik**, me kontekstin Shqiptar si dhe me qëllimin specifik të STP (dmth. Fokusi në trafikun ekstra-urban; dhe hapësira kohore deri në 2020). Rrjedhimisht, nuk mund të gjenerohet efektivitet i lartë në mjedis, dhe/ose efiçencë ekonomike, dhe/ose fizibilitet i lartë. Në veçanti, një prag prej 0.50 është vendosur për vlerësimin e praktikave më të mira që përshtaten në kontekstin Shqiptar, kështu që **Praktikat më të Mira me rezultatin final $0 < 0.50$ u përjashtuan nga analiza e mëtejshme**, si paraqitet në figurën e mëposhtme.

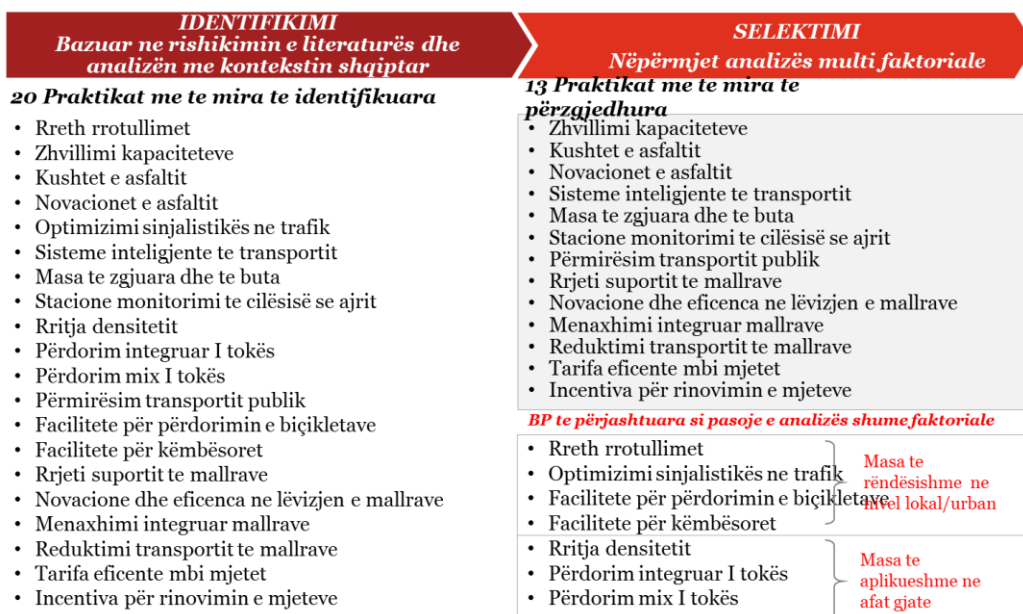


Figure 22 – Rezultatet e MCA

Një përzgjedhje e tillë mund të shpjegohet si më poshtë:

- Praktikat më të Mira që zakonisht lidhen me **zonat locale/urbane** mund të përjashtohen (duke qenë se STP përqëndrohet në trafikun ekstra-urban), dmth. rrethrotullimet, optimizimi i sinjalistikës së trafikut¹⁹, si dhe mbështetja për ecjen në këmbë dhe me biçikletë.
- Praktikat më të Mira të karakterizuara nga **implementimi/efektiviteti afatgjatë** janë gjithashtu më pak të rëndësishme, duke qenë se aplikimi i tyre ka pak mundësi të jetë i arritshëm – të paktën në një nivel të rëndësishëm – deri në 2020 (korniza kohore e këtij STP); kjo aplikohet për masat që lidhen me rritjen e densitetit, përdorimin e integruar të tokës dhe planifikimin e transportit e përdorimin e tokës bashkë. Për më tepër, Praktikat më të Mira ndikohen gjithashtu nga rezultatet e ulëta në “vargun operativ”, duke qenë se lidhen më tepër me zonat bashkiake.

Praktika të tilla më të Mira janë ndarë, zgjedhur dhe vërtetuar me të gjithë Palët kryesore të Interesit të përfshira në përpunimin e STP.

	13+1 BPs	SELEKTIMI Ne baze te analizes shume faktoriale	VLERESIMI FINAL Pas konsultimit me aktoret kryesor
		• <u>Zhvillimi kapaciteteve</u> (per eliminimin e pengesave)	➢ Shume e rendesishme
		• <u>Kushtet e asfaltit</u> (permiresim)	➢ Shume e rendesishme
		• <u>Novacionet ne asfalt</u>	➢ I rendesishem, udhezime mbi zgjidhjet e reja per te arritur nje implementim te gjere ne afat gjate
		• <u>Masa te zgjuara dhe te buta</u> (fushata reklamash per transportin e qendrueshem etj.)	➢ I rendesishem, si mbeshetetes ne masat e tjera STP
		• <u>Stacionet e monitorimit te cilesise se ajrit</u>	➢ Shume I rendesishem, qellimi duhet te zgjerohet per te patur dhe nje monitorim te trafikut
		• <u>Permiresim transportit publik</u>	➢ I rendesishem, duke marre parasysh fokusin ne transport publik dhe afatin kohor te STP (2020)
		• <u>Sisteme inteligjente transporti</u>	
		• <u>Mbeshetje e rrjetit te levizjes se mallrave</u>	➢ Shume I rendesishem, per tu pergatitur si nje pakete e integruar per racionalizmin e trafikut te mallrave: nepermjet ngritjes se platformave logjistike qe mund te zhvillohen me tej si terminale multimodale
		• <u>Novacione dhe eficaenca ne levizjen e mallrave</u>	
		• <u>Menaxhimi integruar mallrave</u>	
		• <u>Reduktimi transportit te mallrave</u>	
		• <u>Tarifa eficaente mbi mjetet</u>	➢ Shume I rendesishem per tu propozuar si nje pakete e vetme me qellimin e rinovimit te mjeteve
		• <u>Incentiva per rinovimin e mjeteve</u>	
		• <u>Përdorimi tokës (optimizimi dhe reduktimi intensitetit të transportit)</u>	➢ Pavaresisht se masa pritet te implementohet ne periudhe afat mesem apo afat gjate, mund te fillohet puna me pergatitjen e udhezimeve per hapat e pare (rregullore dhe kerkesa)

Figure 23 – Rezultatet e konsultimit me aktoret kryesor

Procesi i Konsultimit²⁰, rezultatet e të cilit paraqiten në Figurën 18, ndërkohë që konfirmon paketën e masave të listuar më lart, konkludoi se:

- disa masa do të zhvillohen si një **paketë e integruar**;
- disa masa janë interesante por – në këtë fazë – do të zhvillohen si **udhëzime** për të përcaktuar fazat paraprake që janë të nevojshme për implementimin e gjerë pas

¹⁹ Psh. Nw rrjetin kombëtar rrugor, ka vetëm seksione semaforesh- pra optimizimi i sinjalistikës dhe rrethrotullimet janë të nevojshme – në vecanti në zonat e hyrjes në qytete që janë jashtë qellimit të këtij STP.

²⁰ Komentet janë dhënë gjatë takimit të 26 Qershor 2015 me MTI dhe EBRD.

2020, si dhe për të ndërtuar bazën për një marrëveshje me aktorë të tjerë që do të përfshihen.

Megjithëse masat që lidhen me densitetin dhe përdorimin e tokës duhet të përvijohen (duke qene se rezultuan me me pak se 0,50 pikë), janë marrë parasysh disa indikator duke qene se nga pikepamja e aktoreve kryesor, keto masa duhet te gjenerojnë impact të rëndësishëm pare në periduhë afat gjate. Prandaj, një masë për “**përdorimin e tokës**” është përfshirë në STP, për të reflektuar këtë dimension.

Lista finale e masave që do të përfshihen në STP është si më poshtë:

- | | |
|---|---|
| 1. Zgjerimi i kapacitetit; | 6. Menaxhimi i transportit të integruar të mallrave ²¹ |
| 2. Kushtet e asfaltit; | 7. Përmirësimi i transportit publik |
| 3. Novacioni për asfaltin; | 8. Incentiva, taksa dhe tarifa eficiente |
| 4. Cilësia e ajrit dhe stacionet e monitorimit të trafikut; | 9. Masat për përdorimin e tokës |
| 5. Masat e buta dhe të zgjuara; | |

Praktikat më të mira të studiuar më tej për zhvillimin e detajuar të STP

Për hartimin e detajuar të 9 masave të zgjedhura në kontekstin Shqiptar, u zhvillua një analizë më e zgjeruar. Tabela e mëposhtme përmbledh Praktikat më të Mira ndërkombëtare të analizuara për këtë qëllim.

Shembuj të Praktikave më të Mira	
Masa	Vendndodhja
Kushtet e asfaltit	Studim rasti në Serbi
	Studim rasti MoDOT
Inovacioni për asfaltimin	Autostrada Milano-Napoli (A1)
	Autostrada Bologna-Taranto (A14)
Sistemet inteligjente të transportit	Qendra për Ekselencën Mjedisore AASHTO
Menaxhimi i transportit të integruar të mallrave	Promovimi i Logjistikës së Qëndrueshme për Transportin e Mallrave në Ljubljana, Slloveni
	Krijimi i një rrjeti të qëndrueshëm të cilësisë së lartë për transportin e mallrave në Rotterdam
Përmirësimi i transportit publik	Strategjia Multimodale e Transportit në Kosovë
Stimuj financiarë për mjetet më të pastra dhe më efi/ente	Si veprohet në SHBA, Gjermani dhe Francë
Masat e buta dhe të zgjuara	BVeprimi në Ballkan/2015 Akademia e të Rinjve
Stacionet e monitorimit të cilësisë së ajrit dhe trafikut	Studim rasti në Greqi

Tabela 16: Praktikatat më të mira Ndërkombëtare të analizuara

²¹ Duke përfshirë masat në lidhje me “Novacionet dhe eficienten në levizjen e mallrave”, “Sisteme inteligjente transporti” (për mallra), “Rrjeti mallrave” dhe “Reduktimi transportit të mallrave”

Karburanti i cilësisë së ulët

Karburanti i cilësisë së ulët është përmendur nga palët e interesit gjatë zhvillimit të STP si një factor i rëndësishëm që ndikon negativisht në qëndrueshmërinë e transportit në Shqipëri. Në kapitullin 2.5, është vënë në dukje se impakti i karburantit të cilësisë së ulët (në terma të nivelit të squfurit) mund të jetë një rritje nga 6% në 36% të grimcave ndotës, ndërsa për konsumin e energjisë dhe emetimit të CO₂ është një impact i ulët. Si// është përmendur në këtë kapitull, masat ligjore që merren zakonisht për këtë çështje, janë marrë edhe nga Shqipëria, kështu që elementi kyç për këtë çështje do të ishte rritja e efektivitetit të implementimit të këtyre masave, ndërsa nuk janë kërkuar investime specifike ose masa rregullatore të tjera.

3.5 Praktikë më të Mira dhe rekomandimet për transportin detar, hekurudhor dhe ajror

Sic u përmend në paragrafët e mëprshëm, masat konkrete të propozuara për STP janë përqëndruar në ndërtimin e një sistemi transporti më eficient dhe të qëndrueshëm për transportin e pasagjerëve dhe mallrave, duke parë dominancën e lartë të këtij lloji transporti në shpërndarjen në treg, konsumin e energjisë dhe kontributin në ndotjen e ajrit.

Bashkë me identifikimin dhe përkufizimin e masave, gjithsesi, një **listë rekomandimesh për llojet e tjerë të transportit** janë zhvilluar për Palët Shqiptare të Interesit, bazuar në praktikë më të mira ndërkombëtare për qëndrueshmërinë në këtë sektor, si dhe në paralelizmin progresiv me standardet ndërkombëtare.

Këto rekomandime janë përgjithsisht udhëzime jo të detyrueshme që sugjerohen nga Literatura për operatorët e transportit dhe institucionet në fushën e qëndrueshmërisë së transportit. Hapësira kohore për këto rekomandime varion në bazë të llojit të transportit dhe sipas rastit. Gjithsesi, rekomandimet marrin në konsideratë diskutimet dhe sugjerimet e marra nga Palët e Interesit.

3.5.1 Transporti detar

Si praktika më të mira në sektorin e transportit detar, literature sugjeron përdorimin e gazit natyror, që do të conte në një reduktim prej 20% të CO₂ nëqoftëse zëvendëson naftën (burimi: Transporti dhe infrastruktura e tij, Susana Kahn Ribeiro, Shigeki Kobayashi, Vlerësimi katërt në IPCC, Cambridge University Press 2007).

Si shembuj të tjerë të praktikave më të mira të rëndësishme në Shqipëri, të planifikuara ose të aplikuara në vend, mund të citojmë si më poshtë²²:

- Themelimi me Vendim të Këshillit të Ministrave (VKM) Nr. 954 datë 30.09.2009 I **“Qendrës Operative Inter-institucionale Detare”** (MOIC-QNOD): Qendra është një Sistem I Integruar për Survejimin e Vijës Detare Shqiptare dhe vepron në emër të autoriteteve kombëtare kompetente, me qëllim që të sigurojë një

²² Burimi: See Mariner, IMOC/VTMIS, Best practice Albania, International Conference, Safe Transport of Dangerous Goods by Maritime and Inland Waterways, 2013.

organizim më të mirë, planifikim dhe drejtim të operacioneve detare, në përputhje me legjislacionin detar kombëtar dhe ndërkombëtar, duke bërë që subjektet qeveritare të kenë përgjegjësi dhe interes për menaxhimin e zonave detare. Qendra mbulon survejimin e trafikut detar nëpërmjet radarëve dhe tre zyra operative të vendosura në Shëngjin, Vlorë and Sarandë. Një sistem i tillë i përmirësuar survejimi mundëson një menaxhim më të lehtë të trafikut detar, përfshirë cfarë mund të ketë ndikim në mjedis.

- Vendosija në të ardhmen e **Shërbimit të trafikut me Anije/Sistemi Informativ dhe I Monitorimit për trafikun e Anijeve** (VTS/VTMIS). VTS /VTMIS është një setup teknik, ligjor dhe institucional, i ngritur nga autoritetet kompetente, për lehtësimin e monitorimit sistematik të lëvizjeve të anijeve dhe gjurmimin e tyre fizik dhe informativ, me qëllim mundësimin e tre shërbimeve kryesore: të ndihmojë marinarin për një lundrim të sigurtë në det, t'i mundësojë akses pa pengesa për aktivitetet tregëtare dhe të kohës së lirë dhe të kontribuojë në ruajtjen e detit dhe mjedisit përreth nga ndotjet, përmes një monitorimi më eficient dhe përmirësimit e reagimeve në rast aksidentesh, rrjedhje vaji, etj.
- Më tej, Marintek (2009) propozoi si praktika më të mira për transportin detar **optimizimin e flotës dhe kursit dhe reduktimin e shpejtësisë**, për të ulur konsumin e energjisë dhe nivelin e ndotjes së ajrit për njësi transporti detar.
- **LNG si karburant për anijet** në distance të shkurtra është propozuar gjithashtu si një nga praktikatat më të mira për reduktimin e emetimeve që vijnë nga transporti detar (Marintek 2009). Në fakt, djegia e gazit natyror prodhon më pak CO₂, NO_x, SO_x dhe PM. Përdorimi i gazit natyror, në formën e LNG, është një mënyrë shumë premtuese për reduktimin e emetimeve kryesore nga anijet. Aspekti negativ i këtij karburanti është hapësira që kërkon në pressure tank, kërkon tre apo katër herë më shumë hapësirë se një similar diesel oil tank, duke e bërë përdorimin e LNG të përshtatshëm për distancat e shkurtra detare.

3.5.2 Transporti hekurudhor

Transporti hekurudhor në Shqipëri në dekadën e fundit është karakterizuar nga dy dukuri kryesore:

- Infrastruktura gjithmonë e më e vjetër e hekurudhës dhe e shinave;
- Pakësimi i trafikut hekurudhor për pasagjerët dhe mallrat.

Rinovimi dhe përmirësimi teknologjik i infrastrukturës dhe shinave

Nevoja për modernizimin e **infrastrukturës dhe shinave** do të lejojë ofrimin e shërbimeve më efikente dhe të pastra të transportit. Kjo do të kontribuojë edhe në **ndryshimin modal** nga rrugë në hekurudhë (për transportin e pasagjerëve dhe mallrave), aspekt që do të detajohet në paragrafin e ardhshëm.

Në lidhje me **përmirësimin e infrastrukturës**, Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës ka identifikuar një listë projektësh prioritare për infrastrukturën (referojuni Aneksit për planin Kombëtar dhe Bazën Ligjore për STP) që do të shërbejë në këtë rast.

Përtej këtyre, rekomandimet për transportin hekurudhor të marra nga praktikat më të mira të përmendura në literaturë (burimi: Kahn Ribeiro et. al., 2007: Transport and its infrastructure Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA) përqëndrohet në:

- **Reduktimi i peshës së trenave:** reduktimi i peshës së shinave apo rrotave është një mënyrë efektive për reduktimin e energjisë së konsumuar dhe emetimit të CO₂.
- **Sistemi shtytës me efikasitet më të lartë dhe ndotje më të ulët.** Lokomotivat e reja dhe më efikasitet kanë një nivel dukshëm më të ulët të energjisë së konsumuar për ton*km në krahasim me të vjetrat, dhe gjithashtu emetim më të ulët falë filtrimit të grimcave. Projektet kërkimore të financuara nga BE²³ si CleanER-D (Clean European Rail-Diesel) do të mundësojnë detaje specifike në këtë fushë.
- **Frena të rigjenerueshme.** Frenat e rigjenerueshme janë përdorur në hekurudha për tre dekada, por me aplikim të limituar. Për sistemet aktuale, energjia elektrike e prodhuar nga frenimi është përdorur nëpërmjet një zinxhiri për energji për trenat e tjerë, duke reduktuar konsumin e energjisë dhe emetimit të CO₂. Në Shqipëri, gjithsesi, një masë e tillë do të ishte e mundshme vetëm pas elektrifikimit të rrjetit.

Ndryshimi Modal

Si theksohet nga Komisioni Europian (KE, White Paper on transport, DG MOVE, 2011), kërkesa në rritje për transport pasagjerësh dhe mallrash po rrit ndotjet dhe dyndjen në rrjetet e transportit. Në fakt, sektori i transportit është një nga përgjegjësit kryesorë të ndikimit negativ në mjedis në terma të emetimit të CO₂ dhe ndotësive të ajrit. Komisioni Europian (nëpërmjet Drejtorisë së Përgjithshme për Lëvizjen dhe Transportin e Komisionit Europian) dhe qeveritë vendase po bashkëpunojnë për një formë lëvizje që është e qëndrueshme, efi//ente për energjinë dhe në respekt të mjedisit.

Brenda kësaj kornize, rëndësia e kalimit në transport të qëndrueshëm dhe kalimi i transportit të pasagjerëve dhe mallrave në një lloj transporti më pak ndotës është një qëllim primar i politikave kombëtare dhe ndërkombëtare për transportin.

Për shembull, Komisioni Europian²⁴ vendos objektivin e një ndryshimi prej 50% në udhëtimet në distance të mesme për pasagjerët dhe në distance të largëta për mallrat nga transporti rrugor në lloje të tjerë transporti deri në 2050, për të arritur një reduktim prej 60% të emetimit të CO₂ dhe reduktim i domethënës i nevojës për karburant.

Objektivat zakonisht shoqërohen nga politika mbështetëse fiskale dhe programme dhe projekte nxitëse pilot, të aftë që të rrisin prirjen e pasagjerëve dhe operatorëve të transportit të mallrave për të përdorur lloje më të përshtatshëm të transportit.

²³ Një vështrim i përgjithshëm mundësohet në publikimet e BE « Më shumë efi//ent – më pak ndotës: Hoë 20 years of EU research cleaned up the internal combustion engine, and made it drive better », 2012 – kapitulli 4. Transporti hekurudhor.

²⁴ Vecanerisht, iu lutem konsideroni:

- EC, White Paper on transport, DG MOVE, 2011
- White Paper, Adapting to climate change: Towards a European framework for action, European Communities
- White Paper on Transport, Roadmap to a single European transport area – towards a competitive and resource-efficient transport system, European Communities, 2011.s, April 2009.

Një shembull i mirë i politikave mbështetëse fiskale është Eco-bonusi Italian, i vendosur me Dekret të Presidentit nr. 205/2006. Programi kishte si objektiv inkurajimin e ndryshimit të llojit të transportit të përdorur për mallrat në territorin Italian, përmes prezantimit të skemave nxitëse që mbështesin rritjen progressive të përdorimit të transportit detar për mallrat.

Programi European Marco Polo financoi ndryshimin e mënyrës së transportit nëpërmjet projekteve me interes European për ndryshimin e transportit të mallrave nga transporti rrugor në mënyra transporti që janë më të favorshme për mjedisin (në ve//anti hekurudhor dhe/ose detar). Programi mbështet gjithashtu veprimet katalizator, veprime që kanë si qëllim reduktimin e trafikut.

Këto politika janë gjithashtu të nevojshme për rikonsiderimin e OD së ofruar dhe normat e faktorëve të ngarkesës në bazë të rritjes së efi//encës së transportit në terma të reduktimit të CO₂, reduktimit të ndotjes së ajrit dhe kursimit të energjisë.

Racionalizimi dhe konsolidimi i transportit të mallrave si propozohet në masën e STP “**Menaxhim i transportit të integruar të mallrave**”, i orientuar në një periudhë afatshkurtër drejt optimizimit të transportit rrugor të mallrave, do të krijojë gjithashtu kushtet për zhvillimin në të ardhmen të transportit intermodal të mallrave, duke përdorur hekurudhën në lëvizjet në distance të gjata ndërmjet terminaleve dhe me tregun e huaj.

3.5.3 Transporti ajror

Praktikat me të mira për transportin ajror duhet të marrin parasysh rezultatet e studimit: transporti ajror është midis ndotësve me të vegjel të nderkohe që është i dyti për sa i përket konsumit të energjisë.

Mungesa e një operatori ajror kombëtar shmang mundësitë e politikave detyruese që lidhen direkt me operatorin. Roli proaktiv i aeroportit të Tiranës, tashmë ka përfshirë veprime të shumta në aspektin e qëndrueshmërisë. Për këtë arsye dhe duke marrë në konsideratë një kuadër të mirëpërcaktuar, ekipi sugjeron kryesisht aksione të bazuara në masa të buta, siç sugjerohen nga ICAO që mund të përshtaten në mënyrë vullnetare nga linjat ajrore. Politika të tilla do të orientohen kryesisht nga menaxhimi më i mirë i trafikut ekzistues në tokë (p.sh. duke reduktuar kohën e lëvizjes me taxi) dhe në ajër (p.sh. duke mundësuar itinerare më të drejtpërdrejta drejt aeroportit ose largimit prej tij).

Jane disa aksione që mund të ndermerren dhe të ndikojnë në efektin dhe rezultatet e këtij lloji transporti. Lista propozimeve nuk është finale (aksione të tjera mund të sugjerohen) por që të jenë të përshtatshme për situatën në Shqipëri.

Operacionet efikase dhe të qëndrueshme të aeroportit

Biokarburantet / karburantet alternative për Pajisjet e Suportit në Tokë

Pajisjet për Suportin e operacioneve në tokë të Aeroportit janë përgjegjëse për ndotjen akustike dhe emetimet e CO₂. Përdorimi i tyre shoqërohet me emetimet e Gazrave serrë, gjoba për ndotjen e ajrit dhe ndotjen akustike, duke kontribuar në ngrohjen globale. Amsterdam Schipol operon afërsisht me 40 makineri të transportit rrugor të furnizuara nga 100% naftë bio. Bionaftë përbëhet 100% nga vaj gatimi i përdorur dhe nuk përmban lëndët djegëse fosile. Swissport është duke përdorur aktualisht një numër të madh traktorësh bagazhesh, rripat e ngarkimit të bagazheve për operacionet e trajtimit të terrenit dhe piruna në depot e ngarkesave mundësuar nga teknologjitë alternative të karburantit, si propan dhe gazi natyror.

Ndriçimi LED

Ndërsa ndriçimi i pistës kërkon një përdorim të madh të energjisë, një mundësi për të ruajtur dhe për të zvogëluar emetimet e CO₂ është ndriçimi LED. Aeroporti Moss në Rygge (Norvegji) zbatoi për pistat një sistem ndriçimi LED. Kapaciteti i nevojshëm i energjisë për ndriçimin LED është më i vogël se kapaciteti i nevojshëm për zgjidhjet halogjen, zëvendësimi i sistemeve aktuale me LED në një infrastrukturë ekzistuese (duke ripërdorur pajisje CCR dhe kablo) bëhet më i lehtë. Ulja e nivelit maksimal të konsumit të energjisë plotëson gjithashtu kërkesat e kontrolluesve të aeroportit për të pasur zgjidhje eko-miqësore ndriçimi. Dritat LED kanë gjithashtu jetëgjatësi më të madhe, duke ulur shpenzimet e vazhdueshme të mirëmbajtjes.

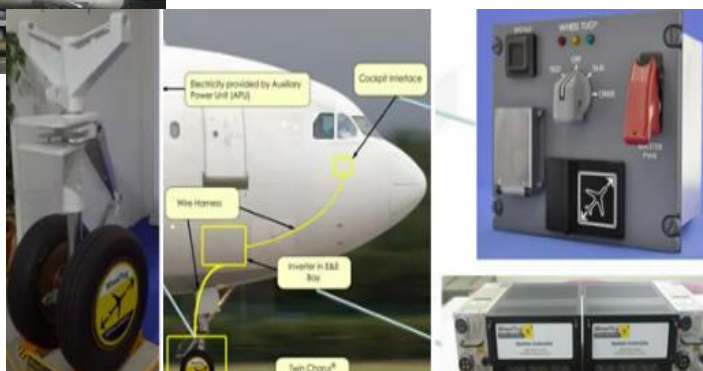
Shërbimi efikas dhe i qëndrueshëm taxi ne aeroport

Disa aktivitete mund të përmenden si praktikrat më të mira në këtë fushë. Leja për parkim të drejtpërdrejtë për të rritur efikasitetin është sugjeruar për të shmangur vonesat ne parkim (duke shkaktuar radhë të gjata dhe vonesa të mundshme). Për këtë qëllim, rikualifikimi i parkimeve ekzistuese në mënyrë që të mbulojnë gjithë gjatësinë e pistës është ndër praktikrat më të mira të sugjeruara. Përveç kësaj, kur avioni ngadalëson pas uljes është e mirë të parashikohen vende pushimi për taxiways me shpejtësi të lartë, që i lejojnë avionit të lënë pistën pa ulur shpejtësinë për një kthesë 90 gradë dhe më pas të përdoret fuqia motorike për të rritur shpejtësinë dhe për tu drejtuar në zonën e aeroportit. Me një motor taxiing, avioni zakonisht bën rolin e taxi nga njëra zonë e aeroportit te tjetra duke përdorur vetëm një motor, pasi përdorimi i një motori të vetëm është i mjaftueshëm. Ky proces është i njohur si Single Engine Taxi dhe kursen deri në

1000 ton karburant në vit. Së fundmi, procesi elektrik i parkimit lejon kalimin në motorët e avionit vetëm para ngritjes duke përdorur motor elektrik për të gjithë fazën e parkimit.



Sistemi WheelTug, përdor dy motorë elektrike në pjesën ballore të avionit për ta zhvendosur atë nga porta në pistë, nëpërmjet uljes së ngadaltë, nga dalja e pistës te portat e hyrjes, duke mundësuar rritjen e efikasitetit dhe kursim të karburantit, si dhe ulje të konsiderueshme të ndotjes akustike nëpër aeroporte dhe reduktim të emetimit të gazrave serrë. Gjithashtu sistemi kursen emetimet në aeroport. Sistemi redukton 20 minuta punë të motorit për çdo fluturim



Një sistem tjetër i ngjashëm është sistemi TaxiBot, gjysmë robot, me pilot të kontrolluar rimorkimi që e drejton avionin afër pikës së ngritjes- pa përdorur motorët. Përparësitë kryesore janë të ngjashme me sistemin e mëparshëm, por nuk parashikojnë modifikime

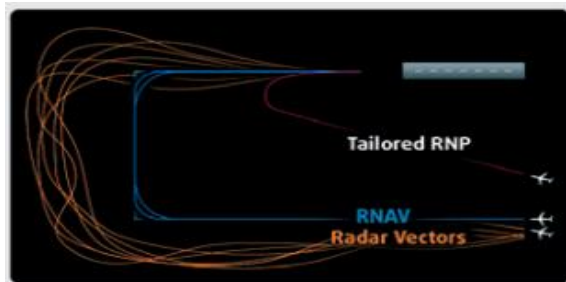
për sistemet e avionëve, nuk ka peshë ekstra dhe nuk ka reduktim të hapësirave të ngarkesave.

Praktikat më të mira në operimet ajrore

Më poshtë do ju listojmë disa nga praktikat më të mira, për ti bërë më të lehta operimet në afërsi të aeroportit. Lista e propozuar do ti përshtatet situatës në Shqipëri.

Qasja/metoda e nisjes direkte / nisja

"Performanca e Kërkuar për Drejtim me Autorizimin e Kërkuar" (RNP-AR) bën të mundur fluturimin në një rrugë të veçantë dhe të sigurtë, dhe me një nivel të lartë të saktësisë, në mbërritje/ nisje.

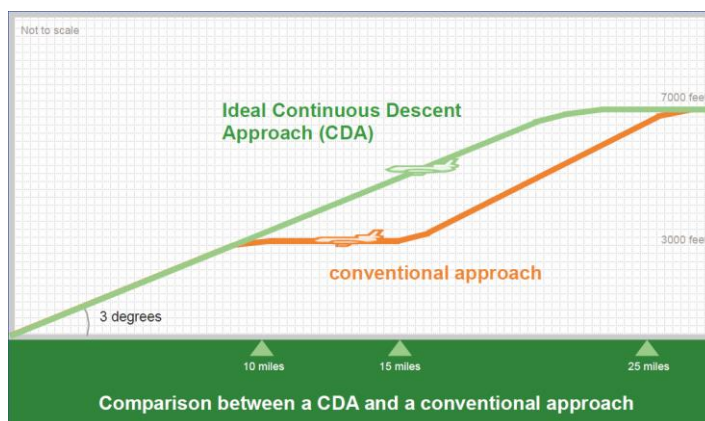


RNP mund të ndihmojë në reduktimin e ndotjes akustike, pasi ajo e lejon avionin të bëjë një ulje të lakuar dhe pista e fluturimit nuk ka nevojë të jetë lineare. Procedura e uljes jep mundësinë e përdorimit më efikas të hapësirës ajrore dhe në këtë mënyrë kursen karburantin. Së

fundmi sistemi lejon shmangien e fluturimit mbi zonat shumë të populluara gjatë uljes. Disa prova të ngjashme janë kryer në disa aeroporte suedeze.

Mënyra e uljes së ngadaltë

Me mënyrën konvencionale të avionëve, avioni do të fluturojë në një nivel për disa milje para se të kalojë në nivelin e tretë të afërsisë me pistën. Gjatë këtij niveli fluturimi, piloti ka të nevojshme të përdori fuqi motorike shtesë për të ruajtur shpejtësinë konstante.



Në kontrast me mënyrën konvencionale, kur aplikohet një procedurë CDA avioni qëndron lartë për një kohë më të gjatë, duke zbritur gradualisht nga niveli më i larti nëse është e mundur dhe duke shmangur çdo nivel segmentesh fluturimi para se të kalojë në nivelin e tretë të afërsisë me pistën.

Një fluturim me ulje graduale kërkon në mënyrë të konsiderueshme më pak fuqi motorike sesa një fluturim me nivel konstant fluturimi. Parimi është zbatuar nga Swedavia në aeroporte suedeze. Përfitimet e pritshme janë ulja e impaktit të zhurmave në zona të caktuara dhe kursimi i karburantit në mënyrë të konsiderueshme që do të thotë se emetimet e gazrave të avionëve do të reduktohen.

Praktikat më të mira për të ardhmen

Më poshtë janë listuar tre nga praktikat më të mira që mund të zbatohen në të ardhmen (d.m.th pas 2020).

Paisje elektrike të suportit te veprimeve ne toke

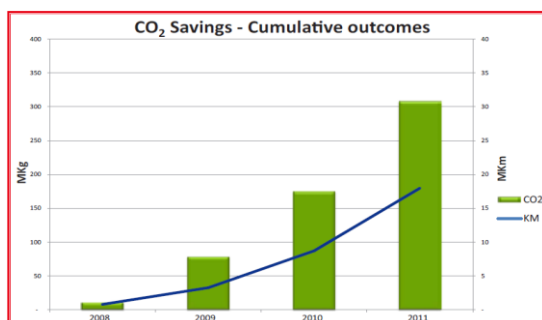
Në të ardhmen, Pajisjet Electric Ground Support do të bëhen realitet dhe do të lejojnë uljen e kostos. Swissport pohon se: "Në varësi të aplikimit, ne kemi regjistruar kursime prej 92% në energji dhe 62% në koston e mirëmbajtjes së motorëve elektrik në krahasim me motorët që furnizohen me benzinë. Natyrisht këto pajisje do të jenë më ekologjike duke ofruar operate më të qëndrueshme. Edhe sot ekzistojnë traktorë elektrik të aftë për të rimorkiuar deri në 150 t dhe fuqi të mjaftueshme për mbi 30 shtytje



Avionë me turbohelikë për operate të brendshme

Për të siguruar, në të ardhmen, lidhje të brendshme midis aeroportit të Tiranës dhe aeroporteve të ardhshme në Shqipëri avionët ideal janë me turbohelikë. Avionët jet janë më të shpejtë, por për fluturime më pak se rreth 500 milje detare, koha më e shkurtër e kaluar në ajër nuk është e përshtatshme për kursimin e karburantit të pritshme duke fluturuar me një turbohelikë të ngadalshme.

Plani për më shumë fluturime të drejtpërdrejta për të mbuluar hapësirën ajrore Shqiptare.



Një nga qëllimet kryesore të optimizimit ATM konsiston në ofrimin ,komunitetit të aviacionit, të një kontributi të përshtatshëm për zvogëlimin e ndikimit mjedisor përmes përmirësimit të efikasitetit të fluturimit. Menaxher italian ENAV ATC studioi dhe përgatiti zgjidhje që kontribuojnë për një fluturim më të sigurtë dhe efikas. Që nga viti 2009,

në përputhje me udhëzimet ndërkombëtare, publikoi Planin për Eficiência e Fluturimit me qëllim uljen e kostove operative dhe uljen e ndikimeve mjedisore për përdoruesit e hapësirës ajrore. Një mënyrë e ngjashme mund të aplikohet edhe në Shqipëri për të përmirësuar trafikun ajror duke krijuar rrugë më të drejtpërdrejta dhe duke ulur konsumin e A1 e për rrjedhojë edhe emetimet.

Plani Transportit te Qendrueshem

4. Përcaktimi Planit të Transportit të Qendrueshem

4.1 Zhvillimi i STP

Figura e mëposhtme përmbledh gjetjet kryesore të detyrave përgatitore të STP (siç përshkruhen në kapitujt 2 dhe 3), sipas rrjedhës metodologjike të punës të përshkruar në kapitullin 1.



Figure 24- Qasja metodologjike në përcaktimin e Planit të Veprimit

Siç tregohet në figurën e mësipërme, transporti rrugor është emetuesi i CO₂ dhe ndotësi kryesor i ajrit, si dhe zë vendin më të madh në konsumin e energjisë që rrjedh nga aktivitetet e transportit. Në rang botëror, emetimi i transportit rrugor përbën 72% të emetimit total të CO₂ që vjen nga transporti, i ndjekur nga aviacioni (10.6% si në rang vendor, ashtu edhe ndërkombëtar) dhe transporti detar (9.3%). Në Shqipëri, emetimi i CO₂ nga transporti rrugor është edhe më i lartë (77% i totalit të CO₂ të emetuar nga trafiku ekstra-urban) dhe gjithashtu i rëndësishëm për ndotësit e tjerë të ajrit, sipas vlerësimeve të paraqitura në kapitullin 2. Transporti rrugor është gjithashtu edhe përdoruesi kryesor i energjisë në Shqipëri duke zënë 74% të konsumit total të transportit ekstra-urban.

Transporti rrugor është një nga sektorët kryesorë që trajtohet brenda Kontributit Kombëtar të Përcaktuar (INDC) i cili fokusohet kryesisht tek përmbajtja e karbonit tek karburantet, siç tregohet në tabelën e mëposhtme.

Njësia	Përshkrimi
BE	Përmbajtja e karbonit tek karburantet e transportit do të reduktohet me 10% deri në vitin 2020. Prodhuesve të automjeteve do t'u duhet të përmbushin targete më të rrepta efience për flotat e tyre të reja.
Transporti detar	Organizata Ndërkombëtare Detare (IMO), Energy Efficiently Design Index (EEDI) dhe Plani i Menaxhimit të Eficencës së Energjisë së Anijeve (SEEMP) do të trajtojnë eficienten e energjisë në lundrim.
Aviacioni	Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil (ICAO), në 2016 ka planifikuar të propozojë një skemë globale të kompensimit të karbonit, për t'u vënë në zbatim në 2020.

Tabela 14. Objektivat e Kontributit Kombëtar të Përcaktuar

Në përfundim dhe sipas orientimeve kryesore të literaturës më të fundit, STP është përcaktuar në bazë të Masave të cilat janë kryesisht të përshtatura në kontekstin shqiptar dhe të ndara si me palët interesuara të përfshira ashtu edhe me autoritetet implementuese/zbatuese. Kjo STP është konceptuar si një dokument preciz, praktikë dhe i thjeshtë për t'u kuptuar dhe zbatuar, ku janë përshkruar ato politika dhe/ose masa që mund të garantojnë një zhvillim të qëndrueshëm në sektorin e transportit.

Megjithatë, STP është vendosur në mënyrë që të respektojë plotësisht direktivat e politikës kombëtare dhe kufizimet ligjore (ju lutemi referojuni paragrafëve 3.1 dhe 3.2 për hollësi të mëtejshme) për eficienten dhe kursimin e energjisë dhe në përputhje me strategjitë kombëtare dhe ndërkombëtare (në veçanti ato të BE-së lidhur me mobilitetin dhe mbrojtjen e mjedisit).

Karakteristikat kryesore të STP janë përshkruar në figurën e mëposhtme.



Figure 25 Elementet kryesor te adresuar nga STP

Në veçanti, është e rëndësishme të kujtojmë se për sa i përket nivelit të qeverisjes, masat e propozuara fokusohen në politikat kombëtare (d.m.th. të menaxhohen në nivel

qeveritar) të cilat kanë efekt thelbësor në udhëtimin ekstra-urban dhe mund të implementohen në pesë vitet e ardhshme (deri në 2020).

Siç shpjegohet në paragrafin 3.4:

- është bërë rishikimi dhe analiza e projekteve të suksesshme mjedisore dhe masat e ndërmarra në vendet e tjera, me qëllim zgjedhjen e masave të përshtatshme dhe të aplikueshme;
- Praktikrat me te mira relevante janë investiguar më tej duke përdorur një Analizë multi-kriteriale (MCA) që lidh shembujt me kontekstin shqiptar;
- palët e interesuara kanë mbledhur pikëpamjet dhe sugjerimet mbi masat e zgjedhura (me anë të 4 takimeve me Komitetin Drejtues dhe 35 takimeve me palët e interesuara të përfshira, në 11 muaj);
- në fund, janë përfshirë gjithashtu komentet nga BERZH për të kompletuar dhe për të bërë rregullimet e imta të STP,

Me qëllimin për të siguruar konsistencën me afatet kohore (5 vjet), Plani i Veprimit aplikoi të njëjtin Afat kohor (deri në 2020) me planet e tjera kombëtare (d.m.th. Planin Kombëtar Shqiptar të Transportit dhe Plan- Veprimin Kombëtar të Eficiencës së Energjisë).

Përzgjedhja finale e grupit të masave të STP është e përbërë si vijon:

- masa të matshme që trajtojnë faktorët kyç të qëndrueshmërisë (d.m.th. gjenerimi i kursimeve të matshme të konsumit të energjisë dhe emetimet);
- masa shoqëruese për të mbështetur vënien në zbatim të SPT dhe për të monitoruar rezultate e lidhura me të;
- udhëzime për veprimet që duhet të implementohen në afatgjatë.

4.2 Përshkrimi i masave të propozuara

Paragrafët e mëposhtëm paraqesin përshkrimin e masave të propozuara për zbatimin e një Plani Kombëtar të Transportit të Qëndrueshëm, të marra si rezultat i vlerësimit të multikriterial të përshkruar në paragrafin 3.4.

Masat e propozuara janë klasifikuar sipas kategorive të treguara në figurën e mëposhtme.

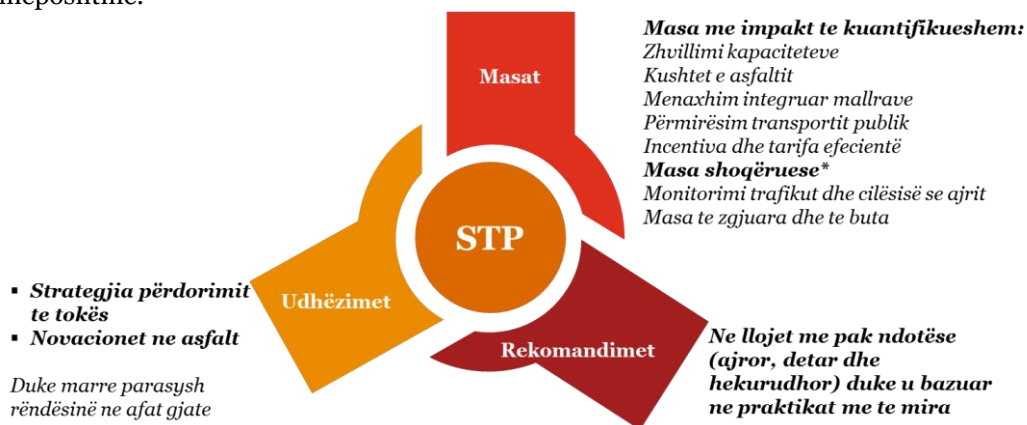


Figure 26 –Lloji masave të përfshira në STP

4.2.1 Zhvillimi kapaciteteve rrugore

1

Shmang /
Redukto

ZHVILLIMI KAPACITETEVE

Reduktimi konsumit të energjisë dhe ndotjes së ajrit nepermjet reduktimit të kongestionit të trafikut (duke shtuar kapacitetet në zonat me trafik të madh)

Permbledhje

- Trafiku është një nga problemet kryesore në rrjetin rrugor, vecanerisht në hyrjet e qyteteve të mëdha.
- Ky trafik shkaktohet nga mungesa e rrugëve apo by-pass të jashtëm, edhe përgjatë korridoreve kryesore.
- Ky trafik sjell pengesa dhe vështirësi në integrimin e transportit shqiptar me atë Europian, me impact negative në aspektin ekonomik, social, dhe rritjen e qendrueshmë.
- Kushtet e një trafiku të madh sjellin dhe emetim dhe konsum energjie të lartë për njësi trafiku**



Masa e sugjeruar në STP

- Qëllimi është reduktimi i trafikut në mënyrë që të ulet konsumi i energjisë dhe niveli i ndotjes, duke qenë se efica e karburanteve ulet në shpejtësi të larta dhe të ulta.
- 10 projektet me të rendesishme të sugjeruara nga ARA dhe të konfirmuar në vlerësimin e konsulentit janë rankuar sipas impaktit dhe influencës që ato pritet të kenë.
- Është bërë një vlerësim i impaktit për 2 projekte duke marrë parasysh dhe të dhënat e plota në lidhje me trafikun: Tirana by-pass dhe Thumane-Vore. Konfirmohet një reduktim në emetimin e ndotësve.
- Gjithashtu, masa të jep mundësi të vlerësosh dhe zhvillime të tjera kapaciteti duke dhënë mundësinë që të bëhet një riklasifikim i tjerë i 10 projekteve kryesore.

* The presence of the other eight projects in the list does not therefore imply that all of them have a significant sustainability improvement effects. Thus, the relevance of such 8 projects for the present measure have to be confirmed yet



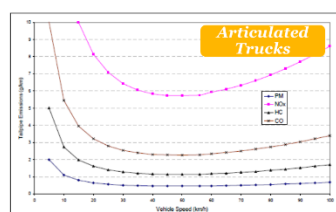
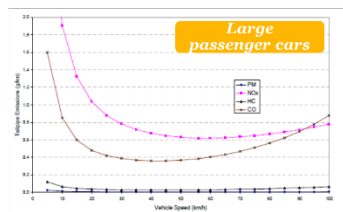
Entitetet kryesore të përfshira në implementim

- Ministria e Transportit dhe Infrastruktura
- Autoriteti Rrugor Shqiptar



<2020 and >2020 depending on section
<2020 Thumane-Vore project + Tirana by Pass

Drejtuesit e masës STP të sugjeruar



- For both passenger cars and trucks, the **air pollutants' emission rate is linked to travelling speed**, according to reference literature. Such relation has a distinct u-shape with a minimum around the 50 km/h range. Therefore, **stop and go driving produces an high level of pollutants**.
- Emissions are estimated following Ricardo-AEA Update of the Handbook on External Costs of Transport (EC, 2014).

Kostot dhe perfitimet*

Thumane-Vore project+ Tirana by-pass (case studies)

- Per 2 nga projektet e listuara nga ARA është e mundur të analizohet reduktimi në ndotje mbi bazën e të dhënave të plota mbi trafikun:
 - Thumane-Vore project
 - Tirana by-pass project



27,580 Million LEK



34,7+85,0 kt of CO₂ / year



347 +534 tons of Air pollutants / year



11 +24 ktce of Energy / year

Kosto dhe perfitime shtese te para si shume te rendesishme per qendrueshmerine



68,114 Million LEK



77 kt of CO₂ / year



25 ktce of Energy / year

* Shkoder By-Pass; Lezhe By-Pass; Vore-Durres (Shkozeti); By-Pass Tepelene; By-Pass Gjirokastr; By-Pass Elabasan; Elbasan - Qafe-Thane

Lloji i masave

- Faktorët kyç të qëndrueshmërisë: “Udhëtimet dhe distanca”
- Objektivi: “Shmang/Redukto”
- Lloji i masave: “Planifikimi i infrastrukturës dhe menaxhimi i udhëtimit”

Faktorët kyç

- Rrjedha aktuale e trafikut dhe nivelet e bllokimit të trafikut
- Gjatësia e segmentit (km) dhe numri i korsive
- Gjendja infrastrukturore
- Rrjedha e parashikuar e trafikut

Përshkrimi i veprimeve të propozuara

Bllokimi i trafikut është një shqetësimi i madh në rrjetin rrugor të Shqipërisë dhe kompromenton aksesueshmërinë, veçanërisht për të hyrë apo për të dalë nga qendrat e qyteteve kryesore. Ky bllokim i trafikut vjen kryesisht për shkak të rrjedhës së lartë të tranzitit, si pasojë e mungesës së një by-pass të jashtëm, edhe përgjatë korridoreve të rëndësishme të BE. Ky mbipopullim gjeneron pengesat përkatëse dhe pengon integrimin e sistemit të transportit shqiptar me atë evropian. Si rezultat, bllokimet e trafikut aktual reduktojnë konkurrueshmërinë ekonomike, kohezionin social dhe rritjen e qëndrueshme. Nga perspektiva e mjedisit dhe ajo socio-ekonomike, bllokimet e trafikut kontribuojnë në:

1. Emetimet e GHG;
2. Ndotje lokale të ajrit, zhurmë dhe aksidente rrugore;
3. Transport të pasigurt;
4. Rritje në konsumin e energjisë dhe kosto të tjera.

Lidhur me emisionet e GHG dhe ndotësve të ajrit në veçanti, rrjedha e trafikut në situata të mbipopullimit gjeneron **norma më të larta të emetimit dhe konsumit të karburantit për automjet*km** krahasuar me kushtet normale.

Zgjerimi i kapaciteteve do të përmirësojë sigurinë, cilësinë dhe besueshmërinë e sistemit të transportit, veçanërisht në hyrje të zonave të mëdha metropolitane shqiptare si Tirana, Elbasani, Vlore, Shkoder, ku çdo ditë pune ka mbipopullim. Nyjet urbane janë shpeshherë piknisja apo destinacioni përfundimtar “milja e fundit” për pasagjeret dhe transportet e mallrave, ku transporti apo modelet e transportit janë të mundur. Keto modele (portet, aeroportet, stacionet hekurudhore, platformat logjistike, terminalët e pasagjerave dhe të mallrave) shpesh paraqesin pjesën me kritike të rrugës së transportit, sepse përgjithësisht janë të vendosura në periferi të zonave urbane. Ato janë të lidhura rrënjësisht me rrjetin rrugor të qytetit, i cili nuk është i përshtatshëm për një numër të lartë udhëtarësh dhe automjesh.

Logjika është që të zvogëlohen bllokimet e trafikut të automjeteve në mënyrë që të kursehet energji dhe për të ulur emetimet e automjeteve. Në fakt, efikasiteti i karburantit reduktohet ndjeshëm në shpejtësi më të larta dhe me të ulta se normalja.

Duke marrë parasysh, statusin e rrjetit Pan European në Shqipëri, një plan veprimi kërkohet urgjentisht në mënyrë që të sigurohet integrimi në Bashkimin Europian, si dhe për të përmbushur kërkesat rajonale për transportin në Ballkanin Jugor sic vuri në dukje SEETO (Observatori i Transportit i Europës Juglindore) dhe BSEC (Bashkpunimi Ekonomik i Detit të Zi).

Në 2009, studimi “Rishikimi i Pese Viteve të Para të Planit të Transportit Kombëtar në Shqipëri” ka përditësuar Master Planin e Transportit duke përfshirë një modelim të sistemit të transportit bazuar në sondazhet e reja të trafikut rrugor. Modeli i transportit përfshin periudhën nga 2009 deri në 2030.

Rezultatet rekomandojnë një program zgjerimi ku raporti volum për kapacitet (V/K) nuk do të jetë i përshtatshëm për të përballuar trafikun e parashikuar. (shih figurën e mëposhtme të treguar në faqen 1-31 të Masterplanit-figura10).

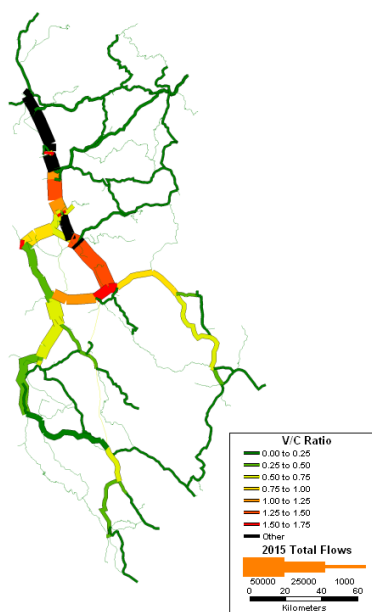


Figure 27 - Traffic Forecast –source ANTP

Dokumenti “Projektet e Prioritetit të Infrastruktura të Transportit” (draft 2015) në mënyrë të qartë thekson nevojën për të përfunduar Korridoret Pan Europiane VI, V, VII dhe, në veçanti, korridorin VIII (Durrës- Varna nëpërmjet Tiranës që lidhet me portet e Durrësit dhe Vlores). Korridoret që tregojnë interes ndërkombëtar për Shqipërinë janë: Korridori Adriatik-Jon, Korridori Kryesor Lindje-Perëndim, Korridori Durrës-Kukës-Morinë, kufiri me Kosovën.

Për më tepër, në bazë të informacioneve të siguruara nga ARA (shih procesverbalin e mbledhjes së 19 me ARA më 25 maj 2015), në vijim të projekteve **by-pass për të shmangur kalimin në zonat urbane duhet të konsiderohen si “shume të rëndësishme”**: Shkoder, Lezha, Fieri, Tepelena, Gjirokastra, Rrogozhina dhe Elbasani. Me tej, ARA thekson si “shume të rëndësishme” përmirësimin e seksioneve rrugore rreth zonës metropolitane të Tiranës dhe të finalizojë **by-pass e ri të kryeqytetit**, ku jeton 1/3 e popullsisë shqiptare. Si pasojë, ky by-pass i

ri do jete vendimtar ne reduktimin e trafikut tranzit neper Tirane dhe, njëkohësisht, per te përmirësuar besueshmërinë ne transportin publik. Sipas studimit te realizuar ne 2013 nga COWI dhe IPF Consortium, me shume se 15.000 automjete ne vitin 2018 dhe 30.000 ne 2035 do te jene ne gjendje te shmangin kalimin ne qendrën e Tiranës duke përdorur by-pass e ri.

Përvec by-pass te Tiranës, portofoli i projekteve te menaxhuara nga ARA synon rritjen e kapacitetit te rrugëve, qe përfshijnë, 17 projekte te vendosura përgjatë korridorit Veri-Jug dhe 8 pergjate Korridorit Lindje-Perendim. Sipas Klasifikimit te ARA, projekti i lidhur me Korridorin Veri-Jug perbehet nga 37.1% projekte shume te rëndësishme (321 milion Euro), me 10.6% projekte te rëndësishëm (91.5 milion Euro) dhe pjesa e mbetur 52.3% me projekte jo te rëndësishëm (452.5 milion Euro).

Pergjate korridorit Veri-Jug, nder projektet e klasifikuara si shume te rëndësishme, 57.6% (185 milion Euro) jane te lidhura me përmirësimin e rrugëve ekzistuese përgjatë shtrirjes se tanishme ose ne zonat e gjelberta (III ° korsi Vore-Durres dhe rruga e re Thumane- Fush Kruje). Sa i përket studimeve te realizueshmërisë te këtyre dy projekteve te reja, **te dy i jane caktuar kompanisë SPEA per konsulence te jashtme**. Megjithate, sondazhet paraprake te trafikut tregojnë se ka nje rritje mesatare te trafikut te automjeteve me 5% ne vit. Per me tepër, **njohja e shtrirjes se projektit do te jete e rëndësishme per te vlersuar ndikimet mjedisore, dhe ne aspektin e ndotjes se ajrit, ne përputhje me metodën Pathway. Vlen per tu përmendur se shpejtësia e rrugëve te kërkuara nga ARA per te dy projektet do te jete 120 km/h.**

Nder projektet e klasifikuara si *shume te rëndësishme*, nje përqindje te madhe, 38.6% (57.6 milion Euro), i referohet projekteve **by-pass per te shmangur kalimin ne qytetet shqiptare dhe zonat metropolitane, ndërsa pjesa e mbetur 3.8% i referohet seksionit te pare, i cili eshte ne ndërtim, te projektit by-pass ne Shkoder**, përgjatë korridorit ndërkombëtar qe lidh Shqiperine me Malin e Zi, përmes kufirit te Hanit te Hotit. Deri me sot trafiku pergjat kësaj rruge eshte rreth 4000 automjete.

Per te vlersuar projektet e propozuara eshte e rëndësishme qe paraprakisht te merret ne konsiderate rregullorja e BE, ESIF (OJ347 del 20.12.2013) lidhur me “Udhëzime Tematike mbi Levizjen e Qendrueshme Multimodale Urbane (Versioni 2 ne 28.01.2014)”, i cili thotë se: *“...Investimi i fondeve te ESI per by-passes mund te shihet edhe ne kuadrin e nje strategjie te lëvizjes urbane, me kushte qe mos te kete mënyra te tjera per te reduktuar bllokimet ne qytet. Sigurisht, këto by-passes paraqesin nje rrezik per te rritur emisionet per shkak te lëvizjeve te shtuara.”*

Per me tepër, e njëjta Rregullore e BE thekson se: *“Levizja urbane duhet te behet me pak e varur nga përdorimi i mjeteve private. Prandaj qytetet duhet te kombinojnë ne menyre efektive mënyra te tjera te lëvizjes qe te lehtësojnë kalimin midis ecjes, dhënies se biçikletës, tramvaj, autobusit, trenit, etj. Multimodaliteti, vecanterisht ne nje kontekst te gjere territorial, duhet favorizuar dhe transporti publik duhet bere me tërheqës [...]. Levizja jo me mjet duhet te behet me shume atraktive dhe lëvizja me mjet privat duhet te behet me pak tërheqëse si ekonomikisht ashtu edhe nga pikëpamja sociale.*

Prandaj, ndërtimi i projekteve te reja by-pass, si dhe rrugët e tjera mund te kenë efekte mjedisore si pozitive ashtu dhe negative, vecanterisht ne cilsine e ajrit, per shkak te

emisioneve nga automjetet dhe pluhurit te ngritur nga kalimi i tyre. Perkundrazi, devijimi i trafikut nga zonat e ndërtuara mund te sjelle përmirësime ne cilësinë e ajrit dhe lirim nga trafiku ne zonat urbane. Si rezultat, **te gjithë masat e ndryshme te propozuara ne kete studim duhet te zbatohen ne te njëjtën kohe ne nje program gjithëpërfshirës per nje sistem me te qëndrueshëm transporti ne Shqiperi.**

Per te vlerësuar sic duhet përfitimet dhe kostot e këtij projekti by-pass, duhet te hetohet me kujdes cilësia e ajrit ne vende te ndryshme brenda zonës se veprimit te projektit. Ne fakt, ne rastin e nje by-pass te ri, cilësia e ajrit mund te ulet ne afërsi te rrugës se re, por mund te permiresoje trafikun ne rrugët ekzistuese, per shkak te zvogëlimit te numrit te mjeteve qe do te kalonin qendër. Per me tepër, cilësia e ajrit mund te ndikohet ne menyre pozitive nga përmirësimi i rrjedhshmërisë te trafikut, si dhe ne nje menyre negative me rritjen e intensitetit dhe kilometrave te përshkruara, sic përshkruhet dhe me lart ne Rregulloren e BE-se, per shkak te trafikut te ri te gjeneruar.

Rregullorja e BE-se thekson qarte se zbatimi i nje rruge te re by-pass eshte i qëndrueshëm nëse nuk ka sisteme te tjera per uljen e trafikut ne zonat e urbanizuara dhe ne qofte se, ne te njëjtën kohe, mënyrat e tjera te transportit publik, te ecurit dhe e dhenura e biçikletës promovohen.

Pa studime te besueshme dhe te azhornuara te trafikut urban dhe modelet qe deri me sot nuk jane ne dispozicion, nuk eshte e mundur te krahasohen projektet ne menyre sasiore per impaktin qe do te kenë ne rrjedhshmërinë e trafikut. Megjithatë, duke iu përgjigjur një kërkesë të veçantë të ARA, është kryer një vlerësim kualitativ paraprak, nga një numër kriteresh të tjera.

Duke marrë parasysh fazat e ndryshme të ciklit të projektit që lidhen me projektet e klasifikuara si "shumë të rëndësishme" (687 milionë euro, që janë të barabarta me rreth 96 miliardë lekë), vlen të përmendet se rreth 87% e "projekteve shumë të rëndësishme" janë në fazë tenderimi.

Kjo analize nënvizon faktin se statusi i projekteve te ndryshem varion dhe shume pak projekte jane analizuar ne detaje. Kjo tregon qarte se eshte e mundur te kryhet vetëm nje vlerësim cilesor ne lidhje me prioritetet e zbatimit. Megjithate, eshte e qarte se kjo analize e bazuar ne faza te ndryshme te cikleve te projektit mund te sugjeroje priorite te zbatim.

Projektet kryesore ne lidhje me korridorin Lindje-Perendim jane ende ne faze identifikimi dhe fazën preliminare te projektimit, si p.sh., by-pass ne Elbasan dhe seksioni i fundit rrugor ne dretim te kufirit me FYROM, i cili eshte 60 km i gjate.

Keto projekte jane te vendosura përgjatë Korridorit VIII te cilin BE nuk e ka klasifikuar si projekt me prioritet afatshkurtër ne lidhje me financimin. Sa i përket rrugës Elbasan-Qafe Thane, marrveshjet nderkometare midis SEETO-s dhe dhe qeverise FYROM do te jene te rëndësishme ne lidhje me kohëzgjatjen e zbatimit.

By-pass i Rrogozhines eshte afër përfundimit, ndërsa pjesa e rrugës Elbasan-Rrogozhine me nje gjatësi prej 42 km eshte klasifikuar si "i rëndësishëm" dhe ky projekt eshte ende ne faze identifikimi pa nje plan financimi.

Duke marre parasysh se te dhënat e trafikut dhe modelet qe nuk jane ende ne dispozicion, nje vlerësim paraprak mund te kryhet ne menyre qe te renditen projektet e propozuara per t'i standardizuar ne varësi te te dhënave ekzistuese. Bazuar ne informacionin ekzistues, eshte e mundur vetëm per te vlerësuar cilësisht nivelin e bllokimit per cdo rruge qe do te përmirësohet nga projektet e Brownfield (korsi e trete

ose përmirësim) ose Greenfield (by-pass i ri). Ne te njëjtën kohe, kritere të tjera si, niveli ekzistues i trafikut, treguesit e sigurisë, trafiku ndërkombëtar, fizibiliteti ekonomik, mbështetja nder-modale, dhe mundësitë financiare, mund të jenë të dobishme për të përcaktuar një tentativë për të prioritarizuar projektet afat-shkurter. Sa për nivelet e trafikut, është përdorur studimi i fundit i RRMSP, i kryer nga Spea dhe Consortium Egnatia.

Kjo metode paraqet një bazë racionale për vendimmarrjen përmes një analize krahasuese në lidhje edhe me projektet që nuk kanë të dhëna të detajuara.

Rezultatet paraprake të kësaj analize me shumë kritere kanë konfirmuar plotësisht vlersimin e ARA për renditjen e projekteve. Përveç kësaj, rezultatet paraprake theksojnë se by-pass i Tiranës mbetet një element i rëndësishëm, si një nyje qendrore për të garantuar qëndrueshmërinë e rrjetit të përgjithshëm rrugor në Shqipëri.

Kjo metodologji i le mundësinë e zgjedhjes finale të kritereve për rankim, si politikberesve por edhe aktoreve kryesore, në mënyrë që të përmbushen objektivat e përgjithshme strategjike. Ky proces duhet të perseritet sa më shpejtë të jetë e mundur kur të dhëna më të besueshme do të jenë në dispozicion, të cilat do të mbledhen falë studimeve të fizibilitetit dhe hartimeve paraprake të projekteve. Qëllimi është për të reflektuar ndryshimet në strategji dhe në linjat e veprimit.

Shtate kritere janë përdorur për të treguar dhe renditur projektet si në vijim.

1. **Niveli aktual i trafikut** duke përdorur infrastrukturën ekzistuese: shumë e lartë >10,000 vpd; e lartë 6-10,000 vpd; e mesme 3-6,000 vpd; e ulët < 3,000 (vpd=automjete në ditë). Shumë e lartë: 5 pike; E lartë: 3, E mesme: 2, E ulët 1;
2. **Proporcioni rrjedhshmëri-kapacitet:** >1 shumë kritike; 1-0.75 kritike; 0.75-0.50 e drejte; <0.50 e mirë shumë kritike: 5 pike, kritike: 3, e drejte: 2, e mirë: 1);
3. **Vlerësimi socio-ekonomik:** popullsia e interesuar; kërkesa nderkombetare (koherenca me programet e BE si dhe lidhjet nderkufitare) (maksimumi 5 pike, minimumi 1);
4. **Mbështetje për transportin e qëndrueshëm multi-modal** (hekurudhor, detar, ajror, transport publik, ngarja e biçikletës dhe ecja): Numri i mundësive për shkëmbimet nder-modale në nujtë të rrjetit të transportit (maksimumi 5 pike, minimumi 1);
5. **Efektet mjedisore:** efekte të mëdha benefciale: Efekte të moderuara benefciale: efekte neutrale; efekte negative (more properties experiencing an increase or decrease në ndikimet) (maksimumi 5 pike, minimumi 1);
6. **Statusi aktual i qëndrueshmërisë financiare** (Vendime Financimi, interesi PPP, etj), (maksimumi 5 pike, minimumi 1)
7. **Gatishmeria e autoriteteve lokale** (pengesat administrative dhe shpejtësia e zbatimit), (statusi i ciklit të projektit) (maksimumi 5 pike, minimumi 1).

Kriteret që priten të përdoren për të rankuar projektet duhet të përcaktohen nga politikberesit dhe të gjithë aktoret. Shih Tabelen 15.

Si përfundim, është për t'u theksuar përsëri **projekti për të rritur kapacitetin e rrugëve duhet të shoqërohet me ndërgjegjshmerinë që mund të krijojë trafikun rrugor (devijime & trafik i gjeneruar)**. Prandaj, masat e menaxhimit të trafikut gjithmonë duhet të zbatohen në të njëjtën kohë me masat e ndryshme të përshkruara në fletët e tjera të këtij studimi. Për shembull, sic rekomandohet në udhëzuesit e BE në TEN (Rregullorja nr 1316/2013), ku është e mundur, sinergji me rregulla të tjera duhet të shfrytëzohen duke përfshirë inxhinierinë civile si p.sh. urat apo

tunelet, infrastruktura për rrugë të gjata çiklizmi, si dhe rrugë EuroVelo. Qëllimi duhet të jetë garantimi i integritetit modal në të gjithë rrjetin rrugor në Shqipëri sa më shumë të jetë e mundur. Në këto perspektive, telematics applications janë vendimtare për të optimizuar trafikun dhe transportin, sigurinë e trafikut dhe përmirësimet e lidhura.

10 "projekte shumë të rëndësishme", të identifikuar nga ARRSH dhe të konfirmuara në vlerësimin e përshkruar më lart, duhet më pas, të vlerësohen në mënyrë të veçantë dhe të renditen sipas ndikimit pozitiv mundshëm në bllokimet e trafikut. Megjithatë, në bazë të të dhënave të disponueshme të trafikut dhe rregullimit të reja të parashikuara, është e mundur të vlerësohet në mënyrë të veçantë vetëm dy projekte: by-pass i Tiranës dhe projekti Thumanë-Vorë. Siç do ta shohim më vonë, për to është konstatuar një reduktim i emisionit. Prania e 8 projekteve të tjera në short-list, nuk nënkupton përfshirjen e tyre në implementimin e masave aktuale, të cilat përkundrazi, përcaktojnë se, në momentin që kemi të dhëna të besueshme në dispozicion edhe për projektet e tjera, duhet të kryhet në mënyrë të menjëhershme lloji i vlerësimit të emisioneve, i prezantuar në vijim, për dy projektet e lartpërmendura. Ky operacion do të mundësojë rishikimin dhe përcaktimin e 10 "projekteve shumë të rëndësishme" sipas një qasjeje të qëndrueshmërisë.

Referencat

- "Rishikimi i Pesë Viteve të Para të Planit të Transportit Kombëtar në Shqipëri";
- Projektet e Prioritetit të Infrastruktura të Transportit" (draft 2015)
- EU "White Paper on Transport" in order to implement a competitive and sustainable resource-efficient multi-modal transport system (March 2011).
- Marreveshja e Shqipërisë me BE, si vend kandidat i BE-së (27 Qershor 2014).
- EU White Paper objektivi për reduktimin me 60% të emetimit të gazrave

B. Subjekti implementues

- **Subjekti financues:** Ministria e Transportit dhe Infrastruktura (+ grante nga donatorë ndërkombëtarë, aty ku janë të aplikueshme)
- **Subjekti implementues:** ARA– Autoriteti Rrugor Shqiptar
- **Subjekti monitorues (nëse rast se ka):** ARA– Autoriteti Rrugor Shqiptar

C. Afati i pritshëm për zbatimin e veprimit të propozuar

- **Numri i viteve për perfundim:** 15 vite deri në vitin 2030, sipas Projekteve Prioritare të Infrastruktura të Transportit (TIPP)
- **Viti i pritshëm i fillimit të zbatimit:** tashme ka filluar

D. Kosto

- **Kostoja e plotë**

Shih TIPP e lartpërmendur, 1,366 milionë euro (të barabarta me rreth 189,970 milionë lekë) plus TVSH. Kostoja e dy projekteve për të cilat është e mundur të përlogaritët impakti i qëndrueshmërisë (shih segmentin F) është **27,580 milionë lekë**.

Kostoja shtesë e projekteve të tjera të klasifikuara si "shumë të rëndësishme" (shih Tabelën 15)- pra, By-pass Shkodër, Vorë-Durrës (Shkozë), By-pass Tepelenë, By-pass Gjirokastrë, By-pass Elbasan, Elbasan-Qafë-Thanë (kufiri me Ish-Republikën Jugosllave të Maqedonisë)- është rreth 489 milionë euro, ose **68'114 milionë lekë**.

E. Mbeshtetja e nevojshme per implementimin e projektit te propozuar

- **Mbeshtetje financiare:** Shih TIPP te përmendur me lart. Lidhur me by-pass e Tiranës, studimi i fizibilitetit ka theksuar se nje sistem me tarife nuk eshte i rekomanduar per shkak se mund te ule fluksin e trafikut dhe mund te reduktoje ndjeshëm qëndrueshmërinë ekonomike te projektit
- **Mbeshtetje teknologjike:** Ky investim ne rritjen e kapaciteteve te rrugve do te perkrahe ne te njëjtën kohe zhvillimin e transportit multimodal te pasagjereve dhe mallrave ne rrugët hekurudhore, detare, waterborne si dhe transportin intermodal. Ky synim mund te realizohet përmes zbatimit te plote te ITS ne menyre qe te lejoje zgjedhje me te mire dhe me te qëndrueshme modale per qytetaret dhe mallrat.
- **Mbeshtetja e kapaciteteve ndertuese:** kerkohet per te garantuar nje qasje me te qëndrueshme dhe nje politike te zgjuar zhvillimi përmes ITS (Sisteme Inteligjente Transporti) per te ruajtur energji dhe per te reduktuar emetimet e automjeteve. Nje milion euro ne vit.
- **Shuma e kapaciteteve ndertuese**
- **Lloji i kapaciteteve ndertuese**
 - Nivel institucional
 - Niveli sistematik per te rritur bashkëpunimin dhe koordinimin mes homologeve te ndryshëm si Ministria e Financave, Mjedisit, Transportit dhe Infrastruktures, Industrise dhe Qeverive Lokale ne fushem e transportit.

F. Reduktimet e parashikuara te emetimev dhe konsumit

- **Emetimet**

Reduktimet mund te parashikohen vetëm ne qofte se masat e duhura te menaxhimit te trafikut rrugor jan zbatuar njëkohësisht ne menyre qe te shmangin trafikun e ardhur nga devijimet ose trafikun e ri te krijuar.

Ne fakt, bllokimet e trafikut kane tendence per tu vete-kufizuar sepse kongjestioni i dekurajon udhëtimet shtese gjate kohës se pikut. Trafiku i gjeneruar eshte trafiku shtese qe ndodh pas përfundimit te nje projekti per rritjen e kapacitetit te rrugëve. Trafiku i gjeneruar perbehet nga *trafiku i devijuar* (udhëtimet e automjeteve te zhvendosura ne kohe dhe rruge te tjera) dhe *trafiku i nxitur* (udhëtime te zhvendosura nga modalitetete dhe destinacione te tjera, si dhe trafikun e ri). Prandaj, kujdes i madh duhet te tregohet per te shmangur reduktimin e benefiteve te marra nga rritja e trafikut te gjeneruar.

Per me tepër, sic u përmend dhe me pare, projektet per te rritur kapacitetin e rrugëve kane ndikim pozitiv ne modelet e përdorimit te tokës, jashtë zonave urbane gjithashtu. Sic ka ndodhur me pare ne autostradën Tirane-Vore-Durres apo pergjat rrugëve Shkoder-Koplik, ose Durres-Golem, densiteti i zhvillimit ka qene shume e ulet, duke shkaktuar nje zhvillim te shperndare. Njekohesisht, me fillimin e projekteve per rritjen e kapacitetit te rrugve, duhet te vendosen objektivat e perdorimit te tokës, sidomos jashtë vijës se verdhe, qe limiton zonat urbane qe ne Shqiperi menaxhohen nga komunat dhe Bashkia.

Automjetet emetojnë kimikate te ndryshme, si nje rezultat i drejtperdrejte i djegies. Kimikatet me kryesore, te cilat jane dhe me te dëmshmet per shëndetin

e njeriut dhe mjedisin, jane: hidrokarburet (HC), Monooksid karboni (CO), dioksid karboni (CO₂), Oksid Nitrik (NO_x), Dioksid squlfuri (SO₂), Plumb (PB) dhe grimcat (PM).

Sipas manualit HDM-4, këto emisione kimike varen nga i) motor benzine kundrejt motorit te naftes ii) emisionet e nxehta kundrejt emisioneve te ftohta; iii) avullimit; iv) efekti i legjislacionit kombëtar per nivelin e emisioneve nëpërmjet konvertuesve te përshtatshëm katalitik; v) motorëve me dy marshe. Ne analizën e HDM, niveli mesatar i emisioneve eshte vlersuar nen kushte te ndryshme përdorimi te automjeteve.

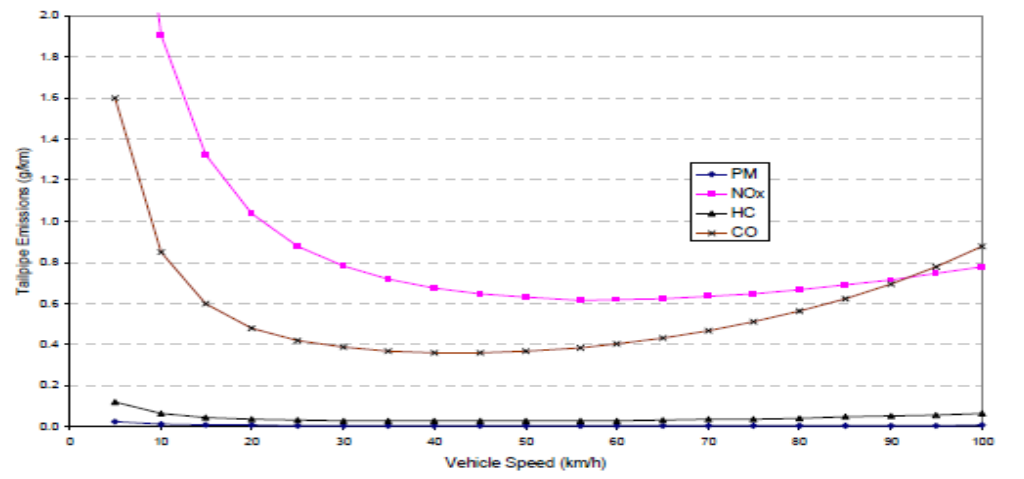


Figure 28 - Parashikimet e emetimeve HDM-4 per mjete te mëdha pasagjeresh
(Burimi: Manuali HDM)

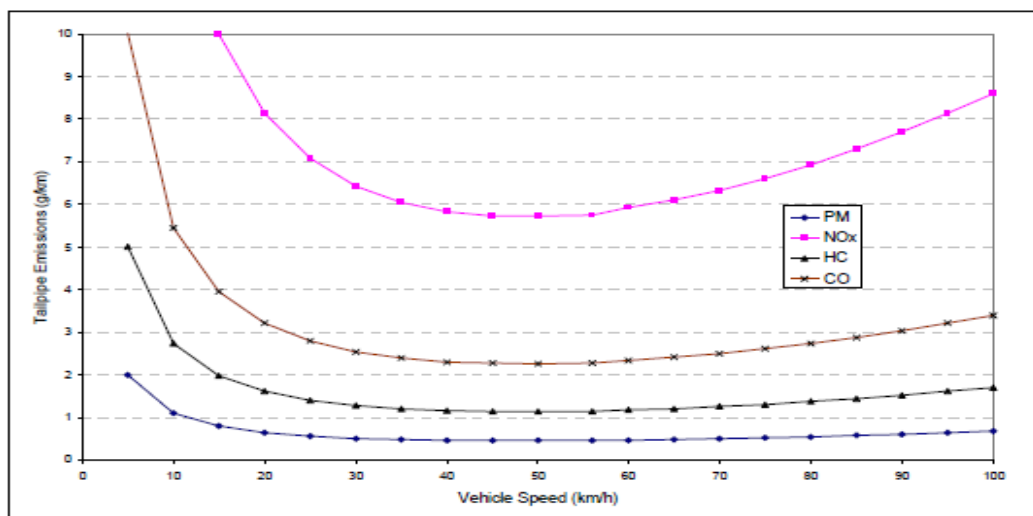


Figure 29 - Parashikimet e emetimeve HDM-4 per kamionë
(Burimi: Manuali HDM)

Ne te dy rastet, normat e emetimit krijojnë nje grafik me forme U, me nje minimum rreth 50 km/h. Prandaj, ngarjet stop and go prodhojnë nivele te larta te ndotjes.

Keto rezultate jane bazuar ne kushte te qëndrueshme shpejtësie dhe te dy automjetet jane supozuar te kenë nje catalytic converter in place, këto rezultate duhet te konsiderohen si kufiri me i ulet i parashikimeve. Ne fakt, modeli duhet te rregullohet ne menyre qe te mase ciklet e akselerimit përmes termit dFUEL qe merr parasysh rritjen

proporcionale të konsumit të karburantit të shkaktuar nga ngarje me shpejtësi të ndryshme të automjetit.

Emetimet duhet të vlerësohen në përputhje me tabelën 9 “Kosto marginale e efikasitetit të congestion” në faqen 16 të Perditesimit të manualit të Ricardo-AEA për kostot e jashtme të transportit (BE-DG MOVE janar 2014).

Duke pasur parasysh premisën e mësipërme, për dy nga projektet e renditura në portofolin e ARA, By-pass i Tiranës dhe projekti Thumanë-Vorë, është e mundur të llogaritet paraprakisht me afërsi reduktimi i emisioneve në bazë të të dhënave të trafikut në dispozicion dhe rregullimeve të reja të parashikuara. Të dyja projektet, në shkallë të ndryshme, kontribuojnë në zbutjen e trafikut ekzistues dhe si rrjedhojë, edhe në reduktimin e emisioneve.

Sapo të vihen në dispozicion të dhëna të tjera për trafikun, ky lloj vlerësimi do të kryhet edhe për 7 projektet e tjera “shumë të rëndësishme”, të identifikuar nga ARA, me qëllim që të rishikohet dhe të specifikohet renditja për implementimin e këtyre masave.

By-pass i Tiranës

Burimi i të dhënave të trafikut është Draft- Raporti i Studimit të Fisibilitetit për By-pass e Tiranës (11 tetor 2013) ku, në Tabelën 5-18 janë paraqitur Rezultatet e Modelit të Përgjithshëm të Transportit (V*km, V*hrs për automjetet e lehta, autobusët dhe kamionët) për secilin nga alternativat e ndryshimeve të marra në konsideratë dhe për vitet 2018, 2025, 2035 dhe 2045.

Le të marrim në konsideratë të dhënat për V*km të Alternativës 1 (21.65 km), alternativa më e mirë sipas Raportit të Studimit, referuar Trafikut Mesatar Ditor përgjatë gjithë rrjetit rrugor të modeluar në Studimin e Trafikut.

	year	Light vehicles	Buses	Trucks
Alternative 1	2018	6,442,189	232,143	587,899
	2025	8,955,206	320,597	798,056
DO nothing	2018	7,197,502	256,191	654,09
	2025	9,895,222	348,543	875,112

Dhe duke supozuar se i gjithë trafiku i kanalizuar nga by-pass në Alternativën 1 (shih tabelën e mëposhtme) do të ketë karakteristikat e trafikut të Autostradës (H- Highway) dhe trafiku që mbetet në rrjet do të ketë në 80% të tij karakteristikat e Trafikut Urban (U) dhe në 20% karakteristikat e Trafikut Rural (R).

alternative 1	tirana by-pass section	Light vehicles	Buses	Trucks
2018	N	3998	43	464
	S	9969	458	489
	TOT	13967	501	953
2025	N	5545	59	630
	S	13822	630	664
	TOT	19367	689	1294

Nëse krahasojmë këtë skenar me skenarin Do-Nothing, ku i gjithë trafiku në rrjet do të mbetet në karakteristikat aktuale (80% U- 20%R), mund të parashikohet një reduktim i konsiderueshëm i emisioneve të CO₂ për vitin 2020. Shih figurën e mëposhtme:

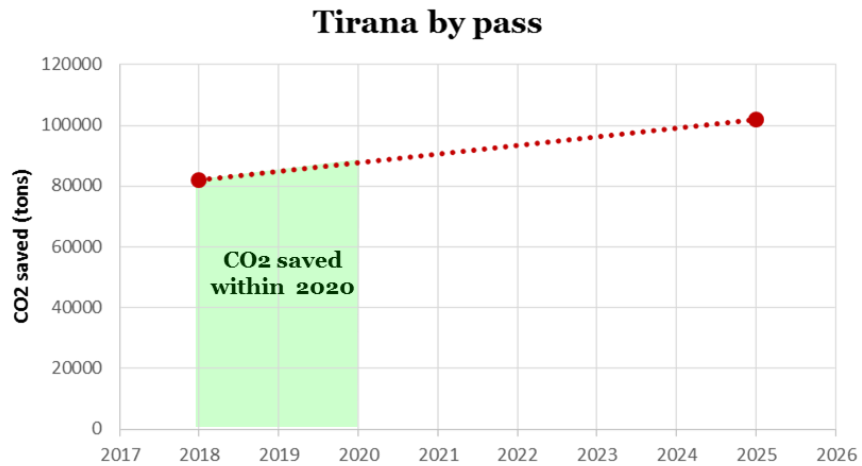


Figure 30- Bypass Tirana

Është supozuar një progresion linear vlerave të V*km nga viti 2018 deri në 2025, ndërsa përlllogaritjet e emisioneve të CO₂ janë bazuar në udhëzimin EMEP/EEA për inventarin e emisioneve të ndotësve të ajrit- 2013 dhe në përdorimin e COPERT 4 v. 10.0, sipas metodologjisë italiane ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale- Instituti Superior për Kërkimin dhe Mbrojtjen Mjedisore).

CO₂ i kursyer nga by-pass i Tiranës për periudhën 2018- 2020 është përlllogaritur të jetë 254,958.8 tonë (rreth 255 kton), që përbën rreth 11% të CO₂ në skenarin Do-Nothing.

Të dhënat e vlerësuara në lidhje me kursimin e ndotësve të tjerë do të jenë si më poshtë:

- SO₂ i kursyer = 1.02 ton
- VOC i kursyer = 800.84 ton
- PM₁₀ i kursyer = 52.24 ton
- NO_x i kursyer = 747.38 ton

Kursimi i parashikuar i energjisë është llogaritur i barabartë me 71,126.02 toe.

Projekti Thumanë- Vorë

Burimi i të dhënave të trafikut është modeli i studimit të trafikut i kryer nga Spea për Projektin Paraparak, i cili ka llogaritur, për disa alternativa, V*km, V*hrs, shpejtësinë mesatare, volumin, për automjetet e lehta, autobusët dhe kamionët dhe për vitet 2018, 2020, 2025, 2035 dhe 2045.

Le të marrim në konsideratë të dhënat për V*km të Alternativës 1 (20 km), alternativa më e mirë sipas projektit paraparak, referuar Trafikut Mesatar Ditor përgjatë gjithë rrjetit rrugor të modeluar në Studimin e Trafikut.

	year	Light vehicles	Buses	Trucks
Alternative 1	2018	8,911,421	347,567	878,748
	2020	9,657,376	382,144	959,534
	2025	11,942,711	478,911	1,193,716
DO nothing	2018	8,829,905	345,528	873,686
	2020	9,401,589	378,961	953,452
	2025	12,283,850	474,921	1,186,149

Dhe duke supozuar se i gjithë trafiku i kanalizuar nga shtrirja e re Thumanë- Vorë në Alternativën 1 (shih tabelën e mëposhtme) do të ketë karakteristikat e trafikut të Autostradës (H- Highway) dhe trafiku që mbetet në rrjet do të ketë në 70% të tij karakteristikat e Trafikut Urban (U) dhe në 30% karakteristikat e Trafikut Rural (R).

alternative 1	Tumane-Vorë	Light vehicles	Buses	Trucks
2018	TOT	15,834	642	1,848
2020	TOT	21,952	703	2,039
2025	TOT	26,893	881	2,537

Le të konsiderojmë se në skenarin e Do-Nothing në afatmesëm/afatgjatë (2020-2035) karakteristikat e tanishme të rrjetit (30% U - 70% R) do të ndryshojnë, për shkak të zgjerimit të supozuar urban përgjatë rrugëve SH1 dhe SH52, duke arritur në 50% U - 50% R.

Duke krahasuar të dy skenarët, mund të parashikohet një ulje e konsiderueshme në emetimet e CO₂ për vitin 2020.

Vlerat e V*km për vitin 2020 janë marrë nga modeli i trafikut, , ndërsa përlllogaritjet e emisioneve të CO₂ janë bazuar në udhëzimin EMEP/EEA për inventarin e emisioneve të ndotësve të ajrit- 2013 dhe në përdorimin e COPERT 4 v. 10.0, sipas metodologjisë italiane ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale- Instituti Superior për Kërkimin dhe Mbrojtjen Mjedisore).

CO₂ i kursyer nga by-pass Thumanë- Vorë për periudhën 2018- 2020 është përlllogaritur të jetë 104,037.72 ton (104 kton), që përbën rreth 4.50% të CO₂ në skenarin Do-Nothing.

Të dhënat e vlerësuara në lidhje me kursimin e ndotësve të tjerë do të jenë si më poshtë:

- SO₂ i kursyer = 0.35 ton
- VOC i kursyer = 817.55 ton
- PM₁₀ i kursyer = 14.26 ton
- NO_x i kursyer = 208.39 ton

Kursimi i parashikuar i energjisë është llogaritur i barabartë me 34,047.36 toe.

Konsumi i Energjisë

Ky veprim kërkon konsum të energjisë sidomos gjatë fazës së ndërtimit. Kursimet përkatëse mund të vlerësohet gjatë fazës së operacionit dhe mirëmbajtjes.

Konsumi i energjisë duhet të llogaritet në të njëjtën linjë me Udhëzimin e Përditësuar për Kostot e Jashtme të transportit (EU-DG MOVE Janar 2014).

Ekstrapolimi i rezultateve për të gjithë Programin e Zgjerimit të Kapacitetit të Rrugës

Analiza e kryer për të dy rastet e studimit, nuk mund të përkthehet lehtë në vlerësime për të gjithë TIPP, për sa kohe nevojiten të dhëna vërtetuese të detajuara të studimit të trafikut- për çdo projekt- me dhe pa zgjerimin e kapacitetit të rrugës.

Rastet e studimit të zhvilluara më lart, tregojnë se dy projekte me gjatësi të ngjashme (rreth 20 km) që krijojnë kushte më të mira trafiku, do të kursejnë respektivisht 85 kt CO₂/vit dhe 35 kt CO₂/vit, si pasojë e kompozicionit dhe kushteve të ndryshme të trafikut. Të dyja projektet janë klasifikuar si “shumë të rëndësishme” në termat e impaktit cilësor të qëndrueshmërisë siç janë paraqitur në Tabelën 15.

Projektet e tjera të klasifikuara si “shumë të rëndësishme”- dhe kështu pritjet të kontribuojnë në mënyrë të konsiderueshme në reduktimin e bllokimeve të trafikut dhe në përmirësimin e qëndrueshmërisë- janë si më poshtë (gjatësitë janë ato të segmenteve ekzistuese):

- a. By-Pass Shkodër, 5 km
- b. By-Pass Lezhë, 4 km
- c. Vorë-Durrës (Shkozet), 18,5 km
- d. By-Pass Tepelenë, 3,5 km
- e. By-Pass Gjirokastrë, 14 km
- f. By Pass Elbasan, 6 km
- g. Elbasan – Qafë-Thanë (kufiri me Ish- Republikën Jugosllave të Maqedonisë), 60 km

Kështu, totali prej 111 km i segmenteve të tjera, karakterizohet nga një nivel i lartë rëndësie në termat e përmirësimit të qëndrueshmërisë. Veç kësaj, edhe disa projekte të tjera janë renditur si projekte me nivel kritik të raportit të trafikut.

Siç është thënë edhe më lart, nuk është e lehtë të ekstrapolohen rezultatet e marra nga dy rastet e studimit për të gjithë programin, por duke ditur gjatësinë totale të segmenteve “shumë të rëndësishme” dhe rezultatet e marra nga rasti i studimit me më pak ndikim (Thumanë- Vorë, duke kursyer 35 kt/vit), mund të bëhet një llogaritje shumë e përafërt si vijon:

- Kursimet nga emisionet e CO₂ për km në Thumanë- Vorë- 34,7 kt/vit/ 20 km= 1,73 kt/km në vit
- Përlllogaritja e moderuar e kursimeve mesatare të CO₂ në segmentet e tjera decongested nga zgjerimi i kapacitetit rrugor është i barabartë me 40% e Thumanë- Vorë, pra 0.69 kt/km në vit
- Shtimi i pritjet në pakësimin e emisioneve të CO₂ nga projektet e tjera “shumë të rëndësishme” (pikat a deri në g më sipër) → 0,69 kt/km/y. x 111 km = **77 kt CO₂ /vit**

Kjo vlerë e kursimeve shtesë është thjesht **një indikator i përafërt i potencialit të përgjithshëm** të projekteve TIPP më të rëndësishme, pra një informacion i nivelit të lartë mbi ndikimin e potencialit maksimal të masës së ndërmarrë.

Duke aplikuar të njëjtën qasje edhe për **kursimet e energjisë**, përfitimet shtesë të projekteve të tjera “shumë të rëndësishme” përlllogariten afërsisht **25 ktoe/vit**.

G. Tregues të tjere

- **Tregues te tjerë te zbatimit**

Raportet e Progresit Tremujor lidhur me zbatimin e projekteve per rritjen e kapacitetit te rrugve, ne te njëjtën kohe, treguesit e menaxhimit te kërkesës se trafikut rrugor ne menyre qe te shmanget zhvillimi jo i përqendruar.

Kostoja e infrastrukturës se dobët mund te vlerësohet përmes nje parashikimi te vlerës se kohës

H. Informacione te tjera dhe bashke perfitimet

- **Informacione të tjera relevante:**

Nëse do të kishim në dispozicion të dhëna të besueshme për trafikun dhe modele të trafikut urban, mund të kryhej një vlerësim specifik i duke përdorur analizën HDM ku niveli mesatar i emisioneve të automjeteve vlerësohet në kushte të ndryshme operimi. Pas kësaj, modeli duhet të përshtatet për të llogaritur ciklet e përshpejtimit nëpërmjet përdorimit të termit dFUEL që merr parasysh rritjen proporcionale të konsumit të karburantit e shkaktuar nga shpejtësia jo e njëtrajtshme e drejtimit të automjetit. Së fundi, emisionet duhet të llogariten në përputhje me tabelën 9, të quajtur “Efficient Marginal Congestion Costs” në faqen 16 të Ricardo-AEA Update of the Handbook on External Costs of Transport (EU-DG MOVE Janar 2014).

- **Bashkë-përfitimet (potenciale*):**

- Reduktimi i mbipopullimit (projekti i zgjerimit të kapacitetit do të lejojë të by-pass nyjet urbane dhe do të ofrojë më shumë korsi në korridoret kyçe të transportit.
- Rrija e sigurisë në të gjithë sistemin e transportit (në sajë të reduktimit të pritshëm të mbipopullimit dhe gjithashtu kushte më të mira në infrastrukturën e rrugëve të reja)
- *Bashkë-përfitimet aktuale për çdo projekt specifik të zgjerimit të kapacitetit do të vlerësohen në detaje si pjesë e studimit të fisibilitetit.

I. Informacion ligjor

- **Impaktet ligjore²⁵:**

Ne sugjerojme perfshirjen e masave te propozuara ne aktet e meposhtme:

²⁵ Ne perputhje me aktet e meposhtme ligjore:

- Ligj Nr. 8378 date 22.7.1998 “Kodi Rrugor i Republikes se Shqiperise”;
- Ligj Nr. 8402 date 10.09.1998 “Mbi mbikqyrjen dhe disiplinen gjate punimve te ndertimit”, i ndryshuar;
- Ligj Nr. 9511 date 10.04.2006 “ Per Aderimin e Republikes se Shqiperise ne Marreveshjen Europiane mbi ‘Arteriet kryesore te Trafikut Nderkombetar ARG”;
- Memorandum Mirekuptimi, Europa Juglindore (11.06.2004);
- VKM Nr.405 date 08.01.1996 “Mbi administrimin e Rrjetit Rrugor Kombetar dhe Rrjetit Rural te Republikes se Shqiperise”, i ndryshuar;
- VKM Nr. 68 date 15.02.2001 “Per miratimin e Standarteve Teknike per Dizenjimin dhe Implementimin e Punimeve te Ndertimit”, i ndryshuar (Shtojca Nr. 2 mbi rrugët automobilistike).

- Plani Sektorial i Pergjithshem i Transportit;
- Plani Sektorial ne lidhje me transportin ne nivel Qarku;
- Plani Sektorial ne lidhje me transportin ne nivel Bashkie;

Gjitashtu duke konsideruar impaktin e tyre ne financat publike, parashikimi i tyre si ze i vecante ne buxhetin e shtetit mund te jete i nevojshem.

Për më tepër, zbatimi i planeve përkatëse do të shoqërohet me lidhjen e kontratës specifike ndërmjet autoriteteve publike përkatëse dhe kontraktorin, si rezultat i procedurave të tenderimit.

Autoriteti përgjegjës për këtë masë është "Autoriteti Rrugor Shqiptar", e cila përfshin në strukturën e saj Drejtorinë e Standarteve dhe Sektorin e Standardeve Rrugore.

Në përputhje me rrethanat, për realizimin e kësaj mase, do të respektohet kuadri ligjor midis Autoritetit Rrugor dhe palëve të lidhura, p.sh.

1. Ligji nr. 9643, date 20.11.2006 "Për prokurimin publik", i ndryshuar.

Ky ligj percakton (neni 55) kriteret përkatëse për përzgjedhjen e ofertes fituese. Ndikimi mjedisor dhe efektiviteti ekonomik janë pjesë e këtyre kriterëve. Pra, kjo dispozitë do të thotë se çdo projekt që merr pjesë në procedurën e tenderimit duhet të përmbajë analiza kosto-përfitime dhe analiza të ndikimit në mjedis.

2. Ligji no.125 / 2013 "Për koncesionet dhe partneritetin publik-privat".

Ky ligj në mënyrë të qartë percakton nevojën e përgatitjes së studimit të fizibilitetit, i cili duhet të përfshijë edhe analizën financiare dhe vlerësimin e ndikimeve mjedisore të projektit (neni 19). Përveç kësaj, ky ligj gjithashtu i percakton kostot ekonomike, mjedisore dhe kostot e efikasitetit si kriterë të rëndësishme për vlerësimin e propozimeve.

Prandaj, nuk identifikohet ndonjë ndryshim i veçantë ligjor për zbatimin e masës.

Udherrefyesi

Siç tregohet në figurën më lart, rruga për zbatimin e masës përfiton nga ky Plan i Transportit të Qëndrueshëm për përcaktimin e Strategjisë dhe rregullores. Në veçanti, kjo STP

- **thekson lidhjen e disa projekteve të zgjerimit të kapaciteteve të rrugëve për të përmirësuar qëndrueshmërinë e transportit rrugor**, për sa kohë që eliminimi i mbingarkesës së trafikut do të reduktojë nivelin e emetimeve dhe konsumit të energjisë për njësi;
- **jep shembuj e vlerësimit të projekteve të zgjerimit të kapacitetit të rrugëve në drejtim të përmirësimit të qëndrueshmërisë** (për projektin me të dhënat e trafikut, me/pa projektet tashmë të vlerësuara), duke siguruar një kuadër që mund të përdoret edhe për analizën e projekteve të tjera;
- **analizon – nëpërmjet një qasjeje multikriteriale- programin e plotë të zgjerimit të kapacitetit të rrugëve** siç percaktohet nga TIPP shqiptar, me qëllim që të verifikojë vlerësimin ARA dhe të renditjes së projekteve sipas rëndësisë.

Për sa i përket mbështetjes ligjore nuk ka ndryshime të posaçme në kuadrin ligjor (Ligji nr. 9643 dhe Ligji nr.125/2013) për zbatimin e masave.

		2015		2016		2017		2018		2019		2020	
		I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
IB ZHVILLIMI KAPACITETEVE													
Shkoder By-Pass	Strategjia dhe rregullorja	Rankim i projekteve											
	Plani	Studim fizibiliteti											
	Roll-out plans agreed	Dizenjim											
		Nderim											
Lezhe By-Pass	Plani	Studim fizibiliteti											
	Roll-out plans agreed	Dizenjim											
		Nderim											
		Monitorim											
Thumane-Fushe Kruje Vore	Plani	Studim fizibiliteti											
	Roll-out plans agreed	Dizenjim											
		Nderim											
		Monitorim											
Vore-Durres (Shkozet)	Plani	Studim fizibiliteti											
	Roll-out plans agreed	Dizenjim											
		Nderim											
		Monitorim											
By-Pass Tepelene	Plani	Studim fizibiliteti											
	Roll-out plans agreed	Dizenjim											
		Nderim											
		Monitorim											
By-Pass Gjirokastr	Plani	Studim fizibiliteti											
	Roll-out plans agreed	Dizenjim											
		Nderim											
		Monitorim											
By Pass Elabasan	Plani	Studim fizibiliteti											
	Roll-out plans agreed	Dizenjim											
		Nderim											
		Monitorim											
Elbasan - Qafe - Tane	Plani	Studim fizibiliteti											
	Roll-out plans agreed	Dizenjim											
		Nderim											
		Monitorim											
By Pass Tirana	Plani	Studim fizibiliteti											
	Roll-out plans agreed	Dizenjim											
		Nderim											
		Monitorim											
Already addressed by the Albanian Institutions To be revised through STP		Suitable to be externalized through tender procedures				Suitable to be realized by the involved institutions							

Faza e dytë, që paraqet zhvillimin e planit të investimeve të transportit, përfshin Studimin e Fizibilitetit, duke përfshirë, për çdo projekt të zgjerimit të kapaciteteve, vlerësimin e fluksit aktual dhe të ardhshëm të trafikut sipas kategorisë (automjete të rënda, mjeteve dhe motoçikletave), vlerësimin e kostove dhe të ardhurave, analizën e skenarëve sipas alternative të përcaktuara dhe analizën kosto- përfitim. Figura e mëposhtme tregon tabelën Gantt të aktiviteteve të propozuara që duhet kryer për zbatimin masës, në kuadrin kohor të Planit të Transportit të Qëndrueshëm (2020).

K. Aneke

Tabela e mëposhtme përmbledh analizën– nëpërmjet një qasjeje multikriteriale- e programit të plotë të zgjerimit të kapacitetit të rrugëve siç përcaktohet nga TIPP shqiptar, me qëllim që të verifikojë vlerësimin ARA dhe të renditjes së projekteve sipas rëndësisë.

Id	Projekti	Statusi aktual						Parashikimi			1. Niveli actual i trafikut	2. Kongjestion km	3. Vlersimi social- ekonomik Shpejtesia	4) Inter- Modality Nr I korsive	5) Efeketet e mjedisit Gjendja	6) Qendrueshm eria financiare Kosto	Id Viti	Projekti Kosto per konstruksionin e ri	
		km	Shpejtesi a	Nr I korsive	Gjendja	Kosto	Viti	Kosto per konstruksionin e ri	Statusi	Rendesia									
North-South Corridor sections																			
1	Hani-Hotit-Shkoder	33	80	2 Kors	Shume mire	36	2011-2014	Dyfishim ne 4 korsi,	49,5	1	Hani-Hotit-Shkoder	33	80	2 Kors	Shume mire	36	2011-2014	Dyfishim ne 4 korsi,	49,5
2	Shkoder By-Pass	5	80	2 Kors		4	2011-On	Ne faze ndertimi	12	2	Shkoder By-Pass	5	80	2 Kors		4	2011-On	Ne faze ndertimi	12
								Projektimi paraprak dhe I detauar eshte planifikuar te filloje ne 2015	27									Projektimi paraprak dhe I detauar eshte planifikuar te filloje ne 2015	27
3	Shkoder-Lezhe	30	60-80	2 Kors	Mire	Old	1998-2002	Dyfishim ne 4 korsi, financim i projektit nga bashkpunimi Italian	54	3	Shkoder-Lezhe	30	60-80	2 Kors	Mire	Old	1998-2002	Dyfishim ne 4 korsi, financim i projektit nga bashkpunimi Italian	54
4	Lezhe By-Pass	4		4 Kors		N/A		Nuk ka project, per tu planifikuar	24	4	Lezhe By-Pass	4		4 Kors		N/A		Nuk ka project, per tu planifikuar	24
5	Lezhe-Milot	12	60-80	2 Kors	Shume mire	Old	1994-1995	Dyfishim ne 4 korsi, financim i projektit nga bashkpunimi Italian	37,5	5	Lezhe-Milot	12	60-80	2 Kors	Shume mire	Old	1994-1995	Dyfishim ne 4 korsi, financim i projektit nga bashkpunimi Italian	37,5
6	Milot-Thumane	13,5	120	4 Kors	Shume mire	32.	2010-2013	Eshte me 4 korsi.		6	Milot-Thumane	13,5	120	4 Kors	Shume mire	32.	2010-2013	Eshte me 4 korsi.	
7	Thumane-Fushe Kruje	8	120	2 Kors	Kushte te dobeta	Old	1995	Thumane-Vore Ndertimi I ri I segmentit me 4 korsi, 22km	90	7	Thumane-Fushe Kruje	8	120	2 Kors	Kushte te dobeta	Old	1995	Thumane-Vore Ndertimi I ri I segmentit me 4 korsi, 22km	90

Id	Projekti	Statusi aktual						Parashikimi				1. Niveli actual i trafikut	2. Kongestion km	3. Vlersimi social-ekonomik Shpejtesia	4) Inter-Modality Nr I korsive	5) Efeketet e mjedisit Gjendja	6) Qendrueshmeria financiare Kosto	Id Viti	Projekti Kosto per konstruksionin e ri
		km	Shpejtesia	Nr I korsive	Gjendja	Kosto	Viti	Kosto per konstruksionin e ri		Statusi	Rendesia								
8	Fushe Kruje-Vore	14	120	2 Korsi	Kushte te dobeta	17	2003-2006			8	Fushe Kruje-Vore	14	120	2 Korsi	Kushte te dobeta	17	2003-2006		
9	Vore-Durres (Shkozet)	18,5	90	4 Korsi	Mire	Old	2002-2003	N.q.s do permirsohej ne 6 korsi				95	9	Vore-Durres (Shkozet)	18,5	90	4 Korsi	Mire	Old
10	Durres-Rrogozhine	38	100	4 Korsi	Shume mire	76	2009-2014	Eshte me 4 korsi				5	10	Durres-Rrogozhine	38	100	4 Korsi	Shume mire	76
11	Rrogozhine Fier	39	90	4 Korsi	Shume mire	48	2003-2006	Eshte me 4 korsi				5	11	Rrogozhine Fier	39	90	4 Korsi	Shume mire	48
12	By-Pass Fier	22	110	4 Korsi		45	2014-2016	Eshte me 4 korsi	Na	12	By-Pass Fier	22	110	4 Korsi		45	2014-2016	Eshte me 4 korsi	Na
13	Levan-Tepelene	72	80	2 Korsi	Shume mire	96	2009-2014	Perfunduar se fundmi, nuk eshte parashikuar project per 4 korsi	270	13	Levan-Tepelene	72	80	2 Korsi	Shume mire	96	2009-2014	Perfunduar se fundmi, nuk eshte parashikuar project per 4 korsi	270
14	By-Pass Tepelene	3,5	50			N/A		Projekti eshte gati per ndertimin e 2 korsive	38	14	By-Pass Tepelene	3,5	50			N/A		Projekti eshte gati per ndertimin e 2 korsive	38
15	Tepelene-Gjirokaster	22	80	2 Korsi	Shume mire Shume mire	29	2006-2008	Perfunduar se fundmi, nuk eshte parashikuar project per 4 korsi	72	15	Tepelene-Gjirokaster	22	80	2 Korsi	Shume mire Shume mire	29	2006-2008	Perfunduar se fundmi, nuk eshte parashikuar project per 4 korsi	72
16	By-Pass Gjirokaster	14	40			N/A		Projekti eshte gati per ndertimin e 2 korsive	35	16	By-Pass Gjirokaster	14	40			N/A		Projekti eshte gati per ndertimin e 2 korsive	35
17	Gjirokaster Kakavije	28	80	2 Korsi	Shume mire	22.	2001-2003	Nuk eshte parashikuar project per 4 korsi	61	17	Gjirokaster Kakavije	28	80	2 Korsi	Shume mire	22.	2001-2003	Nuk eshte parashikuar project per 4 korsi	61

Id	Projekti	Statusi aktual						Parashikimi				1. Niveli actual i trafikut	2. Kongestion km	3. Vlersimi social-ekonomik Shpejtesia	4) Inter-Modality Nr I korsive	5) Efeketet e mjedisit Gjendja	6) Qendrueshmeria financiare Kosto	Id Viti	Projekti Kosto per konstruksionin e ri
		km	Shpejtesia	Nr I korsive	Gjendja	Kosto	Viti	Kosto per konstruksionin e ri		Statusi	Rendesia								
18	Durres-Rogozhine	38	100	4 Kors	Shume mire	57	2009-2014	Already 4 Lane, No New Investment Needed	5	18	Durres-Rogozhine	38	100	4 Kors	Shume mire	57	2009-2014	Already 4 Lane, No New Investment Needed	5
19	By-Pass Rogozhine	6	80	2 Kors	Shume mire	6	2014-Ongoing	Is Being Constructed 2 Lane. No New Është bërë dizenjimi	15	19	By-Pass Rogozhine	6	80	2 Kors	Shume mire	6	2014-Ongoing	Is Being Constructed 2 Lane. No New Është bërë dizenjimi	15
20	Rogozhnie - Elbasan	42	80	2 Kors	Mire	34.5	2003-2005	Nuk ka plan. Ka nevoje per financime	120	20	Rogozhnie - Elbasan	42	80	2 Kors	Mire	34.5	2003-2005	Nuk ka plan. Ka nevoje per financime	120
21	By Pass Elbasan	6	N/A			N/A		Nuk ka plan. Mund te financohet nga Italia	18	21	By Pass Elbasan	6	N/A			N/A		Nuk ka plan. Mund te financohet nga Italia	18
22	Elbasan - Qafe - Thane (Fryom Border)	60	80	2 Kors	Mire	Old	2000-2003	Nuk ka plan. Ka nevoje per financime				240	22	Elbasan - Qafe - Thane (Fryom Border)	60	80	2 Kors	Mire	Old
23	Rogozhine - Fier	39	90	4 Kors	Mire	48	2000-2005	Already 4 Lane, Needs Some Minor Investment					23	Rogozhine - Fier	39	90	4 Kors	Mire	48
24	By-Pass Fier	22	110	4 Kors	Shumë mirë	45	2014-Ongoing	Already 4 Lane, No New Investment Needed				Ndertim ne progres	24	By-Pass Fier	22	110	4 Kors	Shumë mirë	45
25	Fier - Vlore	23	110	4 Kors	Shumë mirë	59.7	2009-2012	Already 4 Lane, No New Investment Needed		25		Fier - Vlore	23	110	4 Kors	Shumë mirë	59,7	2009-2012	Already 4 Lane, No New Investment Needed

Id	Projekti	Statusi aktual						Parashikimi			1. Niveli actual i trafikut	2. Kongestion km	3. Vlersimi social- ekonomik Shpejtesia	4) Inter- Modality Nr I korsive	5) Efeketet e mjedisit Gjendja	6) Qendrueshm eria financiare Kosto	Id Viti	Projekti Kosto per konstruksionin e ri
		km	Shpejtesi a	Nr I korsive	Gjendja	Kosto	Viti	Kosto per konstruksionin e ri		Statusi	Rendesia							
26	By-pass Tirana (infrastru kture e re)	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	Design and Construction of 4 lanes: 20 km length, 110 km/h speed	108	Detailed design and EIA to be completed 2016	Very Important	5	3	5	5	5	5	33
	TOTAL	612.5				655.2			1,258 (1,366 with id 26)									

Table 17 – projektet e zhvillimit te rrugeve

4.2.2 Përmirësimi kushteve të asfaltit

2

Permireso

KUSHTET E ASFALTIT

Reduktimi konsumit të energjisë dhe ndotjes së ajrit nepermjet permiresimit të kushteve të asfaltit nepermjet nje strategjie të re mirembajtjeje

Permbledhje

- **Mirembajtja rrugore** në Shqipëri është penalizuar nga investime të uleta në vitet e kaluara, cka rezultoi në rrugë të amortizuara si pasojë e mungesës për mirembajtje
- **Duke ju referuar dhe literaturës, këto kushte të asfaltit nxisin rritjen e nivelit të ndotjes dhe konsumit të energjisë.**
- Qeveria shqiptare nepermjet Autoritetit Rrugor (ARA), kanë vendosur implementimin e mirembajtjes rrugore në baze performante në rrugët kombëtare. 5 vitet e para të këtij programi do të financohen nga projekti ri "Mirembajtja rrugore në baze rezultatesh dhe sigurisë rrugore (RRMSP)"
- Fokusi në rrugët primare **1.390 km**

Masa e sugjeruar në STP

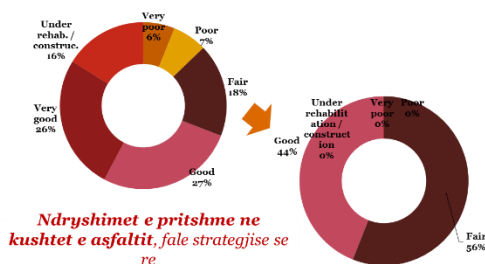
- Strategjia mirembajtjes Rrugore ka për qëllim përmirësimin e praktikave të mirembajtjes së aseteve rrugore:
 - Ngritja e një rrjeti AMS,
 - Prioritizimi I mirembajtjes duke marrë parasysh nivelin e trafikut dhe kushtet aktuale të rrugëve.
- Kontrata tip për punime të tilla do të përfshijë:
 - **Rehabilitim të rëndësishëm viti për vit kontrates;**
 - **Ndërrhyrje periodike** (pjesa e mbetur e kontrates);
 - **Mirembajtje rutine.**
- Objektivi pritsëm do të lejojë konsum dhe ndotje më të ulët në lidhje me rrugët kombëtare

Entitetet kryesore të përfshira në implementim

- Ministria Transportit dhe Infrastruktura
- Autoriteti Rrugor Shqiptar

2016-2020

Drejtuesit e masës



Kosto dhe përfitime

- 15,712 Million LEK
- 17 kttons of CO₂
- 103 tons ndotes te ajrit
- 6 ktoc energji

A. Permbledhje

Lloji i masave

- Faktori kyç i qëndrueshmërisë: "Efikasiteti"
- Objektivi: "Përmirësimi"
- Lloji i masës: "Ulja e konsumit dhe e nivelit të emetimit për njësi të trafikut"

Faktorët kyç

- Gjatësia e rrjetit rrugor (km)
- Kushtet aktuale të trotuareve sipas kategorisë (shumë keq, keq, të pranueshme, mirë, shumë mirë, në rehabilitim/ndërtim)
- Niveli i IRI (Indeksi Ndërkombëtar i Ashpërsisë) para dhe pas ndërhyrjeve të propozuara

Përshkrimi i veprimit të propozuar

Mirëmbajtja e rrugëve në Shqipëri ka qenë e penalizuar nga investime jo te mjaftueshme gjatë dekadave të fundit, e cila rezultoi në përkeqësimin e rrugëve ekzistuese përmes mungesës së mirëmbajtjes së duhur, me pasoja të drejtpërdrejta, duke cuar në rritjen e shkarkimeve nga automjetet. Qeveria e Shqipërisë (QSH) ka ndërmarrë masa për të rritur efikasitetin e menaxhimit dhe mirëmbajtjes së rrjetit rrugor të vendit. Në përputhje me këtë strategji, Qeveria e Shqipërisë, përmes Autoritetit Rrugor (ARRSH), ka propozuar mirëmbajtjen e rrugëve kombëtare në bazë të kontratave rrugore bazuar në rezultate dhe performancë. Pesë vitet e para të këtij programi të mirëmbajtjes do të jënë të themeluara në bazë të një projekti të ri të quajtur **Projekti i Mirëmbajtjes dhe Sigurisë Rrugore në Baze të Rezultateve (RRMSP).**

Në mbështetje të një strukture të qëndrueshme, kjo e fundit paraqet një veprim efektiv dhe të provuar për të ulur ndotjen përgjatë rrugëve me trotuare të reja. Në përputhje me Strategjinë e Mirëmbajtjes, ky veprim do të synojë konfirmimin e efikasitetit të ndërhyrjeve në rrugët e planifikuara në RRMSP si një masë e një mirëmbajtjeje të integruar në gjendje të zgjasë për 5 vitet e ardhshme (periudha kontraktuale) një përmirësim të kushteve të përgjithshme të trotuareve në krahasim me ato aktuale: siç tregohet në fotot e mëposhtme, Strategjia Kontraktuese do të përmirësojë ndjeshëm të gjitha trotualet ekzistuese në kushte shumë të vështira dhe do të sigurojë seksione të gjata rrugore në gjendje të mirë gjatë periudhës së kontratës.

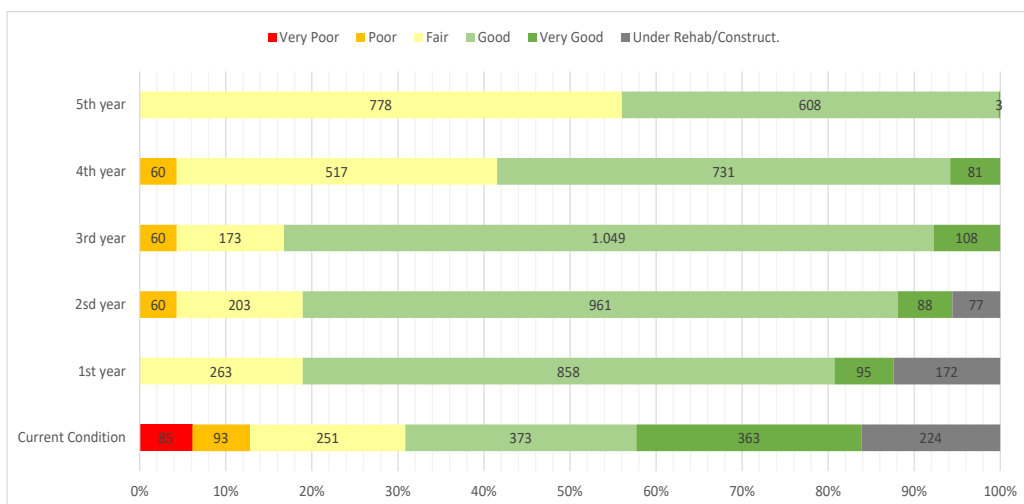


Figure 31: Krahësimi me km i kushteve aktuale te asfaltit ne rruget kryesore me ato gjatë periudhës së ndetimit / kontraktimit (burimi: RRMS Project - SPEA)

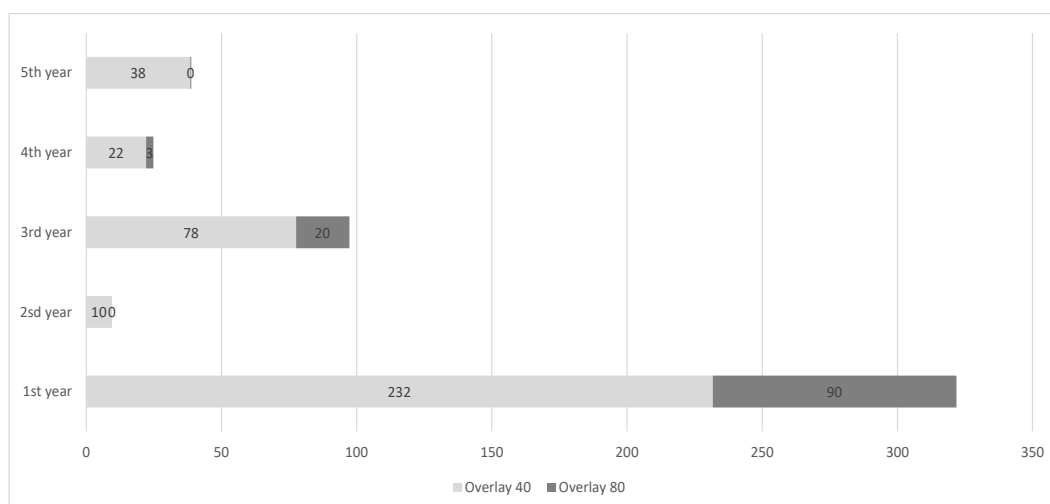


Figure 32: Gjatësia e Ndërrhyrjeve në Trotuare (km) me teknologjinë e propozuar brenda Strategjisë së Mirëmbajtjes Kontraktuale (burimi:Projekti RRMS Project - SPEA)

Zbatimi i Veprimit të propozuar varet nga nisja e 4 Kontratave OPBM përgjatë Rrjetit Rrugor Primar (1390 km), që ka mundësi të fillojnë nga 2015 deri në vitin 2019. **Përmirësimi i gjendjes së trotuareve do të konsistojë në një grup ndërrhyrjesh , duke përfshirë:**

- Rehabilitimi i Rëndësishëm i Trotuareve (e kufizuar përgjatë vitit të parë të kontratës);
- Ndërrhyrje Periodike në Trotuare (gjatë pjesës tjetër të periudhës së kontratës);
- Mirëmbajtje e përditshme e trotuareve.

Road Works	Unit	Unit rate - Financial Cost (EUR)
Edge break repairs	m	5
Patching potholes	m ²	3.5
Crack Sealing	m	0.5
Cape Seal	m ²	1.8
Thin Overlay (4cm)	m ²	7.5
Structural Overlay (8 cm)	m ²	14.2
Reconstruction (Milling & Replace)	m ²	25

Table 18- Road Works

Përfitimë të pritshme

Kushtet e asfaltimit:

Përgatitja dhe inçicimi i Strategjisë Kontraktuese për Mirëmbajtjen e Rrugëve me qëllim që:

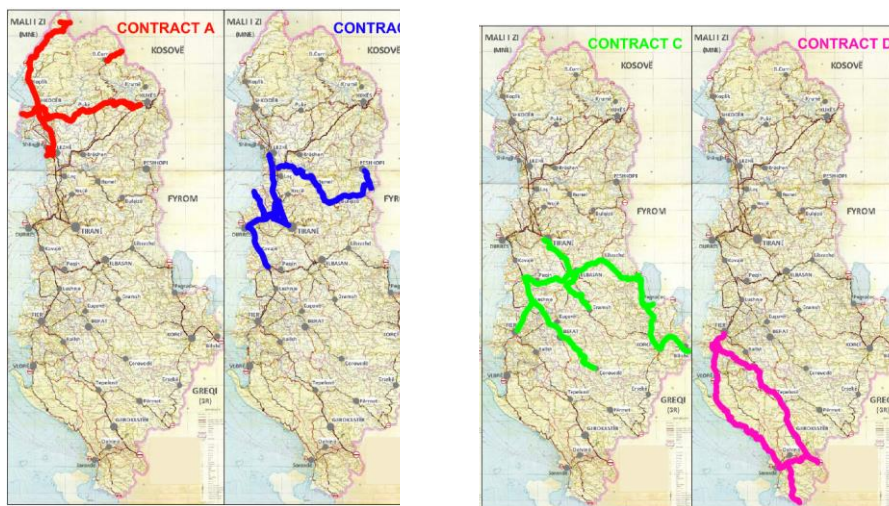
- **të përmirësojë praktikën ekzistuese të menaxhimit të aseteve rrugore** me anë të ndërtimit të një sistemi apo rrjeti AMS , duke përfshirë implementimin e një platforme të përshtatshme të IT-së , identifikimin e proceseve dhe përgjegjësi;
- **të optimizojë prioritetet e ndërhyrjeve të mirëmbajtjes dhe alokimin e buxhetit në mënyrë që të sigurojë cilësi të lartë të shërbimeve përgjatë pjesës ose të rrjetit rrugor shqiptar me ngarkesën më të lartë të trafikut:** rrjeti rrugor Shqiptar karakterizohet nga një shpërndarje e dukshme jo-homogjene e trafikut.
- përmirësimi i **transferimit të njohurive dhe teknologjive të reja** midis sektorit privat të ndërtimit dhe autoritetit publik.

Referencat:

- Planifikimi dhe Përgatitja e Projektit të Sigurisë dhe mirëmbajtjes Rrugore i bazuar në rezultatet (RRMSP) 2014-2015- Banka Botërore
- Punimi teknik Nr. 46 i Bankës Botërore
- AASHTO, Botimi I 4-të I Udhëzuesit për projektimin e rrugëve dhe strukturat
- ANTP, Plani I Transportit Kombëtar Shqiptar 2010

Zonat e prekura / Territoret

- **Strategjia / kombëtare:** në përputhje me Strategjinë e Mirëmbajtjes e zhvilluar brenda RRMSP, ky veprim do të jetë një komponent i rëndësishëm i Rezultatit të ardhshëm dhe i Kontratave të Mirëmbajtjes të Bazuara në Performancë (OPBMCs), **duke marrë gjithashtu parasysh se 80% e ngarkesës së përgjithshme kombëtare të trafikut është i orientuar drejt Rrjetit Kombëtar (1.390 km) përfshirë në OPBMCs.** Figura në vijim tregon shpërndarjen rrugore nën katër OPBMC-të (Burimi: Projekti RRMSP - SPEA).



Duke pasur parasysh kompleksitetin e këtij lloji të kontratave, përveç ngarkesës së trafikut, duhet të merren parasysh edhe një grup i parakushteve, në **përcaktimin e karakteristikave të kontratës**:

1. **Vendndodhja gjeografike.** Është propozuar shmangia e shpërndarjes gjeografike të akseve rrugore të përfshira në çdo kontratë (gjerësia dhe kufijtë maksimalë gjeografike janë identifikuar me 3 makro-rajone të vendit: Veriu, Qendra dhe Jugu). Lista e rrugëve që do të përfshihet në secilën kontratë përcaktohet kështu nga afërsia territoriale. Ideja që qëndron pas këtij kriteri është që segmentet e përcaktuara zyrtarisht nga terminalet apo nyjet kryesore të mbeten në tërësinë e tyre sa më shumë të jetë e mundur, në mënyrë që të garantohet një nivel uniform i vëmendjes dhe cilësisë në të gjithë gjatësinë e rrugës, nga i njëjti kontraktor. Një tjetër element i udhëzimit në shpërndarjen e kontratës është nevoja për të mbuluar sa më shumë të jetë e mundur, rrjetin brenda çdo nën-rajoni (dmth. perëndim, veri-perëndim, lindje, jug-lindje, etj.) duke pasur të paktën një qender apo kryqëzim të rëndësishëm për të instaluar impiantet dhe pajisjet.
2. **Profili i kontraktorit.** ARA (Autoriteti Rrugor Shqiptar) ka fituar eksperiencë të konsiderueshme me kontraktorët lokalë të specializuar në mirëmbajtjen e rrugëve përmes projekteve të shumta të Bankës Botërore dhe në mënyrë të veçantë në menaxhimin e performancës në bazë kontratave të mirëmbajtjes nga projekti pilot i zbatuar tashtëm në një zonë më të kufizuar gjeografike (rajonet e Tiranës dhe Kukësit). Bazuar në këto eksperiencë të mëparshme, bashkimi i ndërmarrjeve të kualifikuara ndërkombëtare si kontraktorë kryesore dhe kompanive lokale në ofrimin e shërbimeve të caktuara standarde, konsiderohet të jetë mënyra e duhur për të arritur **qëllimet e mëposhtme**:

- Menaxhimi dhe përgjegjshmëria e duhur;
- Sigurimi për arritjen e niveleve të kërkuara të shërbimit;
- Llogaridhënia/përgjegjësia në afatgjatë;
- Mundësia e marrëdhënieve profesionale, teknike dhe kontraktuale me klientin;
- Sigurimi i vlerës së mbetur të investimit në fund të kontratës;
- Transferimi i njohurive për kontraktorët lokalë;
- Përfitimet për industrinë shqiptare (nënkontraktimi do të lejohet në një masë të madhe).

3. **Shtrirja e kontratës.** Është kërkuar një shpërndarje e barabartë e rrugëve që do të përfshihen në çdo kontratë si në aspektin e kohëzgjatjes ashtu edhe të shpenzimeve. Kjo është parashikuar për të shmangur selektivitetin në mesin e kontraktuesve të interesuar dhe çdo renditje të mundshme të rëndësisë së kontratës nga madhësia. Objektivi është krijimi i interesit të barabartë për kontratat për të arritur vlerën më të mirë për paratë përmes një pjesëmarrjeje të barabartë në konkurs.
4. **Shuma e kontratës.** Propozimet për një madhësi optimale të kontratës rrjedhin kryesisht nga arsyet e mëposhtme: Rritja e buxhetit do të kufizojë pjesëmarrjen e nënkontraktorëve të vegjël të specializuar dhe do të afrojë kontraktorë të gjithanshëm më të mëdhenj dhe më të mirë-organizuar. Duke qenë **se kontraktorit i nevojitet të investojë në pajisje të reja, ose relativisht të reja** (p.sh. makineri për mirëmbajtjen gjatë dimrit, pajisje matëse dhe testuese, etj.) atëherë kriteri më i rëndësishëm është aftësia e kontraktorit për të patur kapacitete të konsiderueshme financiare për të financuar aktivitetet e projektit;
 - Numri total i kontratave duhet të jetë i menaxhueshëm. Është **e këshillueshme që të mos ketë një mori kontratash të cilat do të kërkojnë shtim të burimeve dhe përpjekjeve për t'i menaxhuar.** Numri i reduktuar i kontratave çon në rritjen e buxhetit.
5. **Lloji i punës.** Është e vlefshme që, brenda të njëjtës kontratë, të grupohen rrugë me karakteristika të ndryshme, me qëllim që të mos bind palët kontraktore në rast se merret vendimi për të përjashtuar nga kontratat disa kategori rrugësh (p.sh. rrugët lokale me volum të ulët të trafikut ose rrugëve në të cilat do të investohet përmes skemave të tjera të financimit) për arsye të buxhetimit ose arsye administrative.
6. **Lloji i kontratës.** Kaontratrat e Bazuara në Rezultate mund të jenë të thjeshta ose hibride (për shembull një kombinim i punës rehabilituese në bazë sasiore dhe një seksion në bazë performance). Rehabilitimi fillestar mund të bazohet në çmime për njësi dhe sasi të matshme ose mund të përshihet në një pagesë fikse mujore. Zakonisht këshillohet të aplikohet një shumë e vetme me qëllim që të shmanget ndonjë tejkalim kostosh, por me këto lloj kontratash ekziston risku i cilësisë së dobët të punimeve. Nga ana tjetër, nëse praktika e një shume të vetme aplikohet për punët e rehabilitimit fillestar, ky risk reduktohet pasi kontraktori, pas punës fillestare/është i detyruar të mirëmbajë rrugën për një periudhë 5- vjeçare, në një nivel të caktuar shërbimi.
 Në lidhje specifike me strategjinë OPBMC të zhvilluar në Shqipëri, kontratat janë përgatitur në mënyrën hibride. Në thelb, kjo vjen për shkak të kushteve të pabarabarta përgjatë rrjetit dhe sasisë përkatëse të punimeve të nevojshme rehabilituese që duhet të kryhen gjatë periudhës së kontratës, për të sjellë rrugët në kushtet mbi minimale Los.
 Për këtë qëllim, janë përfshirë dy klauzola të veçanta të kontratës në mënyrë që të sigurohet përmbushja e gjendjes së pritur të trotuareve:
 - (i) nivelet e kërkuara të ashpërsisë (në aspektin: shumë mirë, mirë, të pranueshme dhe keq), që do të mbahet gjatë çdo viti të kontratës (në vijim paraqitet një ekstrakt i Kontratës A- Dokumentet e Ofertës: Specifikimet teknike).

Level of Services for Pavement							
ROAD Starting Point - Ending Point		Contract Length (km)	Level of Services (Poor, Fair, Good, Very Good)				
			1 st Contract year (2015)	2 nd Contract year (2016)	3 rd Contract year (2017)	4 th Contract year (2018)	5 th Contract year (2019)
1_Tiranë - Hani i Hotit (new)		77,88					
Lezhë (dalja e Urës mbi lumin Drin)	Ballëdre	4,40	G	G	G	F	F
Ballëdre	K/Bisht Jugë	1,90	G	G	G	F	F
K/Bisht Jugë	Useku, kufiri me Shkodrën	16,40	G	G	G	F	F
Useku, kufiri me Shkodrën	Krye Bushat	5,00	G	G	G	F	F
Krye Bushat	Ura e Bahcallëkut	9,00	G	G	G	F	F
Ura e Bahcallëkut	Shkodër (K/Dobrac)	5,58	G	G	G	G	G
Shkodër (K/Dobrac)	Hani i Hotit	35,60	G	G	G	F	F

Strategjia e rekomanduar e mirëmbajtjes së trotuarave që duhet vënë në zbatim nga viti në vit dhe segment pas segmenti, përcakton punën minimale që duhet të kryhet (në vijim paraqiten rezultatet për trotualet e përfunduara për rrugën e parë të Kontratës A, siç është përfshirë në Aneksin II të Kontratës A- Dokumentet e Ofertës: Specifikimet teknike).

ROAD Starting Point - Ending Point		Contract Section Length (km)	Periodic Maintenance				
			1 st Contract year (2015)	2 nd Contract year (2016)	3 rd Contract year (2017)	4 th Contract year (2018)	5 th Contract year (2019)
1_Tiranë - Hani i Hotit (new)		77,88					
Lezhë (dalja e Urës mbi lumin Drin)	Ballëdre	4,40					
Ballëdre	K/Bisht Jugë	1,90					
K/Bisht Jugë	Useku, kufiri me Shkodrën	16,40					
Useku, kufiri me Shkodrën	Krye Bushat	5,00					
Krye Bushat	Ura e Bahcallëkut	9,00					
Ura e Bahcallëkut	Shkodër (K/Dobrac)	5,58				Overlay 40	
Shkodër (K/Dobrac)	Hani i Hotit	35,60					

Duke pasur parasysh natyrën e një kontrate OPBM, vlen të theksohet se në çdo rast, sistemi i pagesave do të bazohet në respektimin e kufijve të kërkuara LoS, brenda shumës së vetme/totale të alokuar për punët kapitale në trotuare.

Mënyra e transportit dhe nën-sektori i prekur

- Do të ndikohet vetëm Sektori Rrugor, si lëvizshmëria private ashtu edhe ajo publike.

Kategoritë e synuara/përfituese (qytetarët, shoferët, kompanitë e transportit, etj)

- Të gjitha kategoritë e përdoruesve të rrugëve dhe komunitetet preken drejtpërdrejt nga mobiliteti rrugor.

B. Subjekti Implementues

- Subjekti Financues: Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës
- Subjekti Implementues: ARA - Autoriteti Rrugor Shqiptar
- Subjekti Monitorues (nëse është rasti): ARA – Autoriteti Rrugor Shqiptar

C. Afati prituri për implementimin e veprimit të propozuar

- **Numri i viteve për përfundimin:**

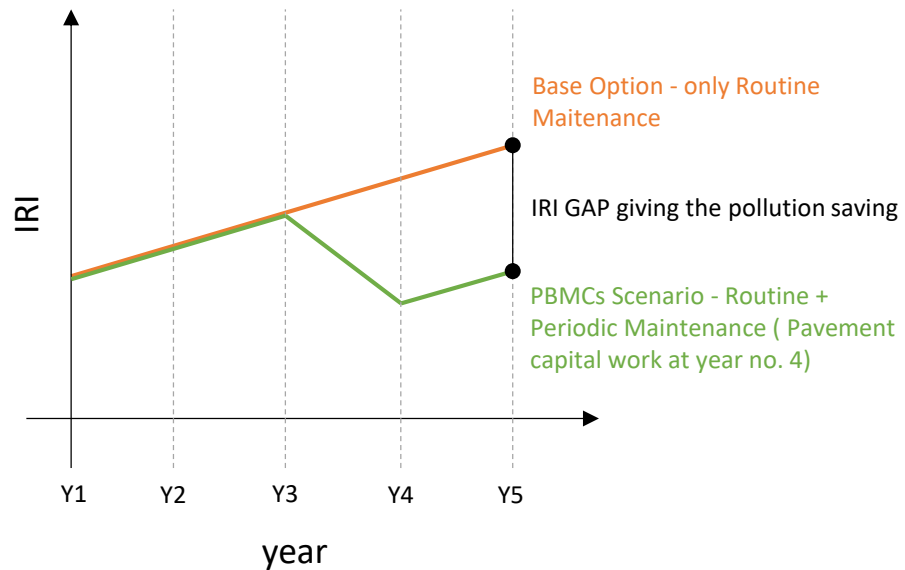
5 vjet.

- **Viti i prituri i fillimi të zbatimit**

2015. Për këtë qëllim, vlen të theksohet se - në momentin e përgatitjes së këtij raporti - strategjia e kontratës është plotësisht e përcaktuar, ndarja e buxhetit është përfunduar dhe njoftimet e tenderit për katër OPRC dhe Konsulentit Monitorues tashmë kanë nisur dhe 30 tetor 2015 është afati i fundit për paraqitjen e Shprehjes së Interesit për tenderin e Konsulentit Monitorues. Kjo do të thotë se punët e mirëmbajtjes ka të ngjarë të fillojnë gjatë muajve të parë të vitit 2016.

D. Kosto

- Kostoja totale për zbatimin e plotë të Strategjisë së Mirëmbajtjes është 125 milionë USD (15,712 milionë LEK).
- Në lidhje specifike me këtë masë ("Përmirësimi i Kushteve të Trotuarit përgjatë Rrjetit Primar") kostoja është përafërsisht 70 milionë USD (d.m.th 18,799 milionë LEK), në përputhje me avaritë e listuara më poshtë. (Burimi: RRMSP Projekti - SPEA)
 - Rregullimet Kapitale të Trotuareve: 35.7 milionë USD (d.m.th 4,487 milionë lekë) + 27 milionë Euro (d.m.th 3,761 milionë LEK, siç specifikohet në komentin më poshtë)
 - Konsulenti Monitorues për OPBMCs: 5,25 milionë USD (d.m.th 660 milionë LEK)
 - Menaxhimi i Aseteve Rrugore (duke përfshirë edhe platformën e IT dhe trajnimin e stafit): 2 milionë USD (d.m.th 251 milionë LEK).
- **Koment mbi implementimin e kostove**
 - Një analizë shtesë e kërkuar nga ARA në kuadër të projektit RRMSP konsiston në dhënien e një vlerësimi të kostove të mirëmbajtjes, të nevojshme për punët e mirëmbajtjes rutinë përgjatë pjesës më të rëndësishme të Rrjetit Sekondar të vendit (1123 km). Shifra e vlerësuar është përafërsisht 27 milionë USD (d.m.th 3,394 milionë lekë) për mirëmbajtjen e trotuareve për pesë vitet e ardhshme.
 - Vlen të theksohet se shifrat e lartpërmendura i referohen të gjithë Strategjinë së Mirëmbajtjes së Trotuareve, përkatësisht optimizimi i mirëmbajtjes rutinë dhe periodike siç është arritur nëpërmjet analizës HDM4.
 - Megjithatë, për sa kohë kursimet përkatëse të ndotjes vijnë nga krahasimi i Skenarit të Opsioneve Bazë (përfshin vetëm mirëmbajtjen rutinë) dhe Skenarit PBMCs (kombinon mirëmbajtjen rutinë plus Punët Kapitale Periodike të Trotuareve), do të konsiderohen për kostot e zbatimit. Diagrami i mëposhtëm e qartëson më mirë këtë pikë.



Në dritën e këtij diagrami, kostot e mirëmbajtjes rutinë – të cilat mund të vlerësohen në $1,350 \text{ USD} \times 5 \text{ vjet} \times (1,390 + 1,123) \text{ km} = 17 \text{ milionë USD}$ - edhe pse vlejné për t'u konsideruar për konsiderata të përgjithshme kosto-përfitim, nuk janë të lehtësisht të zbritshme nga shpenzimet e përgjithshme të skenarit PBMCs: nga njëra anë këto shpenzime janë të domosdoshme për realizimin e skenarit dhe, nga ana tjetër, ruajtja veçmas e mirëmbajtjes rutinë është eliminuar në vetvete nga analiza e përgjithshme (jo vetëm mjedisore) kosto- përfitim.

- Duke zbritur nga kostoja e masës mirëmbajtjen rutinë, atëherë diferenciali (shtesa) e koston do të jetë përafërsisht. $70 - 17 = 53 \text{ milionë USD}$.

E. Mbështetja e nevojshme për zbatimin e veprimit të propozuar

• Mbështetja financiare-

E gjithë shuma është tashme në dispozicion dhe mbulon të gjitha pikat e nevojshme për zbatimin e veprimit duke përfshirë Konsulentët e Monitorimit për katër PBMC-te, AMS –te (shto SW HW) dhe mbështetja ndaj ARRSH-se në aspektin e trajnimeve dhe kapacitetit të ndërtimit sic u tha edhe më lartë.

F. Reduktimet e pritshme në emetime dhe konsum energjie

a) Emetimet

Efektet e të gjitha ndërhyrjeve do të vlerësohen nga reduktimi i IRI-te përgjatë seksioneve të përmirësuara duke krahasuar kushtet e rrjetit me PBMC-se kundrejt atij pa atë, përkatësisht sipas Opsionit Baze (vetëm mirëmbajtje rutine). Sipas Programit Kombëtar Kërkimor për autostradat (NCHRP) Raporti nr. 720, 2012, një rritje në IRI prej 1 m/km rrit konsumin e karburantit të mjeteve të pasagjereve nga 2% deri në 3%, pavarësisht shpejtësisë. Për kamionë të rënde kjo rritje është nga 1% deri në 2% në autostradat me shpejtësi të lejuara (112 km/ore or 70 mph) dhe nga 2% deri në 3% me shpejtësi të ulët (56 km/ore or 35 mph).

Duke u bazuar ne sa më lart dhe duke marre parasysh rezultatet e arritura nëpërmjet analizës HDM4 e kryer Brenda RRMSP, **kursimi I konsumimit të karburantit që mund të arrihet gjatë 5 viteve të ardhshme është rreth 5.6 milion litra.** Kjo shifër është vlerësuar si me poshtë:

Vlerësimi i dëmtimeve të rrugëve gjatë pesë viteve të ardhshme (2015-2019) Bazuar në analizat e HDM4 kryer për skenarin e Opsionit Baze (vetëm Mirëmbajtje Rutinë të Rrugëve). Sipas trendit pasues, është e arsyeshme duke pasur parasysh se kushtet e rrugëve afërsisht përkeqësohen me 60% të gjendjes së tanishme pa punime mbi kapitalin rrugor



Figure 33: HDM4 Analysis-Base Option scenario 2015-2019 (source: RRMSP Project - SPEA)

Vlerësimi i konsumit të karburantit për të dy skenarët (PBMCs kundër Opsionit Bazë), për çdo rast studimor të MDMA4 si me poshtë :

$$\Sigma(\text{IRI PBB për vit}) * (\text{Im} * \text{Lmjet} + \text{If} * \text{Lfurgon} + \text{Ik} * \text{Lkamion})$$

Im = rritja e konsumit të karburantit për mjete / taksite / marrjet = + 3%

If = rritja e konsumit të karburantit për Furgona / Autobus të vegjël = + 2.5%

Ik = rritja e konsumit të karburantit për Kamionë = + 2%

Lm = (Nr i mjeteve në ditë) * km * (Konsumi Bazë i karburantit)

Lf = (Nr. I Furgonave në ditë) * km * (Konsumi Bazë i Karburantit)

Lk = (Nr. I Kamionëve në ditë) * km * (Konsumi Bazë i Karburantit)

Konsumi Bazë I Karburantit: 85ml/km (Mjet/Taxi/Marrje)

120 ml/km (Furgon/Autobus I vogël)

450 ml/km (Kamion)

(burim: Raporti nr. 720, 2012 NCHRP)

a) Vlerësimi I kursimit të konsumit të karburantit si difference midis Opsionit Baze dhe skenarit të PBMC-se.

Tabela në vijim paraqet analizën e përgjithshme të përmendur më lart.

		vehicle x km x base fuel consumption (litre)				IRI Baseline (end of 2014)	IRI (m/km) trend with PBMCs					IRI (m/km) trend base option					IRI GAP per year with PBMCs					IRI GAP per year base option					Fuel Consumption Saving (litre)			
HDMA case studies	Length (km)	Car/taxi/pick up	van/small bus	truck	m/km	end of 2015	end of 2016	end of 2017	end of 2018	end of 2019	end of 2015	end of 2016	end of 2017	end of 2018	end of 2019	1st year	2nd year	3rd year	4th year	5th year	1st year	2nd year	3rd year	4th year	5th year	Car/taxi/pick up	van/small bus	truck		
1	38	2,712	1,403	1,623	4.22	3.44	3.68	3.94	4.22	2.46	4.85	5.58	6.42	7.38	8.49	-0.78	0.24	0.26	0.28	-1.76	0.63	0.73	0.84	0.96	1.11	16,918	8,668	10,077		
1.1	105	7,990	4,314	4,782	3.21	3.44	3.68	3.94	4.22	4.53	3.69	4.25	4.88	5.61	6.46	0.23	0.24	0.26	0.28	0.31	0.48	0.55	0.64	0.73	0.84	15,930	8,163	9,488		
12	25	21,690	11,222	12,982	1.29	1.49	1.70	1.93	2.17	2.43	1.48	1.71	1.96	2.26	2.59	0.20	0.21	0.23	0.24	0.26	0.19	0.22	0.26	0.29	0.34	3,696	1,894	2,202		
13.1	23	1,347	697	806	8.24	6.87	7.24	7.72	8.24	4.17	9.48	10.90	12.53	14.41	16.57	-1.37	0.37	0.48	0.52	-4.07	1.24	1.42	1.63	1.88	2.16	17,288	8,858	10,297		
14	20	2,829	1,464	1,693	7.45	6.61	6.97	7.45	1.11	1.23	8.57	9.85	11.33	13.03	14.78	-0.84	0.36	0.48	-6.34	0.12	1.12	1.29	1.48	1.70	1.95	40,280	20,639	23,991		
14.1	69	9,900	5,133	5,937	8.31	6.90	7.27	7.77	8.31	4.21	9.56	10.99	12.64	14.53	16.81	-1.41	0.37	0.50	0.54	-4.10	1.25	1.43	1.65	1.90	2.18	128,989	65,794	76,470		
15	29	8,995	4,607	5,330	7.03	6.65	7.03	3.69	3.99	4.31	8.08	9.30	10.69	12.30	14.14	-0.38	0.38	0.34	0.30	0.32	1.05	1.21	1.39	1.60	1.84	90,597	46,420	53,963		
15.1	92	25,379	13,131	15,189	6.16	3.32	3.60	3.89	4.20	4.53	7.08	8.15	9.37	10.77	12.39	-2.84	0.28	0.29	0.31	0.33	0.92	1.06	1.22	1.41	1.62	206,458	105,796	122,969		
16	21	12,277	6,352	7,348	3.38	3.38	2.19	2.45	2.73	3.03	3.89	4.47	5.14	5.91	6.80	0.00	-1.19	0.26	0.28	0.30	0.51	0.58	0.67	0.77	0.89	47,885	24,535	28,521		
17	51	14,463	7,483	8,656	7.03	6.65	7.03	3.69	3.99	4.31	8.08	9.30	10.69	12.30	14.14	-0.38	0.38	0.34	0.30	0.32	1.05	1.21	1.39	1.60	1.84	147,147	75,396	87,643		
2	14	8,189	4,227	4,889	4.23	3.57	3.89	4.23	2.55	2.83	4.86	5.59	6.43	7.40	8.51	-0.66	0.32	0.34	-1.68	0.28	0.83	0.73	0.84	0.96	1.11	46,000	24,600	28,596		
20	9	2,209	1,143	1,322	2.35	2.50	2.67	2.84	3.01	3.21	2.70	3.11	3.57	4.11	4.73	0.15	0.17	0.17	0.17	0.20	0.35	0.41	0.47	0.54	0.62	3,468	1,777	2,065		
21	47	28,312	14,648	16,945	2.42	2.66	2.92	3.20	3.50	3.83	2.78	3.20	3.68	4.23	4.87	0.24	0.26	0.28	0.30	0.33	0.36	0.42	0.48	0.55	0.63	30,401	15,577	18,107		
22	53	45,940	23,769	27,496	2.55	2.93	3.34	3.79	4.29	4.83	2.93	3.37	3.88	4.46	5.13	0.38	0.41	0.45	0.50	0.54	0.38	0.44	0.51	0.58	0.67	14,215	7,284	8,467		
23	44	63,052	32,622	37,737	4.29	2.93	3.34	3.79	4.29	4.83	4.93	5.67	6.52	7.50	8.63	-1.36	0.41	0.45	0.50	0.54	0.64	0.74	0.85	0.98	1.13	247,900	127,020	147,653		
24	13	22,578	11,682	13,513	4.08	3.06	3.55	4.08	2.69	3.19	4.69	5.40	6.21	7.14	8.21	-1.02	0.49	0.53	-1.39	0.50	0.61	0.70	0.81	0.93	1.07	117,223	60,093	69,820		
25.1	40	2,304	1,192	1,379	8.56	9.00	9.61	10.27	10.90	11.65	9.84	11.32	13.02	14.97	17.22	0.44	0.61	0.66	0.63	0.75	1.28	1.48	1.70	1.95	2.25	12,174	6,802	7,906		
26.1	44	6,300	3,270	3,782	9.03	9.03	1.11	1.23	1.36	1.50	10.38	11.94	13.73	15.79	18.56	0.00	-7.92	0.12	0.13	0.14	1.35	1.56	1.79	2.06	2.37	108,986	55,843	64,913		
27	19	5,452	2,821	3,263	9.07	9.07	1.14	1.29	1.44	1.61	10.43	12.00	13.79	15.86	18.24	0.00	-7.93	0.15	0.15	0.17	1.36	1.58	1.80	2.07	2.38	93,808	48,091	55,903		
28	9	7,928	4,102	4,745	9.15	9.15	1.19	1.39	1.61	1.84	10.52	12.10	13.92	16.00	18.40	0.00	-7.96	0.20	0.22	0.23	1.37	1.58	1.82	2.09	2.40	135,918	69,642	80,955		
3	104	79,817	15,427	17,846	3.34	3.61	3.90	4.20	4.53	4.88	3.84	4.42	5.08	5.84	6.72	0.27	0.29	0.30	0.33	0.35	0.50	0.58	0.66	0.76	0.88	56,719	29,062	33,783		
33	2	715	111	129	10.89	2.15	2.31	2.48	2.66	2.85	12.52	14.40	16.56	19.05	21.90	-8.74	0.16	0.17	0.18	0.19	1.63	1.88	2.16	2.48	2.86	4,249	2,177	2,531		
33.1	106	17,581	9,096	10,523	10.75	11.52	12.36	13.23	14.15	15.11	12.36	14.22	16.35	18.80	21.62	0.77	0.84	0.87	0.92	0.96	1.61	1.85	2.13	2.45	2.82	118,488	60,717	70,579		
36	3	1,534	794	918	5.17	4.48	4.76	5.17	1.19	1.39	5.95	6.84	7.86	9.04	10.40	-0.69	0.28	0.41	-3.98	0.20	0.78	0.89	1.03	1.18	1.36	14,302	7,328	8,519		
37	4	2,528	1,308	1,513	6.17	1.30	1.62	1.96	2.34	2.75	7.10	8.16	9.38	10.79	12.41	-4.87	0.32	0.34	0.38	0.41	0.93	1.06	1.22	1.41	1.62	25,214	12,950	15,053		
4	188	108,185	55,973	64,749	3.37	3.68	4.01	4.36	4.74	5.16	3.88	4.46	5.13	5.89	6.78	0.31	0.33	0.35	0.38	0.42	0.51	0.58	0.67	0.77	0.88	181,201	92,845	107,926		
5	51	44,191	22,864	26,449	4.21	3.80	4.21	4.65	5.13	5.67	4.84	5.57	6.40	7.36	8.47	-0.41	0.41	0.44	0.48	0.54	0.63	0.72	0.84	0.96	1.10	127,966	65,568	76,218		
6	59	8,517	4,407	5,098	3.33	3.57	3.83	4.11	4.41	4.73	3.83	4.40	5.06	5.82	6.70	0.24	0.26	0.28	0.30	0.32	0.50	0.57	0.66	0.76	0.87	17,347	8,888	10,332		
7	54	15,569	8,055	9,318	3.35	3.62	3.91	4.22	4.56	4.93	0.40	0.46	0.53	0.61	0.70	0.27	0.29	0.31	0.34	0.37	-2.95	0.06	0.07	0.08	0.09	-48,098	-34,893	-40,560		
8	39	33,609	17,389	20,115	3.37	3.68	4.01	4.36	4.74	5.15	3.88	4.46	5.13	5.89	6.78	0.31	0.33	0.35	0.38	0.41	0.51	0.58	0.67	0.77	0.88	56,839	29,021	33,735		
9	16	13,557	6,911	7,994	4.21	3.80	4.21	2.62	2.98	3.37	4.84	5.57	6.40	7.36	8.47	-0.41	0.41	1.59	0.36	0.39	0.63	0.73	0.84	0.96	1.10	70,476	36,111	41,977		
TOT.	1,993	574,881	297,434	344,069																							2,132,415	1,092,436	1,270,096	
																										4,495,127				

Table 19 – Diferenca midis skenarit baze dhe skenarit PBMC

Në fund të këtij ushtrimi, janë arritur rezultatet e mëposhtme:

- Kursimi në konsumin e karburantit nëpërmjet zbatimit të OPRCs: 4.5 milionë litra.
- Duke pasur parasysh se investimi i përgjithshëm në trotuar është përafërsisht 36 milionë USD (d.m.th 4,525 milionë lekë) për 1,390 km, incidenca e koston për çdo litër mund të llogaritet afërsisht në 8 USD (d.m.th 1,006 lekë) për litër.
- Bazuar në këtë vlerësim, **përfitim i kësaj mase mund të rritet duke zgjeruar aktivitetet e ngjashme në pjesën e Rrjetit Sekondar Rrugor të lartpërmendur (1.123 km)**. Kjo mund të konsiderohet e sigurt duke pasur parasysh supozimet e mëposhtme:
 - Kushtet bazë të një trotuari mesatar janë më të këqija se ato të Rrjetit Primar të mbuluar nga ORCs, por kjo mund të balancohet me ngadalësimin e degradimit të ashpërsisë për shkak të volumeve më të ulëta të trafikut;
 - Duke marrë parasysh shpërndarjen e rrugëve të përfshira në këtë paketë të Rrjetit Sekondar (p.sh. gjerësi më e vogël e carriageway), kostoja për njësi për litër të kursyer mund të reduktohet në 6.4 USD (d.m.th 804 lekë);
 - Volume të vogla e trafikut pritet të ulin kursimin e konsumit, të vlerësuar për Rrjetin Primar. Ky faktor i reduktimit të trafikut mund të konsiderohet në 40%.

Në këtë mënyrë, mund të kursehen 1.7 milionë litra shtesë, siç tregohet më poshtë:

27 milionë USD/ (6.4 \$/litër) * 0. 40 = 1.7 milionë litra

- Kursimi në Konsumin Total të Karburantit: 4.5 milionë + 1.7 milionë= 6.2 milionë litra**

d) Bazuar në përzierjen mesatare të trafikut (67.7% makina/taksi, 24.7% furgonë/ autobusë të vegjël, 7.6% kamionë), **vlerësimi i pakësimit të ndotësve (ton)** është si më poshtë:

- Identifikimi i një shpërndarjeje të arsyeshme të automjeteve përgjatë rrjetit rrugor shqiptar mbulohet nga katër PBMC.

Lloji	Madhësia	% mbi Tot	%diesel	%gasoline
mjete	< 1400	16.9	11	89
mjete	1401 - 2000	33.8	63	37
mjete	> 2000	16.9	82	18
furgon	<3.5 t	24.7	91	9
kamion	>3.5 t	7.6	99	1

Tabela 18. Shpërndarja e automjeteve përgjatë rrjetit rrugor mbuluar nga katër PBMCs

- Vlerësimi i shpërndarjes për kg konsum karburantit dhe ndarja në diesel dhe benzinë, duke filluar nga shuma totale e karburantit²⁶:

	Tot	diesel	gasoline
kg karburantit i kursyer- mjet	3,724,209	2,036,598	1,687,611
kg karburantit i kursyer- furgon	1,356,667	1,234,567	122,100
kg karburantit i kursyer- kamion	417,036	412,865	4,170
TOT.	5,497,912	3,684,030	1,813,882

Tabela 19. Ndarja e konsumit të karburantit në diesel dhe benzinë

- Vlerësimi i ndotësve të kursyer (ton), duke përdorur faktorët standard të emetimit treguar në Udhëzuesin EMEP/EEA të inventarit të emisioneve të ndotësve të ajrit- 2013.
- Rezultatet në termat e Ndotësve të kursyer (ton): CO₂, PM, NO_x, VOCs

Ndotës të kursyer gjatë periudhës PBMC (2015-2019)	CO ₂	PM	NO _x	VOCs
Tot (tonë)	17,336	4.56	75.07	22.87

Tabela 20. Ndotës të kursyer (ton): CO₂, PM, NO_x, VOCs

- Kursimi në konsumin e energjisë:** 6,200,000 litra karburant, përkatësisht 6,155,411 kg naftë ekuivalent²⁷.

Shifra e konsumit mund të reduktohet më tej duke përdorur Trajtimin e ri Fotokatalitik Kundër Ndotjes (shih masat për risitë në trotuare). Sipas një analize paraprake të tregut në këtë lloj teknologjie, përfitimi në termat e reduktimit të NO_x mund të arrijë 30%.

G. Indikatorë të tjerë

- Tregues/indikatorë të tjerë të zbatimit- *asnjë*

²⁶ Shuma totale e karburantit (kg) është vlerësuar duke marrë parasysh se çdo metër kub Diesel dhe benzinë peshon 885 kg dhe 890 kg respektivisht.

²⁷ Shuma totale ekuivalente e karburantit është vlerësuar duke marrë parasysh se 1t benzinë = 1,20 toe, 1t diesel = 1.08 toe.

H. Informacione te tjera dhe bashke perfitimet

- **Tregues te tjerë te zbatimit**

Limiti ne termat e pragut te IRI-t si me poshtë

Scale of evaluation	Rutting (*)		IRI
	Frequency [%]	Depth [mm]	
Very Good	$F \leq 5$	$D \leq 10$	$IRI < 2.5$
Good	$F \leq 10$	$D \leq 25$	$2.5 \leq IRI < 4.5$
Fair	$F > 10$	$10 < D \leq 25$	$4.5 \leq IRI < 7$
Poor	$F \leq 10$	$D > 25$	$7 \leq IRI < 10$
Very Poor	$F > 10$	$D > 25$	$IRI \geq 10$

- **Bashkë-përfitimet :**

- Ulja e normës së aksidenteve në rrugët e përfshira
- Rehati më e madhe gjatë udhëtimit të përdoruesve të rrugëve "
- Kosto më të ulëta të transportit rrugor

I. Informacion ligjor

- **Impaktet ligjore²⁸:**

Përveç miratimit të Strategjisë së Mirëmbajtjes pjese e RRMSP, në bazë të Ligjit nr. 10164, datë 15.10.2009 "Për Autoritetin Rrugor Shqiptar", Neni 5, Autoriteti Rrugor Shqiptar, si autoritet kompetent për përgatitjen e programeve të zhvillimit afatmesëm dhe programin vjetor të punës për ndërtimet, ri-ndërtimet, mirëmbajtjen, ruajtjen dhe zhvillimin e rrugëve shtetërore, në përputhje me prioritetet e përcaktuara në dokumentet strategjike, ka për të përfshirë zbatimin e kesaj mase në programet përkatëse.

Prandaj, **nuk ka nevojë për ndryshime të veçanta ligjore** në lidhje me Ligjin nr. 10164 për zbatimin e masës.

J Udhërefyes

- **Rruga për zbatimin e masës:**

Zbatimi i masës 1D ka nevojë për përcaktimin e tri fazave të cilat do të vendosen para ekzekutimit efektiv të masës siç tregohet në figurën e mëposhtme.

²⁸Ne përputhje me aktet e mëposhtme ligjore:

- Ligj Nr. 8378 date 22.7.1998 "Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë".
- Ligj Nr. 8402 date 10.09.1998 "Për mbikqyrjen dhe disiplinën gjatë punimeve të ndërtimit, i ndryshuar;
- Ligj Nr. 9511 date 10.04.2006 "Për Aderimin e Republikës së Shqipërisë në Marrëveshjen Europiane mbi 'Arteriet kryesore të Trafikut Nderkombëtar ARG'";
- Memorandum Mirekuptimi, Europa Juglindore (11.06.2004);
- VKM Nr.405 date 08.01.1996 "Mbi administrimin e Rrjetit Rrugor Kombëtar dhe Rrjetit Rural të Republikës së Shqipërisë", i ndryshuar;
- VKM Nr. 68 date 15.02.2001 "Për miratimin e Standarteve Teknike për Dizajnimin dhe Implementimin e Punimeve të Ndërtimit", i ndryshuar (Shtojca Nr. 2 mbi rrugët automobilistike).

KUSHTET E ASFALTIT

Percaktuar sipas STP

Objektivi

	Strategy and regulation	Plans	Roll-out plans agreed
Input (te dhena, info, burime dhe kerkesa te tjera te nevojshme per procesin e fillimit)	Te dhena te mbledhura nga projekti RRMSP: - Vleresimi kushteve aktuale te rrugeve - Ngarkesa trafikut - Prioritetet e rrjetit kombetar rrugor - Workshop me kontraktoret lokal	- Finalizimi procesit te angazhimit si per kontraktimer ashtu edhe per procedurat e monitorimit dhe Konsulences - Vazhdimesia me mirembajtjen rutine edhe te rrugeve dytesore	
Ligjore (Mbeshtetja e opinionave ligjore per percaktimin e masave)	Nuk ka ndryshime apo nevojte per ndryshime ne ligjin aktual no. 10164 per implementimin e kesaj mase		
Institucionale (Analize e kuadrit institucionel, struktura dhe rolet e tij)	- Perkufizimi entiteve pergjegjese per keto masa ✓ Autoriteti rrugor Shqiptar (ARA)		
Output (Realizimi praktik i masave)	Rezultate e arritura nga projekti RRMSP: - Definimi strategjise se mirembajtjes - Percaktimi buxhetit per cdo projekt - Pergatitja e dokumentacionit per tender - Monitorimi	Lancimi i kater OPRCs dhe kontrates konsulente per monitorim ne gjysmen e pare 2016.	- Inspektim fizik ✓ Significant Pavement Rehabilitation (limited to the first contract year); ✓ Periodic Pavement Intervention (during the rest of contract period); ✓ Routine Pavement Maintenance. - Monitorimi sipas kushteve te kontrates
Objektiva te adresuar nga STP	Te pershtatshem per te kaluar ne procedura tenderimi		Te pershtatshem per tu mbuluar nga institucionet e perfshira

Siç tregohet në figurën e mësipërme, rruga për implementimin e masës përfiton nga ky Plan i Transportit të Qëndrueshëm për përcaktimin e Strategjisë dhe rregullave. Në veçanti, të dhënat janë mbledhur gjatë zhvillimit të projektit RRMS (nëpërmjet një vlerësimi të kushteve aktuale të aseteve, të dhënat e ngarkesës së trafikut, prioritetet kombëtare të korridoreve rrugore dhe seminareve me kontraktorët lokalë), ndërsa kjo STP trajton ndikimin e qëndrueshmërisë së saj, duke siguruar **një vlerësim të impaktit të strategjisë së propozuar të mirëmbajtjes në termat e reduktimit të emetimit të ndotësve të ajrit dhe konsumit të energjisë.**

Faza e dytë, e cila përfaqëson implementimin e strategjisë së propozuar, përfshin mbylljen e procesit të angazhimit për OPRCs, për tenderat e kontraktorëve dhe monitorimin e shërbimeve të konsulencës dhe programin e mirëmbajtjes rutinë përgjatë rrjetit sekondar relevant jashtë OPRCs.

Figura më poshtë tregon grafikun Gantt të aktiviteteve që do të kryhen për zbatimin e masës, të bazuar në Time Horizon të parashikuar për Transportin e Qëndrueshëm.

			2015		2016		2017		2018		2019		2020	
C KUSHTET E ASFALTIT			I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
	Planifikimi	Lancimi tenderave												
Kontrata A	Roll-out plans agreed	Rehabilitimi rrugëve												
		Ndërrhyrje periodike												
		Mirëmbajtje rutine												
Kontrata B	Roll-out plans agreed	Rehabilitimi rrugëve												
		Ndërrhyrje periodike												
		Mirëmbajtje rutine												
Kontrata C	Roll-out plans agreed	Rehabilitimi rrugëve												
		Ndërrhyrje periodike												
		Mirëmbajtje rutine												
Kontrata D	Roll-out plans agreed	Rehabilitimi rrugëve												
		Ndërrhyrje periodike												
		Mirëmbajtje rutine												
E adresuar nga institucionet shqiptare			Te përshtatshëm për të kaluar në procedurën e tenderimit						Te përshtatshëm për të mbuluar nga institucionet e përfshira					

4.2.3 Novacionet ne asfalt (Udhezues)

3 Shmang / Redukto

NOVACIONET NE ASFALT

Implementimi teknologjive novative ne asfalt duke reduktuar impaktin ne mjedis nga mirembajtja e rrugeve

Permbledhje

- Teknologjia e riciklimit te ftohte** konsiston ne riciklimin pjese te asfaltit egzistues per te patur efektin ne reduktimin e impaktit ne mjedis gjate punimeve ne rruge (si pasoje e uljes se nevojës per transport dhe perdorim te materialeve te reja), te dyja ne raste te:
 - Projekte mirembajtje - rehabilitim strukturash (rindertim shtresave bituminose apo tere asfaltit pas demtimeve strukturore);
 - Realizimi infrastruktures se re rugore, ne rast te sasirave te medha te asfaltit(RAPs) jane te gatshme ne terren.
- Trajtimi përbëhet nga një emulsion mikro polimerik ne te cilin është shtuar dioksid titaniumi, të parapërziera dhe të gatshëm për t'u përdorur, kjo depërton në strukturat mikro dhe makro të sipërfaqes, duke i dhënë asfaltit te trotuarit karakteristikat te larta fotokatalitike.

Masa e sugjeruar STP

Implementim i aktiviteve per gatitore (studime dhe kerkrime, adaptimi i normave teknike, teste/projekte pilote etj) me qellim implementimin ne nje shkalle te gjere ne Shqiperi nga viti 2022



Ministria Transportit dhe Infrastruktures
Autoriteti Rrugor Shqiptar



2018-2022

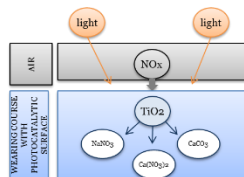
Drejtuesit e mases

Novacione dhe zgjidhje praktike qe cojne ne nje teknologji me eficient te asfalteve

- Teknologjia riciklimit te ftohte



- Trajtimi anti ndotes fotokatalitik



Kosto dhe perfitime

- Teknologjia riciklimit te ftohte



Kosto te marra nga Agjencia Rruges Itali (ANAS) :
Bitumi tradicional i nxehte → ≈ 130 €/m²;
Bitumi i ricikluar i ftohte → ≈ 95 €/m²;
Recycling subbase/bound foundation layer → ≈ 70 €/m².

Qasja LCA, 1 m² bitum prodhuar nga riciklimi ftohte si dhe nga teknike me mixim te nxehte :

KURSIMET:



20-30 % CO₂



30-40 % SO₂ 40 % CH₄



40 % konsum energjie

- Trajtimi anti ndotes fotokatalitik



Kosto te marra nga prodhuesit kryesor:
Trajtimi anti ndotes fotokatalitik → ≈ 10 €/m²;



35 % NO₂ (Eficiencye laboratorike)

MASA UDHEZUESE për inovacionet do të përgatitet deri në vitin 2020, por që do të zbatohet pastaj përtej afatit kohor të STP (> 2018):

Siç është rënë dakord me Ministrinë e Transportit, kjo masë ka të bëjë me 2 alternativa të mundshme/ teknologjive të reja të shtrimit të rrugëve, të cilat duhet të përgatiten (në termat e studimeve dhe rregullave teknike) në afat të shkurtër dhe pastaj të konsiderohen për zbatim, pas vitit 2020. Në këtë rast, nuk ka ndikim në lidhje me reduktimin e CO₂, ndotjes së ajrit dhe konsumit brenda kuadrit kohor të STP (2020). Teknologjitë kanë interes potencial për Shqipërinë, sepse do të mundësojë praktikatat më të qëndrueshme të asfaltimit të rrugës, edhe pse në një kuadër kohor afatmesëm.

ndodhin në trotuar në fund të jetës së saj të dobishme për shkak të cikleve të ngarkesës së rëndë; e kryesisht distresses që ndodhin për shkak të lodhjes janë plasaritjet gjatësore dhe vijëzimet;

- Realizimi i **trotuarit të ri fleksibël** në qoftë se ka nevojë për zhvendosjen e RAP të akumuluar në një vend ruajtjeje.

Në rastin e mirëmbajtjes, operacionet duhet të ketë një gjatësi minimale në përputhje me qasjen teknike; janë identifikuar segmente homogjene, në aspektin e distresses dhe gjatësia minimale e segmentit duhet të jetë së paku 50 m (segmentet pa dëme strukturore dhe me gjatësi më pak se 50 m mund të integrohen në segmente homogjene dhe rehabilituar me të njëjtën qasje teknike pa pengesa në sheshin e ndërtimit). Kjo masë optimizon menaxhimin e sheshit të ndërtimit, kur përdoren makina komplekse si trenat e riciklimit. Megjithatë gjatësia totale e ndërhyrjes së mirëmbajtjes duhet të jetë të paktën disa km për të arritur një rezultat homogjen.

Përvoja ndërkombëtare

Projektet Pilot në Europë

Në shumicën e vendeve europiane janë miratuar politika strategjike për të mbështetur aktivitetet e riciklimit; në tabelën e mëposhtme janë raportuar disa të dhëna rreth riciklimit të nxehtë/të ftohtë të RAP në disa vende europiane:

	Austria	Belgium	Denmark	Finland	France	Holland	Sweden	United Kingdom
% RAP available to recycling	80	100	90	95	/	100	75	90
Hot recycling in plant	diffused	diffused	diffused	diffused	diffused	diffused	-	diffused
Hot recycling in site	limited	-	diffused	diffused	diffused	diffused	diffused	limited
Cold recycling in plant	-	-	-	-	diffused	-	diffused	limited
Cold recycling in site	limited	-	-	-	diffused	-	limited	-

Table 20 – Te dhena mbi riciklimin e ftohtë dhe të ngrohtë në disa vende Europiane

Projektet Pilot në Itali

Autostrada Milano – Napoli (A1)_Seksioni Fiano – Settebagni (Roma): projekti ishte për zgjerimin e rrugës ekzistuese me 2 korsi në rrugë me 3 korsi. Shtresa e re e asfaltit u realizua me riciklim të ftohtë, (përqindja e riciklimit rreth 100%) marrë nga bluarja e shtresave të asfaltit të korsisë së emergjencës, nëpërmjet emulsionit të bitumit, çimento dhe ujë.

Autostrada Bologna – Taranto (A14)_Seksioni Ancona jug – Porto Sant’Elpidio: projekti ishte për zgjerimin e rrugës me 2 korsi në rrugë me 3 korsi. Baza e asfaltit të ri u realizua nga riciklimi i ftohtë, në terren, i materialit të marrë nga bluarja e shtresave të bitumit dhe nga shkatërrimi i themelit të korsisë së vjetër të emergjencave, nëpërmjet emulsionit të bitumit, çimento dhe ujë.

Asphalt Pothole Repair (RAP) janë përzierje të aggregateve, bitumit dhe shtesa lendesh specifike që përdoren kryesisht për të mbushur vrmat dhe arnat me përmasa të reduktuara. Në sajë të aditivëve të përdorur, RAP mbajnë gjatë kohës punueshmërinë e nevojshme për shtrimin manual në temperaturën e dhomës, me mundësinë për t’u ruajtur pa ndryshuar karakteristikat e tyre fizike. Përdorimi i RAP në riparimin erozionit të asfaltit me qëllim mirëmbajtjen e rrugëve është një avantazh i pamohueshme ekonomik dhe mjedisor. Në veçanti, aditivi multifunksional është një lidhës i pasuruar me plasticizers dhe rigjenerues bimorë; masa relative e dozimit mund të variojë ndërmjet 1% dhe 2.5% e peshës së RAP. Studimi i realizuar nga studiuesit e Iterchimica ka përfshirë zhvillimin dhe testimin e një shtese multi-funksionale që, përveç riciklimit dhe rinovimit të APR në temperaturën e dhomës, e ruan përzierjen bituminoze deri në

momentin e hedhjes dhe arrin rezultate shumë më të mira se sa APR tradicionale. Në varësi nga rezultatet e arritura, është zgjedhur vetëm një shtesë, emri tregtar i të cilit është Iterlene ACF HP Green. Kjo teknologji inovative paraqet më shumë stabilitet Marshall dhe Forcë Elastike Indirekte më të lartë se teknologjitë tradicionale.

KRAHASIMI NDËRMJET APR TRADICIONALE DHE 100% RAP Fut midis radhëve ACF 1000 GREEN 100% RAP+ ITERLENE ACF 1000 GREEN		
Lloji i Asphalt Pothole të riparuar	Marshall Stability pas 7 ditësh në ajër në 25° C	Indirect Tensile Strength pas 7 ditësh në ajër në 25°C
Referencat	≥4	≥50
Traditional Asphalt Pothole Repair	1.15-1.20	Nuk është zbuluar nga sensorët, vlera shumë e ulët
Fiber-reinforced Asphalt Pothole Repair	3.90-4.15	48-55
100% RAP+ Interline ACF 1000 HP GREEN	5.5-6.5	90-100

Table 21 – Krahasim midis APR and RAP+ACF

Si përfundim, me qëllim për të ri-krijuar rehati dhe siguri rrugore përmes mirëmbajtjes së dëmtimeve, me referencë të veçantë për gropat, restaurimi lejon riparimin e erozionit të asfaltit, me anë të përdorimit të Iterlene ACF 1000 HP Green, pa shtimin e ngrohjes, duke përdorur material të ricikluar totalisht (100% RAP). Kjo sjell përfitime të padiskutueshme mjedisore lidhur me kursimet e lëndëve të para të pastra që vijnë nga burime jo të rinovueshme: agregateve dhe bitumit. Si rezultat i viteve të kërkimit, teknologjia e zhvilluar tregon rezultate më të mira në aspektin e kostos, komoditetit, qëndrueshmërisë dhe kohëzgjatjes në fushën e mirëmbajtjes së rrugëve, që përfaqëson zgjidhjen më inovative të dekadës së fundit.

Veç kësaj, në bazë të rezultateve të testeve të ndryshme laboratorike, kjo teknologji inovative ka treguar qëndrueshmëri të lartë, në krahasim me teknologjitë tradicionale. Në fakt, ajo tashmë është përdorur për gati dy vjet për mirëmbajtjen e rrugëve në Romë dhe bashkitë përreth me rezultate të shkëlqyera.

Studimet dëshmojnë se kjo teknologji mund të përdoret edhe për arna të një madhësie të konsiderueshme të cilat kërkojnë përdorimin e makinave dridhëse lustruese për shtrimin.

Zbatimi në Shqipëri

Në bazë të dispozitave të mësipërme që kanë të bëjnë me aplikimin e teknologjive të riciklimit të ftohtë, propozohet një udhërrëfyes për zbatimin.

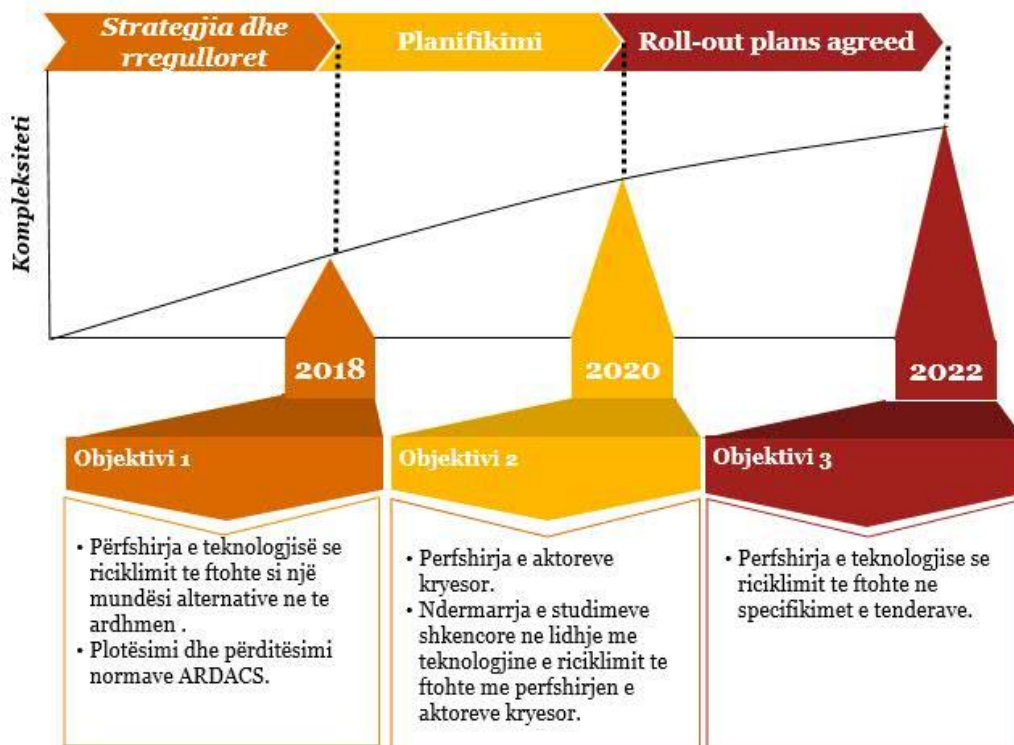
Së pari, duket thelbësore përfshirja e teknologjive të riciklimit të ftohtë në grupin e zgjidhjeve më të mira të mundshme që do të merren parasysh në kuadër të studimeve të fizibilitetit për projektet e rehabilitimit të shtrimit të rrugëve. Kjo do të mundësojë alternativa të ndryshme për t'u marrë në konsideratë për ndërtimin dhe rehabilitimin e rrugëve.

Në kuadër të studimeve të fizibilitetit, do të zgjidhet më pas teknologjia më e përshtatshme e shtrimit me anë të proceseve MCA dhe CBA, duke dizenuar zgjidhje inxhinierike për projektin specifik. Për më tepër, si hap i parë i zbatimit, "*Standardet e projektimit dhe ndërtimit të rrugëve në Shqipëri ARDAAS*" mund të përditësohen, duke përfshirë teknologjitë e riciklimit të ftohtë në **normat teknike** ekzistuese.

Së dyti, qasja e propozuar duhet të ketë një **përfshirje të fortë të palëve të interesuara**, gjithashtu duke i dhënë një rol të rëndësishëm për **kërkimet shkencore** dhe **pjesëmarrjen e biznesit**. Këto detyra janë thelbësore për të

promovuar dhe përhapur, nëpërmjet mbledhjeve dhe seminareve, teknologjitë e reja të aplikuar për shtrimin e rrugëve, sidomos në lidhje me kontraktorët lokalë. Implementimi final i sugjeruar për këtë lloj mase është që të përfshihen këto teknologji në specifikimet mjedisore për tenderat lokale/kombëtare për mirëmbajtjen e rrugëve publike, për t'i dhënë përparësi kontraktorëve që kanë mundësi të zbatojnë këtë lloj teknologjie.

Prandaj, është propozuar udhërrëfyese më poshtë.



Zonat e prekura

- Strategjia/Kombëtare:** veprimi mund të adresohet në rrjetin ekzistues rrugor shqiptar.

Mënyra e transportit dhe nën-sektori i prekur

- Transporti rrugor
- (Ndërtimi) menaxhimi dhe hedhja e mbeturinave

Kategoritë e synuara/përfutuese (qytetarët, shoferët, kompanitë e transportit, etj.)

- Qytetarët:** minimizohet ndikimi mjedisor që lidhet me menaxhimin e lëndëve të para (minierave, përpunimit dhe transportit);
- Mjedisi (përdorimi i tokës):** reduktimi i përdorimit të lëndëve të para nga guroret

B. Subjekti Implementues

- Subjekti Financues:** Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës
- Subjekti Implementues:** ARA - Autoriteti Rrugor Shqiptar
- Subjekti Monitorues (nëse është rasti):** ARA – Autoriteti Rrugor Shqiptar

C. Afati i pritur për zbatimin e veprimit të propozuar

- **Numri i viteve të përfundimit:** 7 vjet (për aktivitetet përgatitore, para zbatimit aktual).
- **Viti i pritur i fillimit të zbatimit:** Pas 2022

D. Kosto

Për një analizë ekonomike, kostoja e çdo procesi është raportuar, sipas listës së çmimeve për ndërtime të reja dhe mirëmbajtje të jashtëzakonshme të Agjencisë Italiane të Rrugëve (ANAS):

- **Shtresa e nxehtë bazë bituminoze, tradicionale** (grada Hard e modifikuar) → $\approx 130 \text{ €/mc}$ (d.m.th 18.108 lekë/mc);
- **Shtresa e ftohtë bituminoze e ricikluar** → $\approx 95 \text{ €/mc}$ (d.m.th 13.233 lekë/mc);
- **Shtresa themelore e ricikluar nën bazë/lidhëse** → $\approx 70 \text{ €/mc}$ (d.m.th 9751 lekë/mc).

E. Mbështetja e nevojshme për zbatimin e veprimit të propozuar

- **Mbështetja financiare:**
Buxheti kombëtar për mirëmbajtjen, me mundësi për mbështetjen e donatorëve ndërkombëtarë.
- **Mbështetja teknologjike:**
Për të aplikuar në mënyrë korrekte teknologjitë e riciklimit të ftohtë, është e rëndësishme që të ketë asistencë teknike në lidhje me përdorimin e makinave të teknologjisë së lartë.
- **Mbështetja në kapacitetin ndërtues:**
Asistenca teknike përmes trajnimit on-the-job duhet të synojnë krijimin e një kuadri teknik dhe shkencor për të zhvendosur qasjen shqiptare bazuar në proceset konvencionale të shtrimit të asfaltit të nxehtë drejt teknologjive të riciklimit të ftohtë.

F. Vlerësimi i reduktimit të emetimeve dhe konsumit

Rezultatet e studimeve specifike tregojnë përfitimet, për sa i përket ndikimit në mjedis, për shkak të përdorimit të teknologjisë së riciklimit të ftohtë në vend të praktikës tradicionale të prodhimit të nxehtë të përzierjes bituminoze për shtresën bazë. Në veçanti, këto teknologji lejojnë që:

- **Zvogëlon përdorimin e materialeve të reja** që duhet të importohen nga guroret dhe minimizon ndikimin mjedisor që lidhet me menaxhimin e këtyre materialeve (minierave, përpunimit dhe transportit);
- **Ul nevojën për përdorimin e landfills** në sajë të ripërdorimit pothuajse të plotë të materialeve të marra nga prishjen e trotuarit ekzistues;
- Ul emisionet e tymit të bitumit, pasi operacioni nuk ka të bëjë me ngrohjen e materialeve, duke rezultuar në përmirësimin e kushteve shëndetësore dhe sigurisë së punëtorëve;

Studime të ndryshme LCA kanë adresuar rëndësinë e ndikimeve mjedisore të përfshira në jetëgjatësinë e shtresës së asfaltit, duke krahasuar teknikat konvencionale të përzierjes së nxehtë dhe ato të riciklimit të ftohtë. Një studim i kryer në vitin 2012 tregon rezultatet, në aspektin e ndikimeve mjedisore të vlerësuara nëpërmjet qasjes së ciklit të jetës, e 1 m² të shtresës bazë bituminoze të prodhuar nga teknologjia e riciklimit të ftohtë dhe nga teknika konvencionale e përzierjes së nxehtë (me trashësi të barabartë). Rezultatet e përgjithshme janë përmbledhur si më poshtë:

- **Konsumi i energjisë:** shtresa me të njëjtën trashësi e përpunuar me teknikat e riciklimit të ftohtë lejon reduktimin e rreth 40% të burimeve jo të rinovueshme të energjisë;
- **Potenciali ngrohjes globale** (kg CO₂ ekuivalent): reduktimi i CO₂ ekuivalent në masën e 20-30% në krahasim me teknikat tradicionale;
- Potenciali i krijimit të ozonit fotokimik (kg CH₄): rënia e POCP e lidhur me realizimin e 1 m² të shtresës bazë bituminoze në masën 40%;
- Potenciali i acidifikimit (kg të SO₂): ulja me rreth 30-40%.

Studimet LCA janë të lidhura me proceset specifike industriale, kështu që rezultatet mund të ndryshojnë nga rasti në rast. Megjithatë, rezultatet e mësipërme janë në përputhje me të dhënat nga një studim rishikimi i vitit 2007.

Vlerësimi i totalit të kursimeve të CO₂ nga riciklimi i ftohtë në Shqipëri

Më shumë analiza të detajuara janë të nevojshme, siç është propozuar, për të vlerësuar plotësisht e mundësinë e kursimit të energjisë dhe CO₂ të gjeneruara nga një zbatim në shkallë të madhe të teknikës së "riciklimit të ftohtë" në Shqipëri.

Në mënyrë që të sigurohet një masë e përafërt e madhësisë së kursimeve të emisioneve të CO₂, mund të konsiderohen vlerësimet në vijim:

- A. Shtrirja maksimale e aplikimit të teknikës së riciklimit të ftohtë: Rrjeti primar, pra 1390 km
- B. Jetëgjatësia e shtresës së asfaltit të rrjetit primar të rrugëve (intervali në mes të 2 shtrimeve të plota) = 15 vjet
- C. Gjatësia që rezulton nga shtrimi i rrugës kryesore në një vit $(A/B) = 92,7$ km
- D. Riciklimi i ftohtë i aplikuar në 30% të rrugës që do të riasfaltohet
- E. Gjatësia e rrugës kryesore e shtruar me riciklimin e ftohtë- në vit $(C*D) = 27,8$ km
- F. Emetimet e CO₂²⁹ për km të rrugës (teknikë tradicionale) = 879,26 tCO₂
- G. Reduktimi i emisionit të CO₂ në sajë të riciklimit të ftohtë= 20 deri 30%, d.m.th 25% mesatarisht
- H. Kursimi i CO₂ në vit $(E*F*G) = 6.1$ kt CO₂/vit

Pra, **si një vlerësim i parë i nivelit të lartë**, mund të vlerësohet se një aplikim i teknikës së propozuar në 30% të ri-asfaltimit vjetor të rrugëve kryesore do të mundësojë një kursim prej rreth **6.1 CO₂ kt vit**.

G. Tregues të tjerë

- Tregues të tjerë të implementimit: *asnjë*

H. Informacione dhe bashkëpërfitime të tjera

- *Referencat*
- **Studio Ingegneri Associati (Studio LCE), "Executive Summary – Life Cycle Assessment comparativo applicato al rifacimento della pavimentazione stradale con utilizzo di conglomerato bituminoso a caldo versus conglomerato esausto riciclato a freddo tramite utilizzo di emulsioni bituminose" – 2012.**

²⁹ Mesatarja e vlerave për autostradat dhe rrugët kombëtare të ofruara nga Banka Botërore, Introduction to Greenhouse Gas Emissions in Road Construction and Rehabilitation, 2010

- ***Y.Huang “Life Cycle Assessment of Use of Recycled Materials in Asphalt Pavements” – 2007.***
- ***World Bank, Introduction to Greenhouse Gas Emissions in Road Construction and Rehabilitation, 2010***
- **Bashkëpërfitimet**
 - Reduktimi i kostove të mirëmbajtjes së rrugëve
 - Zhvillimi i aftësive të veçanta për kompanitë shqiptare të ndërtimit të rrugëve, duke përmirësuar konkurueshmërinë e tyre edhe në nivel ndërkombëtar (veçanërisht nëse implementimi i një inovacionit të tillë do të jetë më i shpejtë se në vendet e tjera)

I. Infomacion ligjor

- **Impakte ligjore:**

Kjo mase bazohet në të njëjtën kornizë ligjore si edhe masa për Zgjerimin e Kapaciteteve dhe Kushteve të Asfaltit. Nuk nevojiten ndryshime të posaçme ligjore për zbatimin e kësaj mase.

TRAJTIMI FOTOKATALITIK ANTI-NDOTJE

Lloji i masave

- Faktorët kyç të qëndrueshmëria: "Efikasiteti"
- Objektivi: "Përmirësimi"
- Lloji i masës: "Ulja e nivelit të emetimit të trafikut"

Faktorët kyç

- km e rrugëve të përshtatshme për teknologjinë inovative të propozuar të shtrimit

Pershkrimi masave te sugjeruara

Trajtimi përbëhet nga një emulsion mikro polimerik ne te cilin është shtuar dioksid titaniami, të para-përziera dhe të gatshëm për t'u përdorur, kjo depërton në strukturat mikro dhe makro të sipërfaqes, duke i dhënë asfaltit të trotuarit karakteristikat te larta fotokatalitike (photocatalytic). (Fotokataliza) në thelb është përsheptimi i një fotoreaksioni nga katalizatori për një transformim kimik i substancave. Kur dioksid titaniami bie në kontakt me ndonjë substancë të oksidueshme, ajo fiton një elektron të ri nga kjo substancë, i cili oksidohet. Fotokataliza mundëson transformimin e një produkti të ndotur NO₂ në një substancë të padëmshme dhe shumë të tretshme (Ca(NO₃)₂). Sasia relative e substancave të tretshme të krijuar 'nuk është e rëndësishme': përqendrimi për njësi për rrugë është më i vogël se një shishe me ujë mineral.

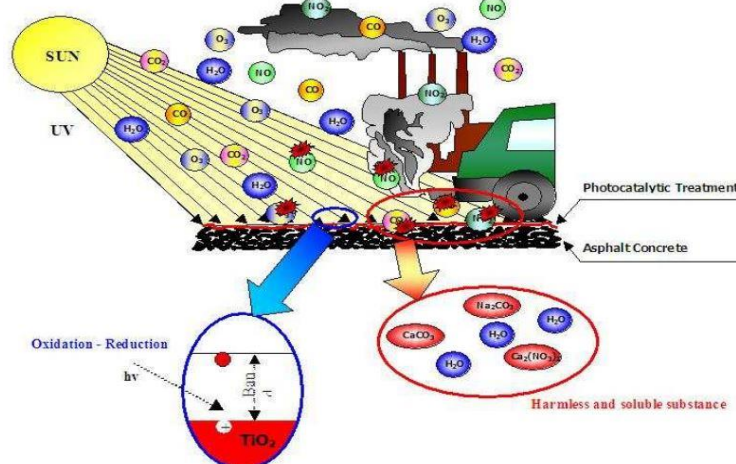


Figure 35 - Photo catalytic process.

Emulsioni mund të aplikohet në rrugë, ne autostrade, ne parking, në korsitë e ciklizmit, ne rrugët për këmbësor, ne zonat industriale, ne zonat e magazinimit, portet dhe aeroportet:

- në rrugët ekzistuese (me ane të një metode të ftohtë);
- në rrugë të reja (gjatë fazës së ndërtimit, me anë të një metodë të nxehtë).

Sipas metodës së ftohtë, aplikimi është bërë në rrugët ekzistuese. E vetmja masë paraprake është rihapja e trafikut pas tharjes së plotë të produktit (për rreth dy orë). Sipas metodës nxehtë, trajtimi është i përfunduar brenda fazës së shtrimit të rrugës. Faza e spërkatjes bëhet gjatë etapës së shtrimit të shtresave, sipas radhës në vijim:

- Faza e hedhjes së rrugës;
- Faza e ngjeshjes;

- Spërkatja mbi asfalt e mikro emulsionit (duhet të ketë një temperaturë mbi 100 ° C); ;
- Ngjeshjen finale.

Efikasiteti fotokatalitik vlerësohet përgjithësisht përmes testeve laboratorike në përputhje me UNI 11247 "Përcaktimi i degradimit katalitik të oksideve të azotit në ajër nga materialet fotokatalitike inorganike". Zakonisht përqindja minimale e reduktimit fotokatalitik e NOx është rreth 35%. Natyrisht, përqindjet e efikasitetit laboratorik nuk janë të njëjta si në një vend, për shkak se kushtet mjedisore janë me të ndryshueshme me kalimin e kohës. Ky lloj produkti mund të përdoret në të gjitha llojet e asfaltit rrugor, me përjashtim të galerive për shkak të mungesës së dritës. Të gjitha në një, trajtimi kundër ndotjes fotokatalitike mund të konsiderohet si një teknologji e re efektive që mundëson uljen e ndotjes atmosferike, në lidhje me oksidet e azotit, dioksidin e sulfurit dhe ozonit, duke mos ndërhyrë me karakteristikat mekanike të rrugëve. Cikli normal i një rruge është i garantuar dhe ndikimi mjedisor është pozitiv (përzierja nuk është as e rrezikshme e as toksike).

Materialet e shtrimit fotokatalitike (që përmbajnë TiO₂) me potencialin e reduktimit të ndotjes së ajrit nga trafiku janë studiuar dhe zhvilluar në shkallë laboratorike që nga fillimi i viteve 2000. Rezultatet laboratorike tregojnë një efikasitet të mirë kundrejt pakësimit të NOx në ajër duke përdorur këto materiale të reja (shih Seksionin F). Një çështje e rëndësishme është shndërrimi i rezultateve të fituara në laborator në aplikime të vërteta: përkthimi i testimeve laboratorike në rezultate reale mbetet kritik për të demonstruar efektivitetin në aplikime në shkallë të gjerë. Për më tepër, qëndrueshmëria në kohë e veçorisë së pastrimit të ajrit të mbetet sfida për aplikimin në rrugë. Për këtë arsye janë të nevojshme studime dhe kërkime të mëtejshme për të kuptuar më mirë dhe për të përcaktuar mundësinë e aplikimeve në shkallë të gjerë.

Përvoja ndërkombëtare

Projekti Pilot në Antwerp

Në vitin 2004-2005, është ndërtuar pjesa e parë e segmentit pilot prej 10.000 m² të shtrimit të blloqeve fotokatalitike në korsitë e parkimit të një aksi kryesor në Antwerp.



Figure 36- Linja te vecanta parkimi ne Anwerp me tulla asfalti fot katalitike

Figura e mësipërme ilustron një pamje të korsisë së parkimit, ku janë aplikuar blloqe shtrimi betoni fotokatalitike. Vetëm pjesa e sipërme 5-6 mm e bllokut përmban anatinë TiO₂ të përzierë në masën e shtresës së betonit. Përbërja e saktë nuk mund të jepet nga prodhuesi, pasi është e patentuar.

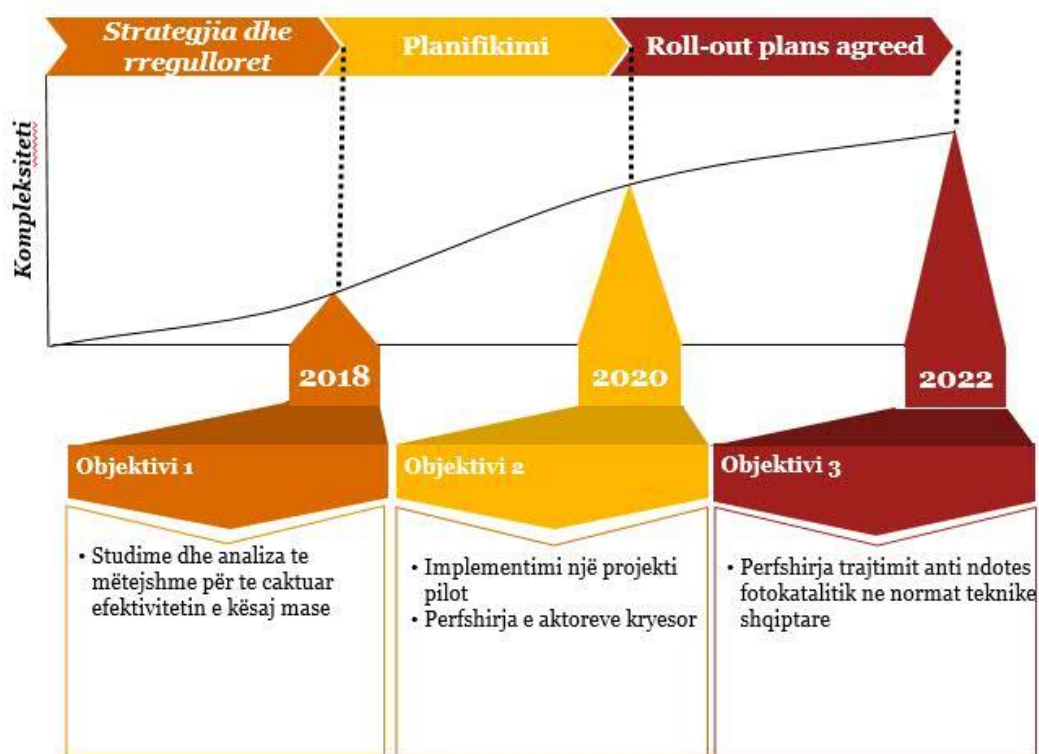
Në mënyrë që të kontrollohet qëndrueshmëria e efikasitetit fotokatalitik, janë marrë blloqet e shtrimit nga korsitë pas periudhave të ndryshme të ekspozimit dhe janë matur

në laborator me dhe pa larje të sipërfaqes. Rezultatet tregojnë një qëndrueshmëri të mirë të efikasitetit ndaj pakësimit të NOx. Depozitimi i ndotësve në sipërfaqe çon në një rënie të efikasitetit e cila mund të rifitohet pas larjes. Matjet e përsëritura kohët e fundit në vitin 2010 tregojnë se edhe pas më shumë se pesë vjet të jetës së shërbimit, efikasiteti fotokatalitik i shtresave është ende i pranishëm.

Përveç testeve në laborator, janë realizuar gjithashtu edhe matjeve në terren. Meqenëse nuk ekzistojnë matje reference pa materiale fotokatalitike (para aplikimit), interpretimi i këtyre rezultateve është mjaft i vështirë. Sidomos ndikimi i trafikut, shpejtësia e erës, intensitetit të dritës dhe i lagështisë relative luajnë një rol të rëndësishëm. Shkurtimeisht, matjet në terren treguan një rënie në përqendrimin e NOx në sipërfaqet me materiale fotokatalitike. Edhe pse duhet të ndërmerren masa paraprake me interpretimin e këtyre rezultateve (duke qenë momentale dhe të kufizuar në kohë), ata japin gjithsesi një tregues të efikasitetit të materialeve fotokatalitike të shtrimit në terren dhe një bazë për të punuar në aplikimet e ardhshme.

Implementimi në Shqipëri

Në bazë të dispozitave të mësipërme që kanë të bëjnë me aplikimin trajtimit fotokatalitik kundër ndotjes, propozohet një udhërrëfyes për zbatimin.



- 2018: si hap i parë i implementimit janë të nevojshme **kërkime dhe studime** të mëtejshme: në fakt, janë duke u zhvilluar vazhdimisht materiale të reja më të mira dhe më efikase dhe aksioni po zgjerohet gjithnjë e më shumë edhe me materiale që i përgjigjen dritës së të dukshme. Kjo do të sjellë aplikime të reja provë, me qëllim krijimin e një lidhjeje midis rezultateve laboratorike dhe efekteve reale në terren. Studime të tilla do të synojë përcaktimin e kërkime të mëtejshme, transferimin dhe scale-up e teknologjisë, duke përfshirë kushtet eksperimentale dhe zgjedhjen e vendit për një projekt pilot.

- 2020: vendosja në fazën eksperimentale të kërimit nëpërmjet instalimit të **një projekti pilot në shkallë të gjerë** për të përcaktuar performancën e teknologjisë në kushte reale.
- 2022: në bazë të rezultateve të arritura përmes projektit pilot, përfshirja e trajtimit fotokatalitik kundër ndotjes në **normat teknike** ekzistuese (d.m.th *Standardet e projektimit dhe ndërtimit të rrugëve në Shqipëri*).

Zonat e prekura

- **Strategjia/Kombëtare:** veprimi mund të ndërmerret si në rrjetit ekzistues rrugor shqiptar, ashtu edhe në infrastrukturën e re rrugore.

Mënyra e transportit dhe nën-sektori i prekur

- Nga kjo masë do të ndikohen kryesisht sektori rrugor dhe cilësia e ajrit.

Kategoritë e synuara/përfutuese (qytetarët, shoferët, kompanitë e transportit, etj.)

- **Mjedisi:** minimizohet ndikimi mjedisor i trafikut (sidomos NOx);

B. Subjekti implementues

- **Subjekti financues:** Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës
- **Subjekti implementues:** Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës
- **Subjekti monitorues (nëse rast se ka):** Ministria e Mjedisit, Pyjeve dhe Administrimit të Ujërave

C. Afati i pritur për zbatimin e veprimit të propozuar

- **Numri i viteve të përfundimit:** 7 vjet.
- **Viti i pritur i fillimit të zbatimit:** Pas 2022

D. Kosto

- Kostoja e plotë: kostoja e plotë e merr në konsideratë si punët kërkimore (d.m.th. studimet, transferimin e teknologjisë dhe scale-up e projektit -pilot) ashtu edhe zbatimin e trajtimit kundër ndotjes në aplikime reale.
- Kostot e kërimit: do të vlerësohen.
- Kostot e zbatimit: Studimet provojnë se trajtimi kundër ndotjes mund të arrijë shpenzimet përkatëse kur zbatohet në shkallë të gjerë. I tërë procesi mund të kushtojë rreth 10 €/mq sipas çmimit të ofruar nga prodhuesit më të mëdhenj të furnizimit me emulsione fotokatalitike. Megjithatë, duke i shtuar koston e trajtimit fotokatalitik kundër ndotjes kostove integrale të shtrimit (punimet bazë, fuqia punëtore, etj.), një rritje e arsyeshme e çmimeve mund të jetë rreth 10% e punimeve.

E. Mbështetja e nevojshme për zbatimin e veprimit të propozuar

- **Mbështetja financiare:** fondet publike (nga buxheti kombëtar ose donatorët ndërkombëtarë) për kërkim dhe inovacion.
- **Mbështetja teknologjike:**
Për të aplikuar në mënyrë korrekte trajtimin fotokatalitik kundër ndotjes, është e rëndësishme që të ketë asistencë teknike në lidhje me përdorimin e makinave të teknologjisë së lartë.
- **Mbështetja në kapacitetin ndërtues:**

Asistenca teknike përmes trajnimit on-the-job duhet të synojnë krijimin e një kuadri teknik dhe shkencor për të zhvendosur qasjen shqiptare bazuar në proceset konvencionale të shtrimit të asfaltit të nxehtë drejt teknologjive të reja.

F. Vlerësimi i reduktimit të emetimeve dhe të konsumit

Efikasiteti fotokatalitik vlerësohet përgjithësisht përmes testeve laboratorike në përputhje me UNI 11247 "Përcaktimi i degradimit katalitik të oksideve të azotit në ajër nga materialet fotokatalitike inorganike". Zakonisht përqindja minimale e **reduktimit fotokatalitik të NO_x** është rreth **35%**. Natyrisht, përqindjet e efikasitetit laboratorik nuk janë të njëjta me në ato në, për shkak se kushtet mjedisore janë më të ndryshueshme me kalimin e kohës. Ky lloj produkti mund të përdoret në të gjitha llojet e shtrimit me asfalt, me përjashtim të galerive, për shkak të mungesës së dritës së diellit. Siç përshkruhet më sipër, përkthimi i testimeve laboratorike drejt rezultateve në terren mbetet kritik për të demonstruar efektivitetin aplikimeve në shkallë të gjerë.

G. Indikatorë të tjerë

- Tregues/indikatorë të tjerë të zbatimit- *asnjë*

I. Informacione të tjera

- **Referenca**

E. Boonen, A. Beeldens "Recent Photo catalytic Applications for Air Purification in Belgium" Belgian Road Research Centre (BRRC) - 2014.

- **Bashkë-përfitimet**

- Zhvillimi i aftësive të veçanta për kompanitë shqiptare të ndërtimit të rrugëve, duke përmirësuar konkurrueshmërinë e tyre edhe në nivel ndërkombëtar (veçanërisht nëse implementimi i një inovacionit të tillë do të jetë më i shpejtë se në vendet e tjera)

J. Informacion ligjor

- Impakte ligjore:
- Kjo mase mbështetet në të njëjtën sferë ligjore si edhe masa për "Zgjerimin e Kapaciteteve dhe Kushtet e Asfaltit" psh:
 - Ligj nr. 9643 date 20.11.2006 "Mbi prokurimet publike", i ndryshuar.
 - Ligj nr.125/2013 "Mbi koncesionin dhe partneritetin public-privat".
 - Ligj nr. 10164, date 15.10.2009 "Mbi Autoritetin Rrugor Shqiptar".
- Rredhimisht, nuk identifikohen ndryshime të posacme ligjore të ligjit Nr.10164 për zbatimin e kësaj mase.

4.2.4 Masa te zgjuara dhe te buta – Iniciativa te levizjes se ndergjegjshme

4 Shmang / Redukto

2C MASA TE ZGJUARA DHE TE BUTA



Udhetime dhe distanca

Permbledhje

- **Levizshmeria e vetedijshme** kerkon njohuri dhe te kuptuar; per sa kohe disa komponente te levizshmerise nuk jane shume te njohur duhet te theksohen ne nje menyre te tille qe te influencojne zgjedhjet per te levizur te qytetareve
- **Levizshmeria e vetedijshme** eshte nje concept me i gjere se sa thjesht “eco-driving”, pasi perfshin jo vetem edukim ne drejtim mjete por edhe ne marrje vendimesh
- Masa thekson nje fushate informimi dhe edukimi, me qellim rritjen e kujdesit dhe rezultateve si pasoje e zgjedhjeve personale ne lidhje me ceshtjet mjedisore.

Aksione/veprime

- **Nje fushate e pergjithshme informacioni:**
Nepermjet mediave duke vene theksin ne avantazhet dhe rritjen apo avancimin e standateve te jeteses.
- **Nje fokus ne drejtuesit e rinj te mediave duke u mbeshtetur ne median qofte klasike si dhe ne ate moderne**
- **Nje iniciative me afat gjate qe te marre parasysh edukimin neper shkolla ne lidhje me levizjen eco apo nepermjet programeve te tjera:** kjo ka rendesi duke marre parasysh qe audience jane drejtuesit e rinj **te mjeteve**



- MTI
- Ministria Brendshme
- Ylli Kuq



2020

Drejtuesit e masave



- Numri perdoruesve te transportit publik



- Numri drejtuesve te mjeteve



- Numri perdoruesve te ardhshem (femije studente)

Kosto dhe perfitime



Gazeta 35,88 Million LEK

Llojet e masave

- Udhëzimet Kyçe: “Udhëtimet & distancat”
- Objektivi: “Shmangie / Reduktim”
- Llojet e masave: “Informacion & Komunikim”

Udhëzimet Kyçe

- Popullsia e mbuluar nga fushatave informuese, në segment

Përshkrimi i veprimtarisë së propozuar

Sjellja e mobilitetit mund të ndikohet nëpërmjet fushatave informuese dhe promovuese të cilat kanë për qëllim **zhvillimin e sjelljes së qëndrueshme të mobilitetit** mes qytetarëve, pa ndonjë investim shtesë në infrastrukturë. Fushata të tilla synojnë të prekin personat emocionalisht dhe gjithashtu ofrojnë informacion të qartë.

Prandaj, masa parashikon një **fushatë informuese**, me qëllim ngritjen e vetëdijes mbi pasojat e zgjedhjeve personale në problemet e mjedisit lidhur me mobilitetin. Masa e përmbledhur më sipër ka shumë aspekte (çfarë të komunikojë dhe se si ta komunikojë atë.), Siç përshkruhet më poshtë.

Në krahasim me "iniciativat hardware", që kërkon iniciativë strukturore dhe / ose punë aktivitete intensive, qëllimi i fushatës është që të ndikojë jo vetëm pjesë të veçanta apo sende të komponentëve të transportit, por më shumë në sjelljen e përdoruesit në përgjithësi në zinxhirin e strukturimit të një udhëtimi ose gjithsesi në përdorimin e çdo komponenti të sistemit të transportit; Prandaj, efekti i saj nuk është i kufizuar, por ajo është menduar për tu aplikuar gjithëkund, me një **efekt të madh shumëfisht** nëse krahasohet me burimet e kufizuara të nevojshme në krahasim me veprime specifike.

Struktura e fushatës informative

Çfarë komunikon

Fushata informuese do të realizohet me anë të përdorimit të **mesazheve të thjeshta të drejtpërdrejta, të afta për tu kuptuar dhe në një format shumë të lehtë për tu mbajtur mend**. Koncepti është se lloji i tillë i mesazheve do të mundësojë maksimizimin e depërtimit dhe vëmendjes së audiencës.

Sipas fushata të ngjashme, sugjerohet përdorimi i karikaturave / ilustrimeve që të mund të tërhiqet vëmendja dhe për t'u prezantuar me një tekst shpjegues sintetik. Vëmendje e veçantë do të ketë edhe logo, dizajni dhe ngjyra, në një mënyrë të lehtë për tu adresuar qëllimi i fushatës dhe që të kuptohet plotësisht nga të gjithë qytetarët.

Fushata do të ketë objektiv tërësinë e popullsisë dhe do të synojë **rritjen e ndërgjegjësimit të publikut të masave të përfshira në STP**, duke synuar:

- Zhvillimin e qëndrueshëm të bëhët i arritshëm dhe i kuptueshëm: njerezitë informuar, motivuar dhe të përkushtuar mund të ndihmojnë në arritjen e objektivave të identifikuara të qëndrueshmërisë.

- Rritjen e ndërgjegjësimit të problemeve që lidhen me rritjen e trafikut rrugor dhe më pas rritjen e njohurive të publikut për rolin e zgjedhjeve miqësore për mjedisin e transportit;
- Inkurajimin i pranimi të popullit për masat e përfshira në STP duke treguar përfitimet e lidhura me të në një mënyrë sasiore.

Mesazhet e marra nuk duhet të paraqiten në mënyrë paternaliste ose shumë edukative, por duhet të lidhet me perceptimin se si mund të jetë stili i mobilitetit të zgjuar dhe modern dhe se si qytetarët dhe komuniteti mund të përfitojë; Shëndeti dhe emocioni lidhur me përdorimin e teknologjive moderne mund të jetë për shembull një udhëzim kyç.

Sigurisht duhet të bëhet referencë e të dhënave mjedisore (p.sh. rezultatet e cilësisë së ajrit apo matjes së zhurmës), por me një pamje pozitive, dmth që tregojnë se si në praktikë një sjellje pozitive mund të ndikojë të dhënat. Është gjithashtu e rëndësishme të paraqitet sasia e investimeve publike në këtë fushë, si një demonstrim i përkushtimit.

Në implementimin e ketyre masave supportive, disa hap të tjerë duhen implementuar gjithashtu, si të treguar me poshtë.



Mënyra e komunikimit

Idealisht, gazeta të integruara, rrjetet sociale, televizioni, radio dhe web-i mundësojnë maksimizimin e dhënies së informacionit dhe rritjen e shpejtësisë së komunikimit / rrugës së difuzionit.

Gazetat

Arsyeja prapa kësaj përzgjedhje do të bazohet në idenë e synimeve të dhënës, pa shpenzimet e tepruar, numri maksimal i qytetarëve që i përkasin të gjitha nivelet e të ardhurave dhe llojeve të udhëzimit.

Nuk ka shifra zyrtare për qarkullimin e mediave të shkruara në Shqipëri. Ka më shumë se 25 gazeta ditore ekzistuese, si të një natyre të përgjithshme dhe tematike, të tilla si sportet. Numri i saktë i medias së shkruar është i panjohur, dhe kështu është numri i mediave online. Aksionet e tyre të tregut janë të panjohura, ashtu siç janë të dhënat për lexuesit e tyre, qarkullimit dhe shitjes, dhe audiencën. Mediat e shtypura nuk kanë asnjë detyrim për të publikuar qarkullimet apo shitjet e tyre dhe një sistem apo autoritet për verifikimin e këtyre shifrave mungon.

Besohet se vetëm **pak gazeta arrijnë një audiencë të konsiderueshme**, ndërsa pjesa tjetër shesin vetëm disa kopje³⁰.

Në vitin 2013, shtypi shpalli gjetjet e bëra nga një studim empirik i kryer vetëm në Tiranë, në pikat e shtypit të shitur. Sipas këtyre të dhënave, Panorama shitur 12,000 kopje në ditë, e ndjekur nga Gazeta Shqiptare me 6,000 kopje në ditë dhe gazeta shqip me 5,000 kopje. I njëjti studim ka vlerësuar se shitjet në pjesën tjetër të vendit janë të barabarta me ato në Tiranë ose e kanë tejkaluar atë me 20-30 për qind më së shumti³¹.

Sipas këtij informacioni, janë identifikuar gazetat e mëposhtme.

Emri	Periudha e Botimit
Kombëtare– Panorama	3 herë në javë
Kombëtare – Shqip	3 herë në javë
Kombëtare - Albanian	3 herë në javë

Tabela 22 – Gazetat e identifikuara si me impaktin më të madh për fushatën informative

Media të tjera

Së bashku me fushatën informative të paraqitur më sipër, edhe kanale të tjera informative janë të denja për tu bërë pjesë, si³²:

- Komunikimi në radio: Ndodhen 63 radio stacione lokale dhe dy radio stacione kombëtare. Sinjali i radios publike mbulon 80.5 % të territorit, ndërsa të Top Albania Radio dhe +2 Radio, dy radiot komerciale me një liçencë kombëtare, dhe mbulojnë 93.7 dhe 68% respektivisht. Ka disa nisma të vazhdueshme për të matur aksionet e audiencës në vend, por ato janë të kufizuara në shtrirjen gjeografike dhe rezultatet nuk janë publike.
- Kanalet televizive: Shqipëria në këtë moment ka dy televizione kombëtare tregtare, 71 televizione lokale, 83 televizione lokale kabllore dhe dy multiplekse komerciale. Nga të gjitha stacionet ekzistuese televizive kombëtare analogjisht, transmetuesi publik Radio Televizioni Shqiptar (RTSH) ka arritur të jetë më i madhi: sinjal i tij mbulon 80.5 për qind të territorit, e ndjekur nga Top Channel me 79 për qind dhe TV Klan me 78 për qind.
- Webi & Rrjeti Social³³: Është e vështirë për të ndarë mediat e lajmeve të internetit nga portalet e drejtuara nga mediat tradicionale, si televizionet kryesore ekzistuese dhe gazetat në vend duke qënë se i janë përshtatur kërkesës për përmbajtjen online. Për shembull, faqet e internetit më të njohura në Shqipëri shpesh përfshijnë faqen e internetit të Top Channel TV dhe faqen e internetit të përditshme Shekulli. Mediat e tjera që të ndjekin nga afër edhe gazeta faqet e internetit, të tilla si Gazeta Tema, Panorama, dhe Shqiptarja.

³⁰ Instituti i Medias Shqiptare - Pronësia e Medias dhe financimi në Shqipëri, 2014 dhe Instituti i Medias Shqiptare- barometri i mediws Balkan Albania 2013.

³¹ Migena Aleksi, Ja sa kopje shitwn gazetat nw Tiranw, <http://www.ama-news.al/2013/04/ja-sa-kopje-shiten-gazetat-ne-tirane/>

³² Instituti i Medias Shqiptare - Pronësia e Medias dhe financimi në Shqipëri, 2014

³³ Instituti i Medias Shqiptare – Zhvillimi i internetit dhe medias sociale nw Shqipwri, 2015

Sa i përket rrjeti social, media shqiptare sa vjen e në rritje janë duke e vlerësuar rolin e mediave sociale si një kanal të rëndësishëm për të rritur audiencën, përmes rritjes së trafikut të referimi e cila rrjedh nga kjo media.

Pastaj, është e këshillueshme të publikohen mesazhet e fushatës si në faqen e internetit dhe të rrjetit social (Facebook dhe Twitter që janë më të populluarat) të lidhura me gazetën e propozuar.

Është gjithashtu e rekomanduar për të publikuar fushatën në "Ministrinë e Transportit dhe Infrastrukturës" dhe "Institutin të Transportit" në faqen e internetit gjithashtu.

Sipas këtij informacioni, këto media të tjera janë identifikuar.

Emri	Periudha e publikimit
Kanali Televiziv - Radio Televizioni Shqiptar (RTSH)	Mesazhe 30 sek, 2 herë në ditë për 90 ditë
Top Albania Radio	Mesazhe 30 sek, 10 herë në ditë për 90 ditë
Panorama, Shqip dhe Gazeta Shqiptare web site dhe rrjete të tjera sociale	Të vlerësohet në një plan të detajuar

Tabela 23 – Media të tjera të identifikuara si me impaktin më të lartë për fushatën informative

Zonat e prekura/territoret

- **Strategjia /Kombëtare:** iniciativa duhet të dizenoheet dhe të bazohet tek burimet e informacionit në nivel kombëtar

Mënyra e transportit dhe nën-sektoret e prekura

Trafiku i pasagjerit (privat dhe public) për të gjitha mënyrat e transportit

Përfituesit/ kategoritë e synuara (qytetarët, drejtuesit e automjeteve, kompanitë e transportit të mallrave etj.)

Qytetarët

- **Entiteti Financues:** Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës
- **Entiteti Financues:** Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës, Ministria e Energjisë dhe Industrisë
- **Entiteti Monitorues:** Ministria e Energjisë dhe Industrisë
- **Numri i viteve për zbatimin:**
 - Hartimin e fushatës së përgjithshme informative mund të marri nga disa muaj deri në një vit; në mënyrë që fushata të japi efekte, kohëzgjatja e saj duhet të jetë prej shumë vitesh, ndërsa disa nga komponentët e tij mund të bëhen e përhershme;
- **Viti i pritshëm i implementimit:** 2016
- **Kosto Totale:** Kosto totale për fushatën e marketingut do të jetë rreth 10.64 milion LEK (d.m.th. rreth € 0.08 mln) nga 2016 në 2020.

Gazetat dhe mediat e tjera

Tabela e mëposhtme tregon koston e mundshme për fushatën informative lidhur me periudhën e publikimit siç është treguar në Tabelën 23.

Gazeta	Lloji i Reklamës	Njësia e koston LEK	Elementë p. a.	Vitet 2016-2020	Kosto (M LEK)
Panorama	Gjysëm faqe me ngjyra	18,000 në ditë	156	5	14.04
Shqip	Gjysëm faqe me ngjyra	14,000 në ditë	156	5	10.92
Albanian	Gjysëm faqe me ngjyra	14,000 në ditë	156	5	10.92
Totali – LEK mln					35.88
Totali - € mln					0.26

Siç është dhënë në figurën e mësipërme, lloji i reklamave për çdo gazetë përbëhet nga gjysma dhe 2/3 e faqes me ngjyra, që është një nivel i mirë i madhësisë për fushata informative. Kostoja për njësi kërkohet nga secila gazetë dhe varion nga 9 mijë lekë (Shekulli) në 30 mijë lekë (Monitor, që është një gazetë kombëtare e biznesit). Numri i artikujve vjetor është i lidhur me periudhën e publikimit të çdo gazete, ndërsa vitet e reklamave korrespondojnë me afatin kohor të vendosur nga ky Plan Transporti të Qëndrueshëm. Kostoja e përgjithshme për fushatën reklamuese për gazetat atëherë do të jetë rreth 10.64 milionë lekë (dmth rreth € 0.08 mln)

Emri	Kosto
Kanalet televizive - Radio Televizioni Shqiptar (RTSH)	vlerësohet si pjesë e një studimi të hollësishëm të fizibilitetit me figura të përditshme (shpenzimet mesatare janë shumë të ndryshueshme dhe varet nga situata e tregut) [konsiderohen përafërsisht 10 deri në 15 million LEK /vit]
Top Albania Radio	
Web site dhe rrjeti social përkatës për Panoramën, Shekullin dhe Gazetën Dita	

Tabela 24 – Kosto e fushatës informative

- **Suporti direkt financiar** nga Administrata koordinative;
- **Suporti i BE-së** p.sh. nëpërmjet instrumentit IPA II, nën seksionet që iu referohen përafrimit të standarteve mjedisore dhe arsimore
- **Sponsorshipi**, nga sektori privat, mund të kontribuojnë p.sh.manifakturat dhe shitësit e mjeteve rrugore, kompanitë e sigurimit, kompanitë e karburantit etj. meqenëse ata përfitojnë gjithashtu nga një vision më të qëndrueshëm të transportit rrugor (siç është parë në Shtete të tjera)
- Si rregull i përgjithshëm, fushatat e marketingut dhe promovimit duhet të zbatohen si **masa shoqëruese** në lidhje me masat e tjera të STP në mënyrë që të përmirësohet efektiviteti dhe të krijohen efekte sinergjike.
- Pra, edhe pse masa është e nevojshme për STP, duke qenë se mbështet qëndrueshmërinë afatgjatë dhe pranimin social të masave, nuk ka një ndikim specifik që mund të matet në mënyrë direkte.

Aktiviteti monitorues

Fushata informative do të lidhet sigurisht me një aktivitet sistematik monitories që do të kontrollojë:

- Eficiencën dhe efektivitetin e fushatës;
- Shkallën e vizibilitetit;
- Difuzionin e ndikimeve;
- Nivelin e njohjes së temave nga qytetarët përpara dhe pas fushatës.

Për këtë qëllim, do të nevojitet një analize specifike:

- Analize e vlerësimit të impaktit të fushatës (para dhe pas masës);
- Set statistikor I nivelit të kuptueshmërisë së fushatës nga individë;
- Kënaqësia e marrë nga fushata nga qytetarët.

Mostra statistikore specifike do të jetë në gjendje të maksimizojë zbatueshmërinë e rezultateve në shkallë vendi për sa i përket popullsisë, territorit dhe nivelit të të ardhurave.

• Eksperienca ndërkombëtare

Disa sugjerime të dobishme nga veprimtari të njëjta të marra në Europë mund të merren parasysh, sit ë përshkruara më poshtë³⁴.

Në **Spanjë**, Ministria e Mjedisit e Campana de Comunicacion sobre Desarrollo Sostenible ka përdorur **një fushatë reklamuese tre-fazorëshe për të rritur ndërgjegjësimin e zhvillimit të qëndrueshëm**. Çdo mesazh ishte e ndarë në dy pjesë. Pjesa e parë përbëhej nga një mesazh të përcolljellë nga Nënë Natyrë, në të cilën planeti vlerëson dhe shpërblen të gjithë ata që ndihmojnë në mirëmbajtjen dhe ruajtjen e mjedisit. Në pjesën e dytë, Ministria e Mjedisit ka zbuluar pikat më të arritura tashmë dhe inkurajoi të gjithë qytetarët që të vazhdojnë të ndihmojnë për të marrë 'konçesione' të tjera nga Nënë Natyra. Ky trajtim është përdorur për të shmangur një imazh shumë paternalist, për të lidhur mesazhet me punën e Ministrisë së Mjedisit, dhe për të dhënë një thirrje për veprim me një ton të thjeshtë dhe të lehtë. Mediat përfshirë TV, shtypi, revista, radio, interneti, dhe fushata ka përfshirë një periudhë katër-mujore. Të tre fushatat janë testuar më pas nga një organ i pavarur kërkimor statistikor, i cili vlerësoi ndërgjegjësimin e njerëzve për fushatën dhe përmbytjen e saj.

Ky është një shembull i një **qeverie në zbatimin e një fushate marketingu në shkallë të gjerë** që ka për qëllim ngritjen e ndërgjegjësimit për mjedisin natyror dhe një sërë çështjesh të zhvillimit të qëndrueshëm. Kjo nuk ka për qëllim ndryshimin në sjellje, por rritjen e 'vullnetit publik' për të marrë në konsideratë çështjet e zhvillimit të qëndrueshëm dhe të miratimit të një jetese më të qëndrueshme.

Në vitin 2015, Ministria e Mjedisit ka nisur fushatën "**Një milion për klimën**" (1 milion por el Clima). Qëllimi i fushatës "Një Milion për Klimën" është për të mbledhur numrin më të madh të mbështetjes ndaj ndryshimeve klimatike dhe rezultatet do të jenë

³⁴ UNEP - COMMUNICATING SUSTAINABILITY si të arrish fushata të publike efektive, 2005.

kontribut i Spanjës në Samitin Botëror të Klimës së 2015, e cila i OKB-ja do të mbajë në fund të vitit në Paris .

Kjo fushatë përfshin disa veprime në lidhje me sektorët e lëvizshmërisë, energjisë, ujit dhe mbeturinave.

(<http://www.unmillionporelclima.es/compromisos/ciudadanos/movilidad>~~HEAD=po bj). Për lëvizshmëri, Ministria propozon disa angazhime shoqëruese me një përshkrim të shkurtër dhe të përfitimit të lidhur në drejtim të reduktimit të CO₂, të tilla si:



Përdorni transportin public në vend të automjetit

A E DINIT SE...? Automjeti privat përfaqëson 15% të energjisë së konsumuar në total. Transporti publik është më eficient sesa automjeti privat.

Reduktimi: kgCO₂ 1,610 / vit.



Zgjidhni mënyrën më eficiente të transportit për çdo udhëtim

A E DINIT SE...? në një distancë prej 300km treni konsumon përafërsisht 10 herë më pak se avioni.

Reduktimi: 31.58 kgCO₂ / vit.

Fushata e Klimës Suedeze synon të rrisë njohuritë mbi shkencën e ndryshimit të klimës, dhe të bindin "aktivistët e komunitetit" se nuk do shumë përpjekje për të trajtuar problemin. Pra dy pikat kryesore janë përcaktuar:

1. Është e rëndësishme që të lidhësh çështjen me jetën e përditshme të njerëzve.
2. Skenarë kërcënues duhet të jenë të lidhur me zgjidhje pozitive, për të nxitur ndryshimin e sjelljes.

Dhe një slogan është zhvilluar: "Efekti serë ndikon tek ju; si mund të ndikoni ju tek ai? "

Në nivel kombëtar, fushata nisi me një nismë të marketingut të drejtpërdrejtë për të përmirësuar kapacitetin e formuesve kyçe të opinionit dhe vendimmarrësve për të mbështetur komunikimin. Pas kësaj, një fushatë e madhe reklamuese me titull "Diçka e çuditshme po ndodh ndaj motit" u nis në mbarë vendin në televizion, në tabela dhe në shtyp. Një fletëpalosje (përkthyer në shumë gjuhë ishte e arritshme për të gjitha grupet etnike) që përmbante informacion në lidhje me shkencën e ndryshimeve klimatike u shpërnda gjithashtu.

• Faktorët e suksesit³⁵:

Përvoja tregon se mbështetja e hershme e politikanëve dhe pranimi dhe bashkëpunimi i aktorëve kryesorë është vendimtare për suksesin e fushatave të tilla siç është detajuar më poshtë.

- **Mbështetja politike:** është e rëndësishme vënia në dispozicion e nivelit politik dhe e vendimmarrësve si shembuj pozitiv të fushatave të suksesshme për të garantuar mbështetjen e nevojshme, sepse shpesh përfitimet e arritura me masat e marketingut ose edukativet me kosto relativisht të ulët nuk janë të vetë-evidente . Në shtetet e reja anëtare të BE-së numri në rritje i përdoruesve individualë të

³⁵ 35 CIVITAS – Promovimi i një culture të re mobiliteti në qytete

automjeteve ka vënë presion mbi politikën, gjë që rezultoi në një nënvlerësim të masave të buta. Është e rëndësishme që të kombinohen masat e marketingut me zgjidhje të tjera të qëndrueshme për të krijuar një efekt sinergjik.

- **Pranimi:** masat janë të **mirë-pranuara** duke qënë se ato janë masa të "buta" dhe **nuk e kufizojnë sjelljen personale të mobilitetit**. Megjithatë, fushata duhet të jetë e dizajnuar në mënyrë shumë të qartë dhe mesazhi duhet të jetë i kuptueshëm dhe i lehtë për tu kujtuar. Për më tepër, duhet të jetë i dizajnuar pikërisht për një grup të synuar të caktuar (psh nxënësit, studentët, përdoruesit e automjeteve, drejtuesit e kompanive, pronarëve të dyqaneve etj.). Masat duhet të përsëriten vazhdimisht për të arritur një efekt shumëzues.
- **Menaxhimi financiar:** Financimi i mjaftueshëm duhet të sigurohet nga fillimi i projektit. Përfshirja e palëve të interesuara të ndryshme mund të rezultojë në ndarjen e kostove të fushatës (p.sh. media, organizatë vullnetare).
- **Afati kohor:** në qoftë se fushatat janë zbatuar në kombinim me masat e tjera (psh futja e infrastrukturës së re, rinovimin e flotës apo një shërbim të ri) oraret duhet të jenë të sinkronizuar me njëri-tjetrin. Duhet të sigurohet se mesazhet e promovuara janë komplementare dhe jo konfliktuale. Për më tepër, grupi i synuar nuk duhet të ngarkohet me shumë informacion përndryshe njerëzit heqin dorë duke qënë se nuk mund t'i mbajnë mend gjithë këshillat.
- **Perfitimet e përbashketa:**
 - Kritja e ndërgjegjësimit të publikut në lidhje me avantazhet e një sjelljeje të qëndrueshme si të përdoruesit të transportit / drejtuesit (dmth duke ndikuar potencialisht edhe në maturinë në ngjarje të automjetit, zgjedhja racionale e mënyrave për t'u përdorur dhe të automjeteve që do të blihen, etj)
- **Impaktet Ligjore:** Nuk ka nevojë për ndryshime ligjore për implementimin e masës.

Udhërefyesi

- **Rruga për implementimin e masës:**

Implementimi i masës ka nevojë për përcaktimin e tre fazave që do të vendosen primare për ekzekutimin efektiv të masës si në figurën e mëposhtme.

2C MASA TE ZGJUARA DHE TE BUTA

Percaktuar sipas STP



Objektivi	Strategy and regulation	Plans	Roll-out plans agreed
Input (te dhena, info, burime dhe kërkesa të tjera të nevojshme për procesin e fillimit)	- Analiza aktuale ✓ Informacioni aktual i mundshëm mbi levizjen e vetedijshme ✓ Analiza mbi median apo mënyra të tjera të përdorura ✓ Analiza e mediave që duhen përdorur ✓ Analiza e praktikave me të mira	- Studim fizibiliteti për masat ✓ Përkufizim i detajuar i komponenteve të masës ✓ Palet e përfshira ✓ Analiza e kostos dhe mënyrës së financimit	Planifikim i detajuar
Ligjore (Mbeshtetja e opinionëve ligjore për përcaktimin e masave)	Analiza e kufizimeve ligjore	- Draft plani ligjor ✓ Definicion i detajuar i kufizimeve ligjore ✓ Draftimi i tekstit ligjor ku është e nevojshme	Aprovimi nga qeveria/parlamenti apo ministrat e linjës
Institucionale (Analiza e kuadrit institucionel, struktura dhe rolet e tij)	- Përkufizimi i entiteteve përgjegjëse për këtë masë ✓ Ministry of Transport and Infrastructure ✓ Ministry in charge for communication? ✓ Public tv channels? ✓ Other?	- Përfshirja e institucioneve përkatëse apo dhe entiteteve private - Përcaktimi i rroleve marrëdhënies dhe procedurave	Supervizion nga një institucion monitorues dhe koordinues
Output (Realizimi praktik i masave)	- Disa komponente të kësaj mase ✓ Lloji i fushatës ✓ Mesazhet kryesore të fushatës ✓ Segmentimi i sektoreve të cilëve i drejtohet fushata	- Plani punës ✓ Liste e detajuar e fushatave dhe komponenteve edukativë ✓ Liste e detajuar e objektivave ✓ Përgatitja e materialeve trajnuese	Aplikimi i fushatave edukative dhe informuese
E adresuar nga STP		Te përshtatshëm për të kaluar në procedurën e tenderimit	Te përshtatshëm për të mbuluar nga institucionet e përfshira

Sic është paraqitur në figurën e mësipërme, rruga për zbatimin masave përfiton nga Plani i Transportit të Qëndrueshëm për përcaktimin e Strategjisë dhe rregullores. Në vecanti, të dhënat e futura janë analiza aktuale për informacionin e marrë aktualisht mbi lëvizshmërinë e ndërgjegjshme, analiza e mjeteve të komunikimit (media), të përdorimit aktual të mjeteve, të mjeteve të komunikimit që do të përdoren dhe analizën e praktikave më të mira në dispozicion.

Suporti ligjor është i kufizuar në analizën e detyrimeve apo kufizimeve potenciale ligjore (tashmë i përfunduar si pjesë e këtij Plani).

Faza e dytë, e cila përfaqëson zhvillimin e planifikimit, përfshin performancën e studimit të fizibilitetit në përcaktimin e komponentëve të masave (në këtë rast, buxhet i detajuar dhe planifikim i fushatës), përcaktimi i njësive të përfshira dhe analizen e koston dhe mjetet e mundshme të financimit.

Faza e tretë dhe përfundimtare qëndron në supervizimin e iniciativave dhe ekzekutimin dhe monitorimin e fushatës.

Figura e mëposhtme tregon tabelën Gantt të aktiviteteve të cilat do të performohen për implementimin e masave bazuar në hapësirën kohore të mundësuar nga STP.

2C MASA TE ZGJUARA DHE TE BUTA		2015		2016		2017		2018		2019		2020	
		I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
Strategjia dhe rregullatori	Analiza aktuale												
	Analiza e kufizimeve ligjore												
	Percaktimi entiteve pergjegjese												
	General outline of the components of the measure												
Planifikimi	Studim fizibiliteti												
	Draft Plan												
	Perfshirja e institucioneve relevante												
	Percaktimi roleve marredhenie dhe procedurave												
	Plani punes												
Planet e dakortesuara	Aprovim nga Ministrite pergjegjese												
	Supervizion I gjithe procesit												
	Aplikimi I fushatave informative dhe edukuese												
E adresuar nga STP													
Te pershtatshem per te kaluar ne procedura tenderimi													
Te pershtatshem per tu mbuluar nga institucionet e perfshira													

4.2.5 Stacionet e monitorimit të cilësise se ajrit dhe trafikut

5 Monitorimi

STACIONET E MONITORIMIT TE TRAFIKUT DHE CILESISE SE AJRIT

Monitorimi i cilesise se ajrit dhe trafikut ne rrjetin e rrugeve kryesore per te pare efektivitetin e implementimit te mases STP si dhe evolin e perjgithshem ne trafik

Permbledhje	Masa e sugjeruar ne STP
- Cilesia e ajrit qe nga vitet 90 ne Shqiperi sa vjen dhe este perkeqsuar. - Emetimet GHG (shprehur ne CO₂ eq) gjenerohen nga konsumi energjise (mbi te gjitha, sektori transportit I identifikuar me transportin rrugor), ndjekur nga bujqesia, ndryshimet ne perdorimin e tokes si edhe ndryshimet ne pyje etj. - Cdo plan qe ka per qellim nje transport me te qendrueshem do te kerkoje nje monitorim efektiv ne lidhje me kushtet e trafikut dhe ndotjen e ajrit - DIREKTIVA 2008/50/EC eshte marre si reference kryesore per te percaktuar planin e veprimit. Numri minimal i stacioneve te monitorimit varet nga zona si dhe popullata ne kete zone.	- Ndertimi I 18 stacioneve te monitorimit te cilesise se ajrit - Ndertimi I 20 stacioneve te monitorimit te trafikut - Rrjeti monitoruar stacioneve te monitorimit mund te perdoret per te mbuluar nje numer kerkesash: - Per te kuptuar me ne detaje burimin e ndotjes se GHG dhe impaktin e tij; - Monitorimi efektivitetit, ne lidhje me permiresimin e monitorimin e trafikut; - Zhvillimi politikave te ardhshme per permiresimn e cilesise se ajrit; - Percaktimi pajtueshmerise me objektivat dhe vlerat limit; - Publikimi raporteve periodike per te informuar jo vetem institucionet por dhe qytetaret. Entitetet kryesore te perfshira ne implementin - Ministria Transportit dhe Infrastruktures - Agjencia Mjedisit 2016-2017

Drejtuesit e mase	Kostot
- Sasia dhe shperndarja e stacioneve te monitorimit te cilesise se ajrit - Sasia dhe shperndarja e stacioneve te monitorimit te trafikut	Kosto investimi 546 Million LEK Kosto menaxhimi 56 Million LEK / year

A Përmbledhje

Lloji masave

- Treguesi kryesor iqendrueshmerise: present ne te gjitha dimensionet (monitorimi)
- Objekti: present ne te gjitha dimensioned (monitorimi)
- Lloji mases: “Monitorimi trafikut dhe impaktet e tij”
- Drejtuesit kryesor: Numri dhe shpërndarja e stacioneve të monitorimit përgjatë territorit

Përshkrimi i veprimit të propozuar

Që nga vitet 90-të cilësia së ajrit në Shqipëri ka ardhur duke u përkeqësuar: emetimet e GHG (të shprehura në CO₂ eq) janë krijuara kryesisht nga sektori i energjisë (mbi të gjitha sektori i transportit përbëhet nga transportit rrugor), me pas vjen bujqësia, ndryshime ne përdorimin e tokës dhe ne pylltari dhe proceset industriale . Rrjeti i integruar I monitorimi të cilësisë dhe trafikut te ajrit mund të përdoret për të përmbushur një numër qëllimesh:

- për të kuptuar në detaje burimi kryesor të shkarkimeve të GHG (p.sh. qarkullimit rrugor) dhe ndikimi i saj në lidhje me cilësinë e ajrit;
- për të monitoruar efektivitetin, në drejtim të përmirësimit të cilësisë së ajrit dhe rrjedhës e trafikut, të të gjitha masave të identifikuara në ASTP dhe zbatimi i tyre me kalimin e kohës
- për zhvillimin e politikave dhe strategjive për të përmirësuar cilësinë e ajrit në të ardhmen
- për të përcaktuar pajtueshmërinë me objektivat dhe vlerat kufi
- T'i jape rëndësi çështjes duke qene i përgjegjshem jo vetëm ndaj aktoreve kryesorë të përfshirë, por edhe ndaj qytetarit përmes zgjedhjeve Raportet publike periodike.

Stacionet e monitorimit të cilësisë së ajrit

Për të vlerësuar sasinë e nevojshme të vendeve të monitorimit të ajrit në rastin e Shqipërisë për mbrojtjen e shëndetit të njerëzve, linjat të përfshira në Direktivën 2008/50 / EC, Aneksin V, janë marrë si referencë kryesore. Sipas Direktivës, numri minimal i pikave për matjet fikse, varet nga numri I popullsisë në atë zonë dhe përqendrimi I pritshëm I ndotësve (d.m.th. pragu i sipërm vlerësim). Bazuar në dokumentin e fundit të INSTAT-it, popullsia e Shqipërisë më 1 janar ishte 2.893.005 banorë të shpërndarë mbi 12 prefektura. Vlerat vjetore të PM10 mbi papastërtinë, për vitin 2014 janë marrë nga Raporti i Agjencisë Kombëtare të Mjedisit.

Duke marrë parasysh të dhënat e përcaktuara më lart, rrjeti i stacioneve të monitorimit të cilësisë së ajrit për Shqipërinë mund të përbëhet nga 18 pika të kampionit për matjet fikse, siç është përcaktuar në tabelën më poshtë.

Prefektura	Popullsia (1 st Janar 2015)	Vlerat vjetore të PM10 (2014) përqendrimet që tejkalojnë pragun e sipërm të vlerësimit	#zonat e monitoruese
Tirane	800,986	yes	4
Fier	317,799	yes	3
Elbasan	301,397	yes	3
Durres	276,191	no	2
Korce	224,165	yes	3
Shkoder	218,523	no	2
Vlore	183,100	no	1

Table 25 – Pikat e sugjeruara per monitorim fix te cilesise se ajrit

Stacionet e monitorimit do të instalohen në zonat me ekspozime të ndryshme ndaj ndotësve. Bazuar në linjat e udhëzimit të Agjencisë Evropiane të Mjedisit, stacionet klasifikohen sipas kritereve të mëposhtme:

- Lloji i stacionit (të trafikut, industriale, nënstacione)
- Tipi i zonës (urbane, periferike, rurale).

Çdo stacion mund të jetë i pajisur si më poshtë.

- monoksidit të azotit NO, NO₂ dioksidi i azotit dhe oksidet e azotit NO_x
- dyoksidet e sulfurit SO₂: Analizë e ndriçimit fluoreshent UV
- monoksidi i karbonit CO: Gas Filter Correlation Infrared carbon monoxide analyser;
- O₃ ozonit: Analiz e Ozonit pEr pErthithjen e molekulave UV ;
- benzen, toluen, etil benzene, O-Xylene, M-Xylene, P-Xylene: Gazi chromatograph (GC);
- PM₁₀ dhe PM_{2.5}: Beta Continuous Ambient Particulate analyser;
- Barometri;
- hygrometër;
- erëmatës;
- shi matës;
- Radiometër;
- termometri

Analizat e PM₁₀ dhe PM_{2.5} kryhen me detektor të vazhdueshëm, por stacionet janë gjithashtu të pajisura edhe me mostra vijues në mënyrë që të lejojë marrjen e duhur të mostrave në membranën, duke synuar Benzo(a)Pirene (BAP), për analizimin e metaleve të rënda (NI, Cd, Ar dhe Hg) ose për matje të krahasues të PM₁₀-tave.

Stacionet e pajisur vetëm me tuba pasiv ose difusiv nuk lejojnë matjen e ndotjes së ajrit në mënyrë të saktë dhe të fuqishme, duke mos i plotësuar standardet teknike mjedisore të vendeve të BE. Tubat pasiv ose të përhapura janë në gjendje të vlerësojnë vetëm përqendrimin mesatar gjatë gjithë periudhës së matjes, duke mos lejuar vlerësimin e evolucionit të përkohshme të ndotësve.

Stacionet e monitorimit të trafikut

Monitorimi i vazhdueshëm (i numërueshëm dhe i klasifikuar) i rrjedhjes së trafikut mund të arrihet nga një rrjet me instrumente të përhershëm / sensorë që sigurojnë të dhëna në çdo periudhë kohore (me një tranzit të vetëm, orë, ditë, javë, muaj, etj.) dhe automatikisht dërgon të dhëna në njësinë qendrore të ruajtje dhe përpunimit. Është e mundur të krijohen arkiva mbi të dhënat mbi flukset e trafikut që mund të ofrojnë elemente shtesë për zhvillimin e infrastrukturës rrugore (dizajnin) dhe për programimin e ndërhyrjeve në infrastrukturën ekzistuese (menaxhimit). Për më tepër, të dhënat mund të bëhen publike për të siguruar një shërbim informativ mbi lëvizshmërisë (panel me mesazhe të ndryshueshme, internet, telefonat celularë, sistemet e navigacionit, radio, etj.) dhe përdoren për të zbatuar një menaxhim të orientuar drejt rrjedhës mjedisore (reduktimin e shpejtësisë, ndryshueshmërinë e taksave sipas Direktivës Eurovignette, etj.)

Sistemi (siç është stacionet monitorimin të trafikut në mënyrën të vazhdueshme) përbëhet nga

- instalimi i 20 stacioneve të monitorimit të trafikut, kryesisht në rrugët me një korsi / një korsi në secilin drejtim;
- çdo stacion i monitorimit të trafikut është e pajisur si më poshtë : mikrovalë inbuilt (radar) me sensor për të matur trafikun me një, dy ose më shumë korsi

(me drejtime të kundërta) në planin rrugor. Sensori është i vendosur në lartësi në polet përgjatë rrugës;

- GSM / UMTS moderne në sistem për një komunikim me wireless i cili i mundëson përdoruesit të hyjë në sistem nga distanca pa qenë pranë vendit;
- një server qendror për të marrë të gjitha të dhënat nga instrumentet;
- një software i dedikuar që mundëson hyrjen në të dhënat e trafikut, vizualizon statistikën dhe të gjeneron raporte;

Sistemi i propozuar më lart për monitorimin e fluksit të trafikut mund të dërgoj automatikisht të dhëna në njësinë qendrore të ruajtjes dhe të përpunimit. Është e mundur të krijosh arkivë të të dhënave mbi flukset e trafikut që mund të ofrojnë elemente shtesë për zhvillimin e infrastrukturës rrugore (dizajnin), për programimin e ndërhyrjeve në infrastrukturën ekzistuese (menaxhimin) dhe për zhvillimin e një rrjeti rrugor të qëndrueshëm. Për më tepër, të dhënat mund të bëhen publike për të informuar shoferët. Rrjeti i propozuar i monitorimit të trafikut mund të modifikohet, përditësohet apo implementohet duke u varur nga nevojat në të ardhmen të MTI-se duke u bazuar në studimet e reja infrastrukturore.

Vëzhguesi qendror i monitorimit

Të dhënat e mbledhura nga të dy sistemet (d.m.th. të cilësisë së ajrit dhe të monitorimit të rrjetit të trafikut) do të përpunohen nga një njësi qendrore e monitorimit. Të dhënat e cilësisë së ajrit duhet të vlerësohen çdo ditë. Vëzhguesi qendror i monitorimit do të përpunojë raporte periodike mbi këtë temë: çdo tre muaj duhet të jetë publikuar një raport në lidhje me cilësinë e ajrit dhe rrjedhat e trafikut në Shqipëri. Për më tepër një Raporti vjetor duhet të jetë publikuar për të dy përbërësit.

Sistemi i monitorimit mundëson grumbullimin e informacionit mbi trafikun në vazhdueshmëri. Kjo do të thotë se krijohet mundësia e të paturit një databazë me informacion kronologjik që mund të përdoret për të ndërtuar analiza statistikore në njësinë e orëve, ditëve, muajve, vitëve dhe të përcaktojë orën e pikut dhe faktorin e orës së pikut ose për të kuptuar nëse është sezonale apo jo; gjithashtu mund të përcaktohet një Mesatare Vjetore të Trafikut Ditor. E gjitha kjo mund bëhet duke analizuar klasat e ndryshme të mjeteve. Drejtimi historik ka gjithashtu informacione shtesë për modelet ekonometrike të krijuara për të vlerësuar normat e ardhshme të trafikut dhe rritjes së kërkesës.

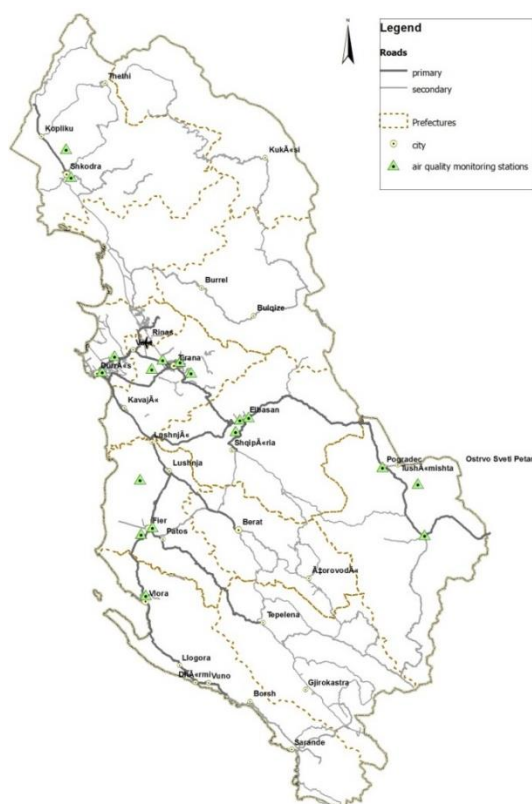
Gjithë këto informacione kanë rëndësi në planifikimin e trafikut dhe në modelimin e tij: me OD matrix mund të përdoren për krijimin e një modeli të trafikut të këtij rrjeti për të parashikuar nevojën e një përmirësimi të rrugës ekzistuese ose nevojën e një rruge të re.

Mbledhja e të dhënave mbi trafikun mund të plotësojë sistem të përshtatshëm modelimi, duke u bërë pjesë e pajisjes teknologjike të Observatorit Qendror të Monitorimit, duke u integruar gradualisht me matricën OD. Zgjedhja e software-it për modelimin e trafikut (p.sh. Citilabs CUBE) mund të performohet në bazë të nevojave specifike të Forcës Zbatuese (entiteti implementues) (p.sh. Ministria e Transportit).

Zonat e prekura / teritore

- **Monitorimi i ajrit** (Strategjia / Kombëtare): siç përshkruhet më sipër, vendndodhja e propozuar e stacioneve të monitorimit të ajrit është bërë në bazë të kriterëve të listuar në Direktivën 2008/50 / EC. Në veçanti, në tabelën e mëposhtme janë paraqitur shkurtimisht motivet që kanë çuar në lokalizimin e vendeve të monitorimit të cilësisë së ajrit. Lokalizimi i propozuar mund të

shihet si një studim paraprak që do të ndahet, do të detajohet dhe do të mikro-lokalizohet gjatë fazave të ardhshme ekzekutive të këtij propozimi

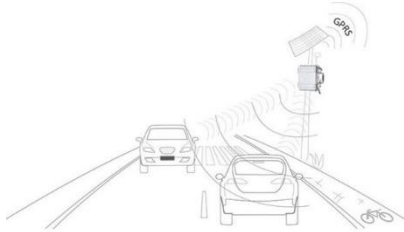


Prefektura	# sites	Lloji stacionit	Përshkrimi
Tirane	4	UT	Trafiku Urban
		ST	Trafiku Periferik : zona Tirana-Rinas-Durrës
		UB	Trafiku Urban i Tiranës dhe zonat përreth
		RB	Zonat përreth fshatrave
Fier	3	UT	Trafiku Urban: zona urbane Levan – Fier
		UB	Zona përreth qytetit
		RB	Zona përreth fshatrave
Elbasan	3	UT	Trafiku Urban
		SB	Zonat Periferike
		ST	Trafiku Periferik: zona Bradashesh – Elbasan
Durrës	2	UI	Porti i Durrësit
		ST	Trafiku Periferik: zona Durrës-Tirana
Korçe	3	UT	Trafiku Urban Korçë :zona urban SH75
		UT	Podgreg; zona urbane SH64 –Trafiku Kufitarë
		RB	Zonat përreth fshatrave
Shkoder	2	UT	Trafiku Urban
		SB	Zonat përreth qytetit
Vlore	1	UT	Dalja ne Portin e Vlorës

Table 26- Stacionet e mundshme te monitorimit te ajrit

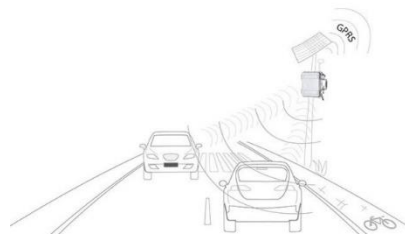
- **Monitorimi i Trafikut**

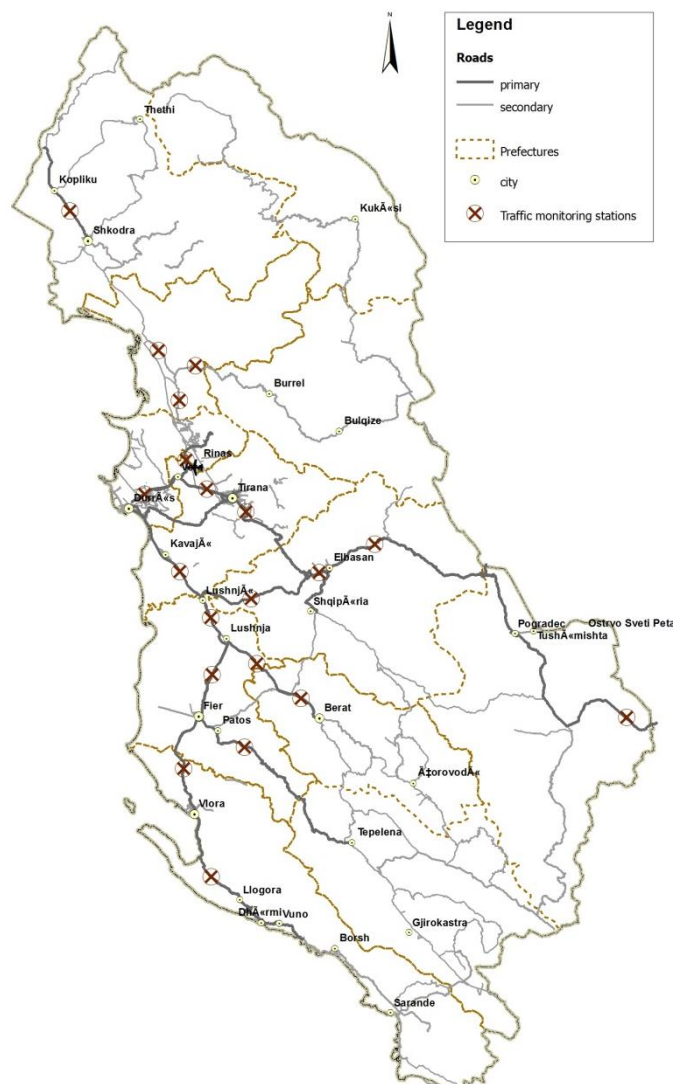
Stacionet e monitorimit të trafikut janë lokalizuar në një makro segment të rrjetit që është identifikuar nga qytetet kryesore ose pikat kruqëzuese ndërmjet dy linjave. Volumi i trafikut iurvejuar në një pikë të segmentit mund të themi se është përfaqesues edhe i volumit të të gjithë makro segmentit.





Monitorimi i trafikut: stacionet e monitorimit të trafikut janë vendosur në segment të mëdha të rrjetit që janë identifikuar në qytete kryesore ose nyje lidhëse. Vëllimi i trafikut të vëzhguar në një pikë të segmentit mund të supozohet si përfaqësues i vëllimit të gjithë segmentit. Rrjeti i propozuar për monitorimin e trafikut mund të modifikohet, përditësohet ose implementohet në varësi të nevojave të ardhshme të Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës.





Si të monitorojmë dhe përditësojmë të dhënat e trafikut në të ardhmen

Vlerësimi i trafikut për tani dhe në të ardhmen në një zonë të caktuar ose përgjatë të gjithë rrugës, mund të arrihet duke përdorur modele specifike me të dhënat për trafikun nga stacionet specifike me një system të vazhdueshëm numërimi.

Hapi i parë është hartimi dhe ndërtimi i një modeli të trafikut që përfaqson sistemin e transportit, të përbërë nga kërkesa, oferta e transportit dhe lidhjen ndërmjet të dyjave. Kur ky model, që përfaqson dinamikën aktuale në rrjetin rrugor, do të implementohet dhe kalibrohet, do të jetë e mundur, në varësi të kërkesës për transport dhe/ose ofertës së transportit, të vlerësohen dinamikën e ardhshme.

Kërkesa për transport, që shpreh nevojën për lëvizje, përcaktohet nga numri i lëvizjeve nga secila zonë origjinë në zonën destinacion gjatë një periudhe të caktuar kohore. Në këtë model, kërkesa për transport përfshihet në matricën Origjinë-Destinacion të ndërtuar në bazë të ndarjeve të miratuara territoriale. Për secilën zonë ose nyje trafiku

përcaktohet dhe supozohet se lëvizjet e rëndësishme kryhen vetëm ndërmjet nyjeve që i korrespondojnë zonave të ndryshme. Kërkesa për transport shprehet nëpërmjet matricave të ndryshme, sipas klasit të ndryshëm të mjeteve që janë shqyrtuar. Matrica të tilla mund të formohen përmes modeleve gjeneratë-tërheqje ose përmes intervistave. Zonat e trafikut duhet të jenë sa më homogjene të jetë e mundur nga pikëpamja socio-ekonomike. Edhe territory i jashtëm ndahet në zona, duke përfaqësuar zonat (e jashtme) që ndërveprojnë me sistemin e transportit, edhe pse nuk janë pjesë e zonave të studiuara.

Oferta e transportit përbëhet nga komponentët fizikë (infrastruktura, mjetet, teknologjitë), organizativë dhe normativë që ndërtojnë sërbinin e transportit dhe karakteristikat e tij. Infrastruktura ekzistuese e rrugëve skematizohet si një system i përbërë nga lidhje dhe nyje. //do lidhje përfaqson një segment rrugor, ose një set segmentesh rrugorë, dhe përshkruhet sipas karakteristikave fizike dhe gjeometrike të rrugëve, duke specifikuar numrin e korsive, gjatësinë, kapacitetin e transportit, shpejtësinë e rrjedhës kur rrjeti nuk është i ngarkuar. Kapaciteti i transportit një një segment është maksimumi i rrjedhës që mund të qarkullojë gjatë një periudhe të caktuar kohore, duke patur parasysh karakteristikat e rrugës dhe nivelin e kërkuar të shërbimit. Oferta e transportit për këtë model përbëhet nga sistemi i përcaktuar dhe lidhjet matematike mes kostove dhe rrjedhës së lëvizjeve në rrjetin rrugor (funksionet kosto-//mim dhe kapaciteti kthesave).

Ndërveprimi mes kërkesës dhe ofertës për transport vendoset nëpërmjet një algoritmi. Një algoritm i tillë mundëson stimulimin e sjelljes për përdoruesit që kanë tendencën të zgjedhin minimizimin e rrugës dhe koston e përgjithshme të transportit, që është gjatësia e rrugës, koha që merr, koston monetare. Kostoja monetare dhe gjatësia varen nga karakteristikat e rrugës, koha ndikohet nga rrjedha e trafikut në segment. Itinerari opsional llogaritet, nëpërmjet algoritmit, duke minimizuar koston e përgjithshme. Në rast dyndje, algoritmi mundësohet më anë të Deterministic User Equilibrium (DUE), në koherencë me parimin e parë të Ëardrop, që është me parimin se përdoruesit e mjeteve njohin kushtet e trafikut në rrjet dhe e zgjedhin itinerarin duke u bazuar te këto njohuri. Rezultati është një grafik që tregon lëvizjet e trafikut në //do hark.

Hapi i dytë është kalibrimi dhe vlefshmëria e matricës: Modeli konsiderohet i kalibruar kur vëllimi dhe dinamikat e lëvizjes, që dalin nga simulimet e gjendjes aktuale, The model is considered calibrated ëhen the volume and mobility dynamics, resulting from the simulations of the actual state, simulon me një përafrim të mirë vëzhgimet aktuale në dispozicion (dmth. të dhënat e trafikut nga pyetsorët). Procesi është kompleks dhe përsëritës. Para përpunimit të matricës, kërkohet një fazë paraprake kalibrimi. Kjo fazë mundëson korrigjimin e gabimeve/problemeve të rrjetit përmes hapave të mëposhtëm:

- Kontrolli i matricave të mëparshme OD (, marrëdhëniet null, linjat e dëshiruara, lidhja ndërmjet tripends / popullsisë/punonjësve);
- Kontrolli i procesit të përcaktimit dhe ngarkesa e grafiqeve (konvergjencia, shpejtësia mesatare e rrjetit të ngarkuar dhe shpejtësia në harqe, rrjedhë zero, normat rrjedhë/kapacitet, diferencat ndërmjet skenarëve të simuluar dhe të vëzhguar në rrjet);
- Kontrolli i itinerarëve preferencialë (itinerarët e përdorur ndërmjet OD specifikë, përbërja e flotës në harqe specifikë);
- Kontrolli paraprak i akuzave individuale për nivelin e ulët të kalibrimit;

- Faktorizimi i matricës OD për çdo zonë gjeografike të formuar nga bashkimi zonave të trafikut, ose korigjim i marrëdhënieve specifike;
- Kalibrim i detajuar i numereve individuale dhe analizë për çdo klas automjeti;
- Kontroll i kohës së udhëtimit në itinerarët specifikë dhe matricën e nën-rrjetit të mundshëm.

Pasi janë analizuar dhe korigjuar problemet në lidhje me rrjetin dhe matricën dhe pasi është arritur niveli i pranueshëm i kalibrimit, është e mundur që të optimizohet matrica përmes një procedure të Vlerësimit të Matricës (ME). Kjo procedurë ka si qëllim të përcaktojë matricën më të përshtatshme për të siguruar korrespondencën më të mirë me input të dhënat e trafikut actual (të dhënat e marra nga studimet).

Lëvizshmëria e të ardhmes identifikohet nëpërmjet një modeli regresioni ekonometrik që lidhet me serinë historike të ndryshoreve të varura që përfaqësojnë trafikun (AADT ose mjet/km) me serinë historike të kohës së një ose më shumë ndryshoreve të pavarura socio-ekonomike (GDP reale për frymë, popullsia, punonjësit, punësimi, etj.) për të identifikuar elasticitetin e koeficientëve të modelit.

Pasi identifikohet modeli ekonometrik, është e mundur të vlerësohet trafiku i të ardhmes duke përdorur parashikimet për ndryshoret e pavarura socio-ekonomike.

Zonat e prekura

- **Strategjia /Kombëtare:** Masa propozon një kornizë kryesore, të vendosur në nivel kombëtar, për të monitoruar cilësinë e ajrit dhe të dhënat për trafikun.
- **Rajonale/Lokale:** autoritetet locale mund të përdorin të dhënat e përpunuara në nivel kombëtar nga Masa e propozuar për të zhvilluar strategjitë lokale për përmirësimin e cilësisë së ajrit dhe kushteve të trafikut.

Mënyra e transportit dhe sektoret e prekura

- Kryesisht do të preket Sektori Rrugor, ai privat dhe publik.

Përfituesit/kategoritë e synuara (qytetarët, drejtuesit e mjeteve, kompanitë e mallrave etj.)

- Të gjitha kategoritë e përdoruesve të rrugës dhe komuniteteve janë të prekur drejtperdrejt nga lëvizshmëria rrugore. Për sa i përket të dhënave të cilësisë të ajrit, përmirësimi i njohurive rreth temës do të jetë i favorshëm për të gjithë qytetarët në përgjithësi.

B. Njesia Zbatuese

- **Njesia Financuese:** Ministria e Transportit dhe Infrastruktures.
- **Njesia Zbatuese:** Agjensia Kombëtare e Mjedisit, Ministria e Transportit dhe Infrastruktures
- **Njësia Monitoruese (po të jetë e nevojshme):** Agjensia Kombëtare e Mjedisit.

C. Afati i pritur për zbatimin e veprimit të propozuar

- **Numri i viteve për zbatim:** rreth 1 vit
- **Viti i pritshëm për fillimin e zbatimit:** 2016

D. Kosto

- **Kosto Totale:**

Kosto investimit = € 3.9 mln (546 mln LEK)

Kosto menaxhimi = € 0.4 mln (56 mln LEK) në vit

- **Vlerësim i kostos së plotë të zbatimit** (burim: Standartet Ndërkombëtare)

▪ **Stacionet e Monitorimit të Ajrit**

<i>Kosto Investimi</i>	<i>Kosto Menaxhimi</i>
Stacionet e monitorimit të ajrit: € 3.15 mln (18 pika, 441 mln LEK) Shpërndarja dhe instalimi: € 0.10 mln (18 pika, 14 mln LEK)	Mirëmbajtja: € 0.20 mln (18 pika, 28 mln LEK) në vit

▪ **Stacionet e Monitorimit të Trafikut**

<i>Kosto Investimi</i>	<i>Kosto Menaxhimi</i>
Stacionet e monitorimit të trafikut: € 0.30 mln (20 pika, 42 mln LEK)	Mirëmbajtja: € 0.025 mln (18 pika, 3.5 mln LEK) në vit

▪ **Vezhguesi Qëndror i Monitorimit**

<i>Kosto Investimi</i>	<i>Kosto Menaxhimi</i>
Licensë software dhe zhvillimi/ € 0.13 mln (18.2 mln LEK) Hardware: € 0.025 mln (3.5 mln LEK) Web-site: € 0.030 mln (4.2 mln LEK)	Kosto personeli (2 specialistë mjedisor + 2 specialistë): € 0.150 mln (21 mln LEK) në vit

Kosto aktuale do të jetë në varësi të llojit dhe markës së pajisjes së instaluar në terren.

E. Suporti i kërkuar për zbatimin e veprimit të sugjeruar

- **Suporti Financiar:**

Fondet për instalimin e stacioneve të monitorimit të kualitetit të ajrit mund të tërhiqen nga BE dhe OBSH-ja (Organizata Botërore e Shëndetësisë/ËHO). Në veçanti, programet e BE të përshtatshme për të adresuar fondet e projektit janë:

- Fondi Europian për Zhvillim Rajonal (ERDF), i cili suporton dhe ndër të tjera gjithashtu merret me masat ndaj mjedisit dhe parandalimin e riskut.
- Horizonti i BE-së fondet e 2020: H2020 është instrumenti financiar për risinë, dhe synimin e sigurimit të konkurrencës globale të Europës. Ndër të tjera projektet e fondeve H2020 janë duke u marrë me temat në vijim: Shëndeti, ndryshimet demografike dhe mirëqënien; Transporti smart i integruar, mjedisi, eficaenca burimore dhe lënda e parë e papërpunuar; Energji e sigurt, e pastër dhe eficaente.

- Fondet LIFE të BE-së: LIFE është instrumenti financiar i BE-së në suportin mjedisor, coservatimin e natyrës. Ky instrument mbulon veprimtaritë në fushën e ndryshimit të klimës lehtësimin dhe përshtatjen, dhe informacionin.

- **Suporti Teknologjik:**

2 specialistë mjedisor + 2 specialistë rrugor (4 FTE / vit), për analizimin e të dhënave, interpretimin dhe raportimin (kostot e përfshira në figurat e seksionit D).

- **Suporti i Ngritjes së Kapacitetit:** zbatimi do të përfshijë menaxhimin e duhur të sistemit dhe promovinin e mirëqeverisjes së tij.

Këto masa nuk gjenerojnë ndikime të drejtpërdrejta në aspektin e ndotjes apo të konsumit të energjisë, por është një masë shoqëruese e rëndësishme për të monitoruar rezultatet e STP-së.

G. Indikatorë të tjerë

- **Indikatorë të tjerë për implementimin:** *asnjë*

H. Të dhëna të tjera dhe bashke perfitimet

- **Referenca**

- Komunikimi dyte kombëtar në Konferencën e Palëve nën Konventën Kornizë për Ndryshimet Klimatike të Kombeve të Bashkuara. 2009
- INSTAT Popullësia e Shqipërisë. 1 Janar 2015;
- DIREKTIVA 2008/50/EC e Parlamentit Europian dhe më 21 May 2008 mbi kualitetin e ajrit të ambientit dhe ajrit më të pastër në Europë.
- Matjet e ndotjes së ajrit 2006-2014. Agjensia Kombëtare e Mjedisit.
- Drafti - DCM – mbi vlerësimin e kuletit të ajrit të ambientit dhe kërkesat mbi ndotës të caktuar Drafti 2 - Versioni 3
- <http://www.eea.europa.eu/soer/countries/al/air-pollution-state-and-impacts-Albania>

- **Bashke-perfitimet**

- Monitorimi i burimeve të tjera të ndotjes përveç trafikut (p.sh. ngrohja, fabrikat etj.)
- Reduktimi i efekteve përfundimtare negative nga ndotja e ajrit (sëmundshmëria dhe vdekshmëria për shkak të sëmundjeve kardiovaskulare dhe respiratore, dëmtime në fasadat e ndërtesave dhe monumenteve, dëmtime në prodhim / të korra etj.) sipas posibilitetit të implementimit të masave në kohe reale.
- Disponueshmëria e të dhënave të përditësuara të trafikut për qëllime të planifikimit më racional të transportit

I. Informacion ligjor

Impakte ligjore:

- **Persa i përket kornizës ligjore për mbrojtjen e ajrit,** respektivisht Ligjit nr. 162/2014 "Për mbrojtjen e cilësisë së ajrit", i cili do të hyjë në fuqi më 31.12.2017 dhe është i përafëruar plotësisht me Direktivën e BE 2008/50 / EC dhe Vendimin e Këshillit të Ministrave nr 352, i datës 29.4.2015 "Për vlerësimin e cilësisë së ajrit dhe kërkesat për disa ndotës të ajrit ", hyrë në fuqi më 29 prill 2015 por që prodhon efekte juridike nga 1 janar 2018, mbulohet monitorimi i ajrit përmes stacioneve të monitorimit të ajrit. I vetmi ndryshim i propozuar

mund të lidhet me ndryshimin e datës së hyrjes në fuqi të dispozitave përkatëse në lidhje me stacionet e monitorimit të ajrit, në përputhje me afatin kohor të parashikuar nga kjo mase.

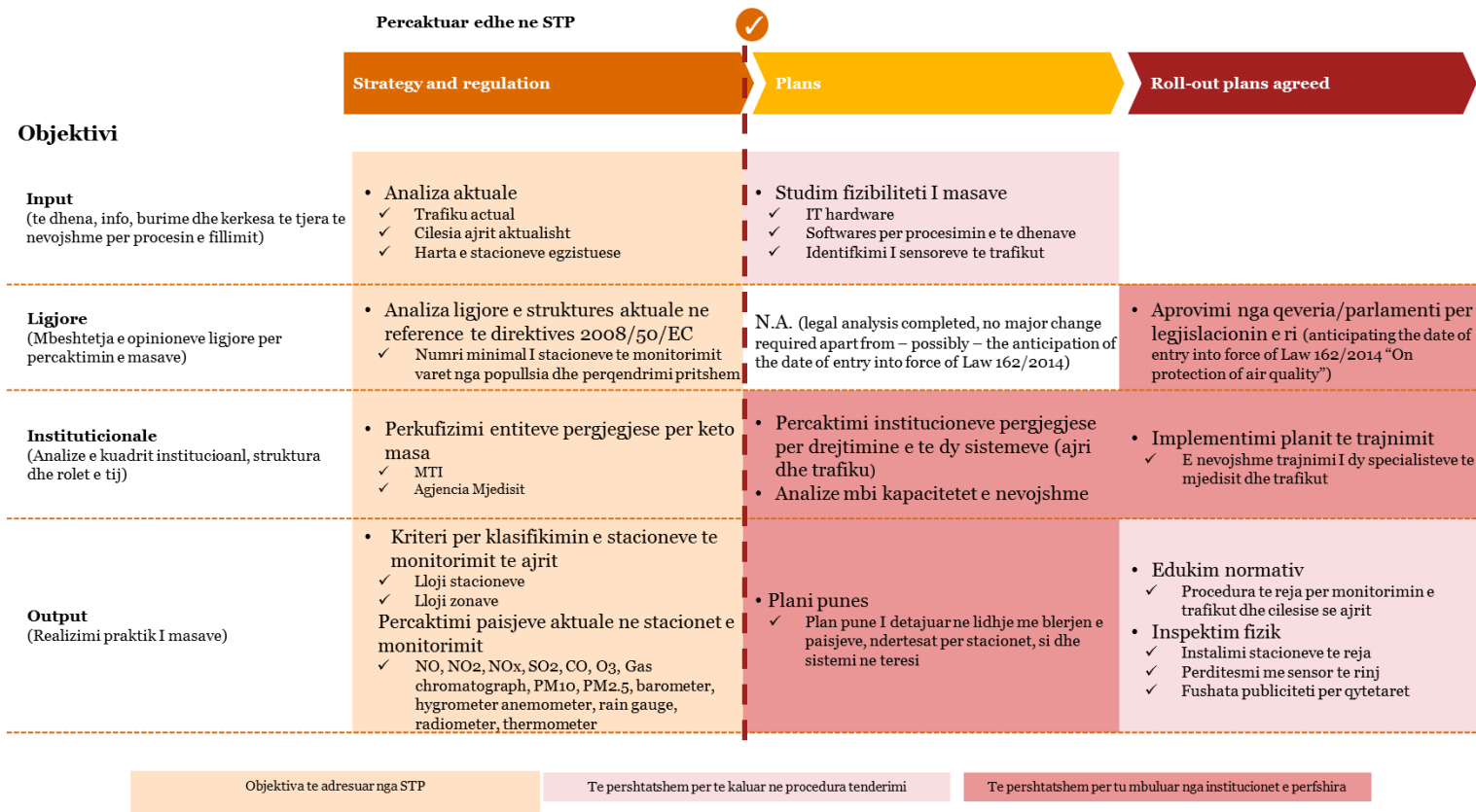
- **Ne lidhje me kuadrin ligjor shqiptar për mbrojtjen e privatësisë,** aktualisht i përcaktuar nga Ligji nr. 9887 datë 10.03.2008 "Për mbrojtjen e të dhënave personale" dhe akteve të ndryshme nënligjore të miratuara në zbatim të tij. Për sa i përket monitorimit të trafikut me anë të instalimit të sensorëve të trafikut dhe të dhënave që do të mbledhin, ne nuk identifikojnë ndonjë përpunim apo mbledhje të të dhënave personale, për aq sa të dhënat e mbledhura nuk identifikojnë një individ direkt ose indirekt. Për më tepër, sipas opinionit tonë nuk ka nevojë për ndryshime të tjera ligjore, pasi me ligjin e ri nr. 162/2014 "Për mbrojtjen e cilësisë së ajrit në mjedis", parashikohet ndër të tjera krijimi i stacioneve të monitorimit të cilësisë së ajrit. Në rrethana të tilla, edhe nëse stacioni i monitorimit të cilësisë së ajrit do të përpunonte të dhëna personale (në çdo rast në kuadër të qëllimit të tij), kjo do të ndodhte për shkak të përmbushjes së detyrimit të tij ligjor dhe kjo është një rrethanë e përpunimit të të dhënave personale që është tashmë e parashikuar dhe e njohur nga Ligji për Mbrojtjen e të Dhënave Personale.
- Si pasojë, nuk ka nevojë për ndryshime ligjore për zbatimin e masës, përveçse ndoshta duke pershpejtuar datën e hyrjes në fuqi të ligjit nr. 162/2014 për të mbështetur një zbatim të shpejtë të kësaj mase.

J Rruga

- **Rruga për implementimin e masës:**

Implementimi kësaj mase kërkon përcaktimin e e 3 fazave si më poshte.

STACIONET E MONITORIMIT TE TRAFIKUT



Sic është e shprehur në tabelën e mësipërme, rruga për zbatimin e masave përfiton nga ky Plan Transporti i Qëndrueshëm për përcaktimin e Strategjisë dhe rregullores. Në vecanti, informacioni i futur është analizë aktuale për trafikun kombëtar dhe cilesinë e ajrit dhe ngritjen e stacioneve ekzistuese të monitorimit të ajrit.

Informacioni i nxjerrë (output) i kësaj faze – mbuluar nga STP - është kriteri për klasifikimin dhe përcaktimin e pajisjeve aktuale të stacioneve të monitorimit.

Faza e dytë, që qëndron për zhvillimin e planifikimit, përfshin performancën e studimeve të fizibilitetit në hardware, software dhe sensorë të nevojshëm për implementimin e masave (kjo detyrë është e përshtatshme për nënkontraktim nëpërmjet procedurave të tenderit). Më pas, për mbylljen e kësaj faze, përcaktimi i institucioneve të reja dhe aftësive shtesë dhe zhvillimin e një plani pune kur të jetë e nevojshme. Këto detyra janë të përshtatshme për realizim nga institucionet e përfshira.

Faza e tretë dhe finale qëndron për aprovimin e Qeverisë / Parlamentit për pritjen e hyrjes në fuqi të legjislacionit për kualitetin e ajrit (nëse rënë dakort), zbatimin e planit trajnues (gjithashtu këto detyra janë të përshtatshme për realizim nga institucionet e përfshira) dhe nga aktet normative dhe fizike që përfaqësojnë rezultatet përfundimtare të përpunimit.

Figura e mëposhtme tregon tabelën Gantt lidhur me aktivitetet që do të performohen për zbatimin e masave bazuar në hapësirën kohore të mundësuar nga STP.

		2015		2016	
		I	II	I	II
D STACIONET E MONITORIMIT TE TRAFIKUT DHE CILESISE SE AJRIT					
Strategjia dhe rregulloret	Analiza aktuale				
	Analize ligjore mbi strukturen aktuale me lidhje me direktiven 2008/50/EC				
	Percaktimi pergjegjesive				
	Kriteret per linkimin e stacioneve te monitorimit				
	Percaktimi paisjeve aktuale te stacioneve te monitorimit				
Planifikimi	Studim fizibiliteti I masave				
	Percaktimi institucioneve pergjegjese				
	Analiza e aftesve te nevojshme per operimin e ketyre stacioneve				
	Plani punes				
Roll-out plans agreed	Aprovimi nga qeveria/Ministria ne lidhje me legjislacionin e cilesise se ajrit				
	Implementimi planit trajnimit				
	Normat e kerkuara				

E adresuar nga STP

Te pershtatshem per te kaluar ne procedura tenderimi

Te pershtatshem per tu mbuluar nga institucionet e perfshira

4.2.6 Infrastruktura ne transport e integruar me perdorimin e tokes (Udhezime)

6

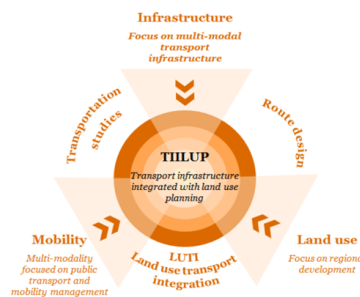
Shmang /
Redukto

INFRASTRUKTURANE TRANSPORTE INTEGRUAR ME
PERDORIMINE TOKES

Reduktimi I nevojës për udhëtim dhe gjatësisë së tyre, duke u bazuar në strategjitë e përdorimit të tokës dhe vlerësim të impaktit që ka transporti në planet e zhvillimit

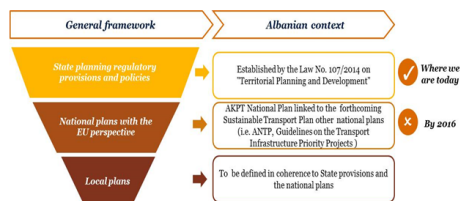
Permbledhje

- Përdorimi i tokës dhe transporti janë shumë të lidhur për sa kohë përdorimi i tokës afektet nga politikat e transportit.
- Në vitet 90, toka në Shqipëri karakterizohej nga mungesa e planifikimit dhe ndarjes së tokës dhe zonat rrethuese nuk merreshin parasysh. Ky lloj zhvillimi urban rezultoi në: inefficiencë ekonomike, asnjë planifikim afat gjatë dhe mungesë e strategjive në përdorimin e burimeve aktuale, mungesa e hapësirave publike.
- Gjithsesi, pavarësisht kaosit në terren, ka patur disa iniciativë në terma të planifikimit. Në vecanti, Agjencia Kombëtare e Planifikimit Territorial (AKPT) po punon mbi planin kombëtar (per tu finalizuar në fillim të 2016.).
- Planifikimet e ardhshme kombëtare duke përfshirë ANTP dhe STP duhet të marrin parasysh qasjen ndaj përdorimit të tokës duke përcaktuar objektivat primar.
- Objektivi i reduktimit të nevojës për udhëtime dhe gjatësisë së këtyre udhëtimeve mund të plotësohet duke rritur densitetin e përdorimit të tokës duke garantuar një përdorim më të mirë të strukturës aktuale dhe infrastrukturës.



Aksionet/Veprimet

- Për të përcaktuar planin strategjik në kontekstin shqiptar, sugjerohet skema si më poshtë



- Plani qendrueshmerise duhet të jetë plani kryesor në hierarkinë e masave që duhen ndërmarrë.
- Plani kombëtar territorial duhet të marrë parasysh perspektivën e BE-së. Duhet të përfshijë objektivat kryesor për të adresuar në këtë mënyrë çështjet kryesore.
- Planet lokale duhet të drejtohen në mënyrë të tillë që të jenë në linjë me planet kombëtare dhe rajonale.
- Procesi duhet të finalizohet duke lançuar një projekt pilot dhe duhet të bazohet në përfshirjen e aktoreve kryesor.
- Të gjitha projektet e dorëzuara në NTC duhet të mbështeten edhe nga një vlerësim i impaktit në transport (TIA); projekte me të vogla që mund të kenë impact në transportin lokal, nepernjë Pasqyrave të Transportit (TS)

Entitetet kryesore të përfshira në implementim

- MTI
- Agjencia Kombëtare e Planifikimit të territorit

2016 – 2022 + (aktivitete përgatitëse)
2030 (implementim i plotë)

Drejtuesit e masës

- Rritja e densitetit të popullsisë nga 5% në 10% për reduktimin e intensitetit të transportit (mjet*km / banor) nga **3,2% në 5,9%**

Perfitimet



23 - 42 kt of CO₂ / vit



78 – 144 ton ndotje ajri/vit



8 – 14 ktoe energji/vit

UDHËZIME PËR MASAT që do të zbatohen përtej hapësirës kohore të STP (> 2020): sic është rënë dakort me Ministrinë e Transportit, këto masa i përkasin një zone veprimi ku zbatimi i menjëhershëm nuk është i mundur, por që ka interes potencial për Shqipërinë dhe mund të zbatohet në terma më afatgjata. Në këtë mënyrë, është zhvilluar në STP si “Udhëzim” duke vënë në dukje përfitimin potencial dhe rrugën që duhet ndjekur në zbatim.

A. Pamje e Përgjithshme

Llojet e masave

- Udhëzuesi i qëndrueshëm kyc: “Udhëtimet & Distanca”
- Objektivi: “Shmang /Redukto”
- Lloji i masës: “Planifikimi i shfrytëzimit të tokës”

Udhëzimet Kyce

- Dendësia dhe përdorimi mix tokes
- Profili ekonomik dhe demografik
- Popullsia dhe parashikimet e punësimit
- Infrastruktura e transportit & karakteristikat e lëvizjeve
- Pengesat lidhur me zhvillimin e shfrytëzimit
- Vlerësimi impaktit në transport dhe kërkesa gjeneruar për udhëtim e gjeneruar
- Koordinimi ndërmjet Shfrytëzimit të Tokës dhe Planifikimit të Transportit
- Shpronësime, dhe Mbrojtja e Tokës.

Përshkrimi i veprimtarisë së propozuar

Kontekst

Vitet '90 ishin të karakterizuara nga shfrytëzimi i tokës i cili si pikën e fillimi në një shkallë urbane ku nuk kishte planifikim, zonat dhe sipërfaqja përreth nuk u morr parasysh. Ky zhvillim urban rezultoi në: paefektshmëri ekonomike (mungesë vizioni për plan ekonomik dhe kushte për paefektshmërinë e dispozitave të infrastrukturës dhe shfrytëzimin të burimeve), mungesë e hapësirave publike, shërbimeve dhe deformime arkitektonike për shkak të shfrytëzimit maksimal të zonave)

Megjithatë, pavarësisht kaosit në terren, u bënë disa përpjekje në fushën e planifikimit urban. Këto **përpjekje morrën një rëndësi më të madhe në 2000**. Që atëherë rreth 15 komuna kanë projektuar (por jo të gjitha janë aprovuar) planin e rregullimit, si p.sh: Fieri, Elbasani, Librazhdi, Kukësi, Fushë Kruja, Kopliku, Shkodëra, Kamza, Durrësi, Tirana, Korça, Berati, Gjirokastra, Vlora dhe Lushnja.

Në këtë periudhë, pikërisht pas rënies së regjimit komunist, planifikimi urban konsiderohej shkelje e lirisë dhe nuk pranohej nga populli Shqipëtar.

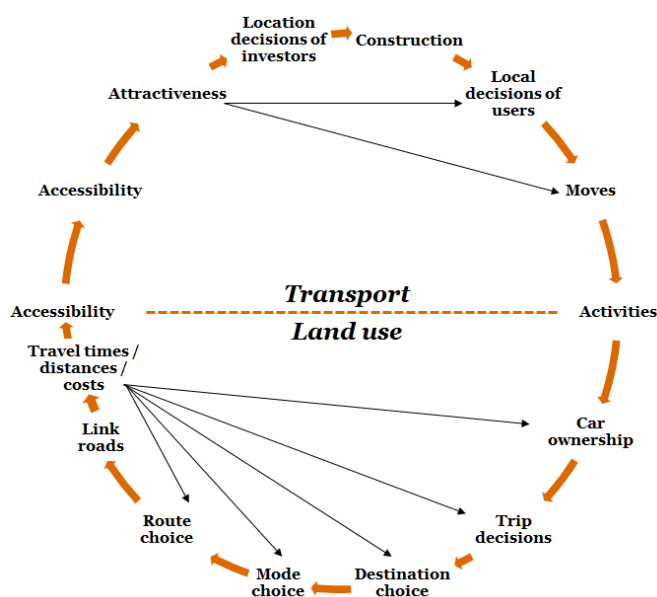
Në përgjigje të ndryshimeve drastike që ndodhën në shoqërinë Shqipëtare dhe në shfrytëzimin e tokave, në 2009 u aprovua **Ligji nr. 10119, më datë 23.04.2009 mbi “Planifikimin Territorial”**. Ky ligj I kërkon të gjitha njësitë të qeverisjes vendore të pajiseshin me një planifikim territorial. Ky ligj ka synim zbatimin e konceptit të zhvillimit të qëndrueshëm dhe planifikimin special ose atë territorial duke marrë parasysh të gjithë komponentët e territorit. Ligji gjithashtu mundëson disa instrumente për menaxhimin e territorit për të mbështetur zbatimin e tij, si: Transferimi i së Drejtës për Zhvillim, program intensiv konstruksioni, Planet e Detajuara dhe program për riorganizimin e parcelave. Qëllimi i këtij ligji nuk është vetëm përmirësimi i planifikimit për një zhvillim të qëndrueshëm të territorit, por gjithashtu decentralizimi i vendimarrjes.

Gjithashtu, bashkangjitur zbatimit të ligjit të ri, qeveria Shqiptare prezantoi një agjensi të re – **Agjensinë Kombëtare të Planifikimit të Territorit** – me detyrë ndërtimin e kapaciteteve të qeverive vendore.

Ligji në fjalë u modifikua për të shtyrë datën e futjes në fuqi dhe më vonë për të reflektuar interesat e palëve të interesuara që lindin me kalimin e kohës. Ndryshimet janë hedhur në aktet nënligjore mbi planifikimin e territorit, për të siguruar përputhje me ligjin. Ndryshimet me rëndësinë më të madhe (ndryshimi më i fundit) u prezantuan me Ligjin nr. 110/2013, i miratuar nga Parlamenti më 1 Prill 2013, dhe më pas me ndryshime respektivisht ndaj Vendimi Nr. 312 për Vendimin e Këshillit të Ministrave (VKM) Nr.481 dhe Vendimi Nr.314 për VKM Nr.502.

Shfrytëzimi i tokës dhe transporti – tema teorike

Shfrytëzimi i tokës dhe transporti janë thellësisht të ndërthurura, shfrytëzimi i tokës ndikon dhe ndikohet politikat dhe aktivitetet e transportit, sic dimë dhe njihet nga literature shkencore. Kjo lidhje reciproke të con drejt një nocioni të “ciklit të përdorimit të tokës”.



Struktura e marrëdhënieve e nënkuptuar nga ky term mund të përmblihet shkurt si më poshtë (shikoni gjithashtu figurën e mësipërme)³⁶:

- Shpërndarja e përdorimit të tokës, si rezidenciale, industrial apo tregtare, në zonat urbane dhe ekstra-urbane përcakton vendndodhjen e aktiviteteve njerëzore si i jetuari, të punuarit, shopping, edukimi dhe koha e lirë.
- Shpërndarja e aktiviteteve njerëzore në hapësirë kërkon ndërhyrje në sistemin e transportit për të kaluar distancat ndërmjet vendndodhjeve edhe aktiviteteve.
- Shpërndarja e infrastrukturës në sistemin e transportit krijon mundësi të reja për ndërhyrjet hapësinore dhe mund të matet si aksesueshmëri.
- Shpërndarja e aksesueshmërisë në hapësirë duhet të përcaktojë dhe të marre vendimet për vendndodhjen dhe kështu rezulton në ndryshime në sistemin e përdorimit të tokës.

Planifikimi strategjik i përdorimit të tokës përqëndrohet jo në vetë sistemin e transportit, por në karakteristikat e përdorimit të tokës që prodhojnë kërkesën për transport. Në përgjithësi theksi vendoset në zhvillimin dhe influencimin e vendndodhjes, shkallës, densitetit, dizenjimit dhe përdorimit të tokës për **të reduktuar nevojën për të udhëtuar, si dhe gjatësinë e udhëtimeve**, dhe për ta bërë më të lehtë për njerëzit që të aksesojnë punët, shopping, aktivitetet e kohës së lirë dhe shërbimet e transportit public dhe llojet e transportit jo të motorizuar (të ecurit, biçikleta).

Këto objektiva mund të përmbushen duke rritur **densitetin** dhe përdorimin mix të tokës që influencojnë aksesueshmërinë dhe garantojnë një përdorim më eficient të infrastrukturës së transportit.

Densiteti, në veçanti, mund të ketë impact të ërëndësishëm në karakteristikat e udhëtimit nëpërmjet mekanizmave të mëposhtëm:

- Përdorimi i tokës, numri i destinacioneve potenciale brenda zonës gjeografike ka tendencën të rritet me densitetin e popullsisë dhe punësimit, duke reduktuar distancat e udhëtimit dhe nevojën për udhëtime me mjete private;
- Densiteti më i lartë i zgjedhjeve të transportit mund të rrisë numrin e opsioneve të transportit që janë të disponueshme në zonë (duke qene se, zgjidhjet bazuar në hekurudha behen me te qendrueshme nga pikepamja ekonomike); për më tepër, llojet jo të motorizuara do të bëhen opsion i mundshëm për lëvizjet në distance të shkurtra, sepse familjet, vendet e punës dhe shërbimet vendosen në distanca të afërta, ku mund të ecet, me njëra-tjetrën.

Strategjitë e përdorimit mix të tokës (si vendosja e bizneseve dhe shërbimeve publike në zonat rezidenciale) mund të reduktojë dukshëm udhëtimin me mjet për frymë.

Qëllimi është që aktivitetet më të përdorura të vendosen Brenda një distance ku mund të ecet (në diametrin 1,5 km) ose lehtësisht të arritshme me transport publik.

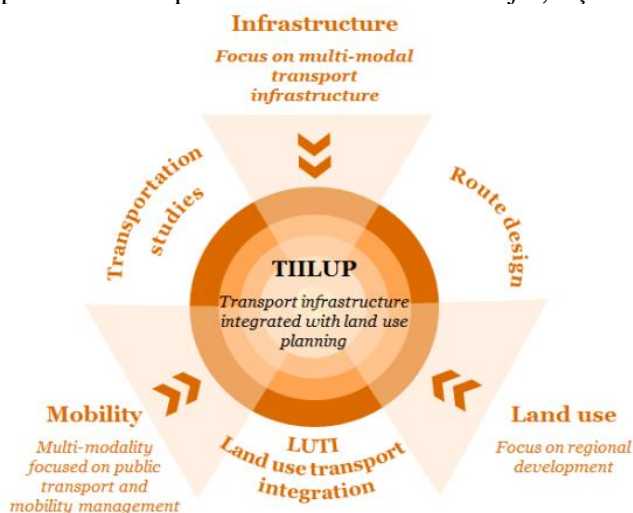
³⁶ Udhëzimi 2a I projektit TRANSLAND (Integrimi I Transportit dhe Planifikimi I Përdorimit të tokës) I 4th RTD Framework Programme I Komisionit European

Zakonisht zhvillimi hapësinor dhe zhvillimi i infrastrukturës së transportit planifikohen në sektorë të ndryshëm, nga autoritete të ndryshme në institucione të ndryshme dhe në kohë të ndryshme. Ka nevojë për një ndryshim në paradigmen nga praktika aktuale në qasjen drejt një praktike të re që konsideron një qëllim më të gjerë

Duke parë korrelacionin e shpjeguar më lart ndërmjet përdorimit të tokës dhe intensitetit të transportit e modelin e zgjedhjes, një planifikim i strukturës së përdorimit të tokës dhe infrastrukturës vlen të formulohet si pjesë e strategjisë për qëndrueshmërinë e transportit, megjithëse implementimi i plotë nuk mund të realizohet në një afat të shkurtër.

Për të përmbushur këtë qëllim, një kornizë konceptuale është përcaktuar në programin e kërkimit **Infrastruktura e Integruar e Transportit me planifikimin e Përdorimit të Tokës (TIILLUP; Fehrl, 2013)** realizuar për BE Horizon 2020.

TIILLUP përbëhet nga një **qasje planifikimi**, që përpiqet për një rrjet transporti të përshtatshëm, të qëndrueshëm dhe të shëndetshëm, që i ofron përdoruesve një zinxhir optimal lëvizje, me lidhje të mira ndërmjet rrjeteve të ndryshme nëpërmjetshpërndarjes multi-modale, dhe koordinim të zhvillimit hapësinor dhe të infrastrukturës. Në figurën e mëposhtme, është paraqitur ndërveprimi mes planifikimit të infrastrukturës, planifikimit të përdorimit të tokës dhe lëvizjes, siç është prezantuar në kornizën TIILLUP.



Mbi bazën e eksperiencave të para dhe diskutimeve me ekspertët, elementët e mëposhtëm janë ato që do të jenë **faktorët kryesorë për një qasje të suksesshme TIILLUP**³⁷:

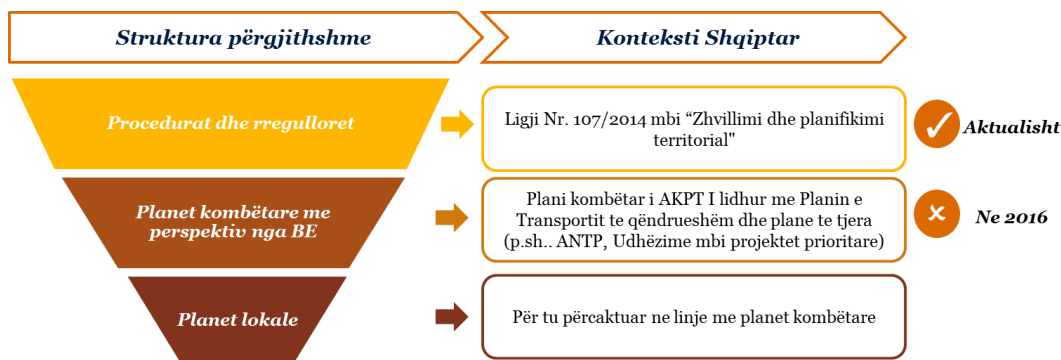
- Kombinimi i sistemit të dizenuar nga qasja e planifikuesve të infrastrukturës dhe trafikut me qasjen tipike të arkitektëve dhe planifikuesve të hapësirave në një qasje që teston modelet e ndryshme;
- Të punuarit në **të gjithë nivelet (gjeografikë)** dhe lidhja e këtyre niveleve në mënyrë interactive, veçanërisht:

³⁷ TRA (Transport Research Arena) – Përdorim integruar I tokës dhe planifikim infrastruktures së transportit drejt një transporti më të qëndrueshëm, 2014.

- **Niveli European** duke qenë se një lidhje e mirë ndërmjet korridorëve Europeanë dhe sistemit rajonal urban mund të jetë një nxitës i fortë për ekonominë rajonale.
 - **Niveli rajonal** duke konsideruar se një strategji rrjeti multi-modale në lidhje me zhvillimin urban (rritja, tkurrja, ristrukturimi) do të sjellë mundësitë më të mira për vlerën më të lartë nga ndërveprimi mes përdorimit të tokës dhe infrastrukturës.
 - **Niveli lokal** sepse pikat multi-modale kanë potencialin më të lartë të vlerave nga planifikimi i integruar.
- Përdorimi zgjidhjeve kreative, duke bërë bashkë palët e përfshira, **informuar pjesëmarrësit dhe treguar pasojat e zgjedhjes së politikës në terma të kostove dhe përfitimeve të ardhshme;**
 - **Kalimi** nga një qasje **lehtësimi** dhe kompensimi në një strategji të integruar e të përshtatur në hapësirë;
 - Përvetësimi i një qasje **të plotë, të qëndrueshme që merr në konsideratë shoqërinë, ekonominë dhe ekologjinë.**

Planifikimi i integruar i Përdorimit të tokës dhe transportit: korniza për rastin e Shqipërisë

Duke patur parasysh çështjet e lartpërmendura dhe për të përcaktuar planin strategjik për kontaktin Shqiptar, skema e mëposhtme mund të propozohet.



Planifikimi i Qëndrueshmërisë duhet të jetë korniza gjithëpërfshirëse e detyrueshme për planifikimin dhe zhvillimin e sistemit në Shqipëri. Aktualisht, planet më të rëndësishëm janë Plani Kombëtar i Transportit në Shqipëri (ANTP) dhe Plani i ardhshëm për Transportit e Qëndrueshem.

Në anën tjetër, dispozitat dhe politikat rregullatore shtetërore janë dokumenta që shprehin interesin e shtetit në planifikimin e përdorimit të tokës dhe zhvillimin e një menyre gjithë perfshirese. Sot, dispozita më e rëndësishme rregullatore është Ligji Nr. 107/2014 për Planifikimin dhe Zhvillimin Territorial.

Ai përcakton se përgjegjësitë për **planifikimin e territorit** janë ndarë në nivel qëndror dhe vendor. Në nivel qëndror, autoritetet përgjegjëse për planifikimin përfshijën Këshillin e Ministrave, Këshillin Kombëtar të Territorit (NTC), dhe ministrinë përgjegjëse për planifikimin dhe zhvillimin e territorit. Në nivel vendor, kompetencat për planifikimin i kanë komunat dhe bashkitë.

Në lidhje me **zhvillimin e territorit**, NTC dhe kryetarët e komunave dhe bashkive janë caktuar si autoritetet kompetente. Kompetencat e Këshillit Kombëtar të Territorit përfshijnë aprovimin e lejeve të ndërtimit dhe zhvillimit për një serë zhvillimesh që lidhen me zonat apo objektet me interes publik dhe kombëtar ose investime strategjike.

Sipas kornizës së propozuar, një plan Kombëtar territorial me perspektivën e BE duhet të përcaktohet. Ai duhet të përfshijë **objektivat kyç**, në mënyrë që të drejtojnë problemet dhe çështjet kryesore që janë identifikuar. Për t'u siguruar që objektivat e përcaktuar do të drejtojnë zhvillimin e transportit dhe infrastrukturës si dhe karakteristikat e përdorimit të tokës, po ndiqet një **metodologji koherente**. Në veçanti, **një analizë e thellë e gjendjes aktuale** që i drejtohet (i) nevojave për lëvizje dhe infrastrukturë, (ii) parashikimi i popullsisë dhe punësimit, (iii) gjendja e përdorimit të tokës, si dhe (iv) pengesat që ndikojnë zhvillimin e përdorimit të tokës është e nevojshme. Për një vlerësim të gjendjes aktuale duhet të realizohet një **analizë e skenarit** mbi të cilën të formulohen planet në nivel lokal dhe kombëtar.

Për sa u tha më lart, është e rëndësishme të nënvizohet se Agjensia Kombëtare e Planifikimit të Territorit (AKPT) po punon mbi **planin Kombëtar** (pritet të finalizohet në 2015).

Për sa i takon sektorit të transportit, fokusi kryesor i këtij plani është zhvillimi i **9 qendrave primare logjistike** që do të mbështeten nga qendra dytësore ose të specializuara (në total 61 qendra). Pika kryesore e këtij plani (plan 15 vjeçar) është përcaktimi i funksioneve për çdo qendër logjistike. Një pjesë e rëndësishme gjithashtu është edhe zhvillimi i unazave (rrugëve dytësore) jo vetëm në Tiranë por edhe në zona të tjera të Shqipërisë, veçanërisht zona bregdetare. Kjo do të ndihmojë reduktimin e trafikut. Planin do të konsiderojë lidhjen e rrjetit rrugor me 3 portet në Shqipëri (Shengjin, Vlorë, dhe Durrës). Për detaje të mëtejshme, iu lutem shikoni Shtojca VII.

Në nivel kombëtar, AKPT po zhvillon gjithashtu një analizë të përgjithshme të ndarjes territoriale në Shqipëri, dhe po segmenton rajonet në bazë të prirjeve të tyre (psh. industri, turizëm, tregti, etj.) dhe po përcakton nyjet kryesore dhe dytësore, që do të shërbejnë si bosht transporti për çdo zonë; në këtrë mënyrë po adresohet niveli kombëtar/rajonar.

Planet lokale duhet të mundësojnë orientimin strategjik për të arritur rezultatet rajonale/urbane që ecin në të njëjtën linjë me interesin shtetëror për planifikimin dhe zhvillimin e Përdorimit të Tokës. Për më tepër, duhet të përfshijnë skemat e planifikimit standard për një format dhe strukturë të qëndrueshme për qeverisjen vendore.

Procesi i përshkruar duhet të përmbushet nga implementimi i **projektit pilot** në mënyrë që të: (i) konfirmojë dhe kur është e nevojshme të rregullojë objektivat dhe metodologjinë, dhe (ii) menaxhojë më mirë efektet në nivel sistemi.

Si përfundim, qasja e propozuar parashikon një **përfshirje të fuqishme të palëve të interesit**, duke luajtur gjithashtu një rol të rëndësishëm në kërkimin shkencor, pjesëmarrjen e bizneseve dhe publikut. Ndërkohë që jemi në pritje të planeve rajonale dhe lokale, rekomandohet që të paktën projektet kryesore të zhvillimit të dorëzuar në NTC të mbështeten nga Vlerësimi i Impaktit në Transport (**TIA**) për të vlerësuar impaktin e projektit të ri në llojet ekzistues të transportit, duke patur parasysh pragjet e aprovuara bazuar në masën se shkallën e zhvillimit të përdorimit të rrugës.

Një vlerësim i plotë i transportit duhet të parashikojë impaktin e çdo zhvillimi të ri apo greenfield në sistemet ekzistuese të transportit dhe masat e propozuara për të promovuar transportin e qëndrueshëm, masat e përmirësimit dhe një përmirësim eficient të infrastrukturës ekzistente. Objektivat e propozuar dhe përmbajtja e TIA janë paraqitur në skemën e mëposhtme:

Vlerësimi I Impaktit të Transportit (TIA) – objektiva dhe përmbajtja

Një TIA e detajuar kërkohet në rastin kur një plan i propozuar investimi apo për përdorimin e tokës ka mundësi të ketë impact në transport dhe mjedis.

Në fakt, TIA është një mjet shumë i rëndësishëm për t'u ndarë me palët e interesit dhe komunikuar me autoritetet e përfshira.

Një TIA duhet të verifikojë kontributin e investimeve ose planeve të propozuara në objektivat e mëposhtme:

- Reduktimi i nevojës për të udhëtuar, ve//anërisht me veturë
- Maksimizimi i qëndrueshmërisë së aksesit
- Përmirësimi i impaktit negativ në shoqëri dhe mjedis

TIA duhet të bazohet në një serë informacionesh dhe të dhënash ekzistuese, si përshkruhet më poshtë.

- A site location plan and a detailed description of the existing land uses;
- The permitted and existing use of the site;
- Existing site access layout and access constraints;
- Whether the location of the site is within or near a designated Air Quality Management Area (AQMA);
- Any abnormal load uses of the current site.

Existing site information required (selection)

Baseline transport data (selection)

- The quantification of the trips generated from the existing site and their modal distribution;
- Existing public transport facilities, parking facilities and pedestrian/ cycle facilities;
- A description and functional classification of the road network;
- Current traffic flows on links and at junctions within the study area;
- Baseline carbon emissions data for the site, broken down by mode.

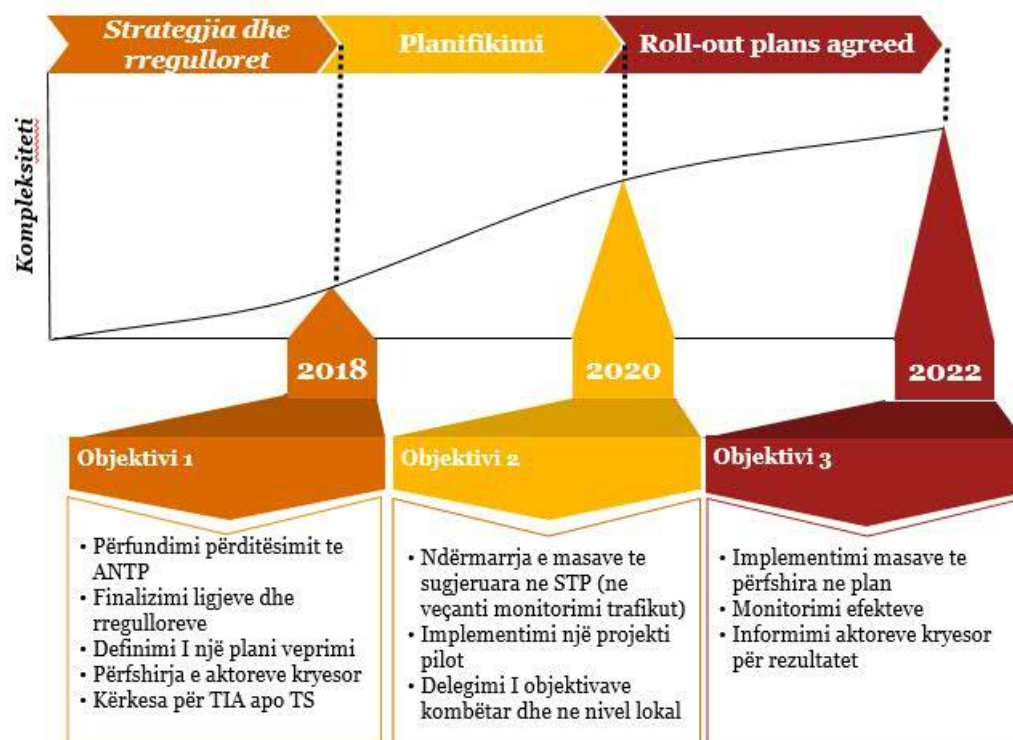
Qëllimi final i TIA duhet të jetë vlerësimi i impaktit të mundshëm (ekonomik, në mjedis dhe në përdorimin e tokës) të planeve ose investimeve, dhe të mbështesë vendimmarrjen e palëve të interesit në këtë analizë.

Për sa i përket projekteve më të vogla që mund të kenë impakt vetëm në rrjetin lokal të transportit, rekomandohet një formë e thjeshtëzuar e Vlerësimit të Transportit. Ky studim quhet **Pasqyra e transportit (TS)** dhe duhet të përfshijë përshkrim cilësor dhe sasior të trafikut të gjeneruar, facilitetet dhe lëvizjen e kombësorëve dhe biçikletave me projektin e ri.

Të dy studimet duhet të përfshijnë impaktin gjatë gjithë ciklit të jetëgjatësisë së projektit të propozuar. Të gjitha fazat (ndërtimi, realizimi dhe mbyllja) duhet të vlerësohen duke patur parasysh projektet e tjera të zhvillimit, të planifikuara ose në ndërtim.

Cdo plan zhvillimi që nuk është në përputhje me Master Planin apo Planin e Zhvillimit Rajonal duhet të vlerësohet si duhet nëpërmjet një **Vlerësimi Itë Impaktit në Transport (TIA)**.

Në bazë të qasjeve dhe procedurave të përshkruara më sipër, është propozuar në planin e objektivave të mëposhtëm.



Zonat e prekura

- Kombëtare dhe lokale

Kategoritë përfituese (qytetarët, drejtuesit e mjeteve, kompanitë e transportit të mallrave, etj.)

- Autoritetet lokale (të përfshirë si aktorë në planifikimin territorial), Qytetarët & kompanitë prodhuese dhe të shpërndarjes (të përfshirë si subjekt i politikave për përdorimin e tokës, pjesë e një qasje të integruar)

B. Entiteti implementues

- **Entiteti Financues:** autoritetet kombëtare/lokale dhe/ose sektori privat (për zhvillimin e projekteve për optimizimin e përdorimit të tokës); Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës (për zhvillimin e planifikimit të integruar dhe ndërhyrjeve në infrastrukturë)
- **Entiteti Implementues:** për planifikimin e integruar Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës dhe Agjensia Kombëtare e Planifikimit të territorit (AKPT), për projektet e implementimit specifik: autoritetet kombëtare/lokale dhe/ose sektori privat
- **Entiteti Monitorues:** Agjensia Kombëtare e Planifikimit të territorit (AKPT)

Autoritetet e rëndësishme publike që do të përfshihen

- Këshilli i Ministrave (Ndryshimi i ligjit 10,119 më 23.04.2009)
- Këshilli Kombëtar i Territorit (NTC) me në krye Kryeministrin

- Agjensia Kombëtare e Planifikimit të territorit (AKPT)
- Qeverisja vendore (Rajonet, Bashkitë, etj.).

Më tej, ligji 107/2014 (që shfuqizoi ligjin 10,119/2009) ka parashikuar programin MCCA2 që ka si qëllim vendosjen e Regjistrat të Planifikimit të Territorit në një portal me të dhëna të decentralizuara në përfitim të autoriteteve të planifikimit kombëtar dhe lokal dhe qytetarëve. Ky program kërkon të rrisë transparencën për çeshtjet që kanë të bëjnë me lejet e ndërtimit në Shqipëri dhe ndryshimet në vlerën e tokës.

C. Hapësira kohore për implementimin e ndërhyrjes së propozuar

- **Numri i viteve që duhen për t'u përmbushur:** 15 vjet.
- **Viti kur do të fillojë implementimi i ploët:** pas 2030

D. Kosto

Nuk mund të vlerësohet në këtë fazë të hershme të masës

E. Mbështetja që duhet për implementimin e ndërhyrjes së propozuar

- **Mbështetja Financiare:**
Kapitali privat mund të financojë disa masa sepse këto financime mund t'i kthehen në formë të ardhurash në terma të rritjes së vlerës së pronës. IFI duhet të financojë këto masa me qëllim nxitjen e një përdorimi më eficient të infrastrukturës ekzistuese të transportit pa capital të lartë investimi sipas politikës “rregullo së pari”.
- **Mbështetja Teknologjike:**
Asistenca teknike në lidhje me zhvillimin urban dhe modelimin e trafikut, zgjidhjet e Teknologjisë së Informacionit (përfshirë ITS) për përmirësimin e performancës së përgjithshme të sistemit të transportit dhe efikasitetin e përdorimit të tokës duhet të përcaktohen.
- **Mbështetja në ndërtimin e Kapaciteteve:**
Asistenca teknike nëpërmjet “trajnitimit në punë” duhet të synojë vendosjen e një kornize të përshtatshme teknike për të ndryshuar qasjen e bazuar në një qeverisje të limituar të përdorimit të tokës dhe strategjisë së orientuar drejt veturave të transportit në Shqipëri.

F. Vlerësimi i reduktimit të emetimeve dhe konsumit

- Rritja e **densitetit të përdorimit të tokës** dhe strategjia e përshtatshme e përdorimit mix të tokës që kombinon zonat rezidenciale dhe ato të punës mund të reduktojë frekuencën dhe gjatësinë e udhëtimeve, si dhe të krijojë kushtet për lëvizjen me transport publik në distancat e shkurtra (që – duke parë konsolidimin e rrjedhës – mund të jenë më të shpeshta dhe efikente), si dhe lëvizjen me mjete jo të motorizuara.
- Ky rezultat do të zgjerohet nëse përdorimi mix i tokës përdor kriteret e aplikuar në treguesin “udhëtim me mjet për frymë”. 25-30% reduktim në udhëtimet me mjete private është vëzhguar pas dyfishimit të densitetit urban (Eëing-1997 dhe Campoli & MacLean-2002).

- Si një supozim me nivel të lartë, në një afat të shkurtër (deri në 2020) një objektiv i arsyeshëm do të ishte rritja me 5 deri në 10% e densitetit, si rezultat i masës së propozuar. Duke u bazuar në literaturën në dispozicion, një vlerësim i impaktit të pritshëm në nivelin e trafikut mund të llogaritet (vetëm si **vlerë treguese**, duke qenë se vetëm një studim i detajuar i bazuar në planifikim të qartë të ndërhyrjeve për përdorimin e tokës mund të japë vlerësim të besueshëm)

Ndryshimi në densitet 2015 - 2020	Ndryshimi në nivelin e trafikut (mjet km / banor)*
5 to 10%	-3,2% to – 5,9%

* Bazuar në të dhënat për "Densitetin ndaj Udhëtimit me Mjete Private" analizuar nga Peter Neëman dhe Jeffrey Kenëorthy (2011), 'Peak Car Use': Understanding the Demise of Automobility Dependence," *Journal of World Transport Policy and Practice*, Vol. 17.2,

- Ndryshimi në nivelin e trafikut për banor përfshin një reduktim të ngjashëm të trafikut total për mjet, duke parë stabilitetin e popullsisë, dhe rrjedhimisht kursim në energjinë e përdorur dhe ndotje me CO₂ dhe ndotës të ajrit, si paraqitet më poshtë:

Elementi	Niveli bazë 2020	Reduktimi i pritshëm falë densitetit më të lartë (%)	Reduktimi i pritshëm falë densitetit më të lartë (vlerë absolute)
CO ₂	709 kt CO ₂	-3,2% to – 5,9%	23 - 42 kt CO ₂ (mesatarisht 32 kt CO₂)
Ndotës ajri	2,447 tonë	-3,2% to – 5,9%	78 - 144 tonë (mesatarisht 111 tonë)
Konsum i energjisë	242 ktoe	-3,2% to – 5,9%	8 - 14 ktoe (mesatarisht 11 ktoe)

Tabela 27 – Kursimi i energjisë së përdorur dhe ndotjet me CO₂ & ndotës ajri për masën deri në 2020

G. Tregues të tjerë

- **Tregues të tjerë të implementimit:**

Numri i Master Planeve për Përdorimin e Tokës së zhvilluar me një TIA koherente

Si impakt final i masave, duke qenë se densiteti i përdorimit të tokës / strategjitë mikse mund të reduktojnë koston e zgjerimit të kapacitetit të infrastrukturës dhe shërbimeve (rrugët, linjat e shërbimit, furnizimi me ujë, dhe menaxhimi i grumbullimit të mbetjeve), kostot e lidhura me aktivitete të tilla (në nivel lokal) janë tregues të mirë për implementimin.

H. Infomacione të tjera dhe Bashkë-përfitime

- **Vlerësimi i impaktit të përdorimit të tokës në transport – shembull ndërkombëtar:**

Departamenti i Transportit në Britaninë e madhe vendosi³⁸ pragje tregues për të përcaktuar nevojën për Vlerësim të Transportit ose një Deklaratë më të thjeshtë të Transportit në varësi të përdorimit të ndryshëm të tokës. Këto pragje treguese bazohen në trafikun e prodhuar nga projekti i ri, përfshirë analizën për hapësirat e parkimit, lëvizjet HGV dhe impaktin në transportin publik. Këto tregues mund të jenë referencë e besueshme ose shembull për të hartuar pragjet tregues në Shqipëri.

- **Eksperienca të mëparshme në Shqipëri**

Ky planifikim i qyteteve është aplikuar në Shqipëri gjatë regjimit socialist. Rrethet urbane Kombinat i Tekstileve ose Lapraka janë dizenuar si lagje të vetëmjaftueshme me shtëpitë e tyre rezidenciale, vendet e punës dhe dyqanet e vogla. Sot, vendet e punës janë të pastra dhe të qeta dhe nuk duhet të kenë impact negativ në grupimin këtyre përdorimeve të ndryshme.

- **Bashkë-përfitimet**

- Optimizimi i përdorimit të tokës, shmangia e humbjeve për zhvillimin e aktiviteteve njerëzore, duke sjellë ruajtjen e ekosistemit dhe peisazheve kulturore

I Informacion ligjor

Impakte ligjore:

Ne lidhje me Përdorimin e Integruar të Tokës dhe Planifikimit të Sistemit të Transportit, ne sugjerojmë përfshirjen e masës së sugjeruar tek:

- Planet Lokale perkatese të miratuara nga Bashkitë e prekura;
- Plani Sektorial i Përgjithshëm në lidhje me Transportin;
- Plani Sektorial në nivel Bashkie në lidhje me transportin.

Për sa i përket ndikimeve ligjore në drejtim të përdorimit të tokës dhe planifikimit mjedisor, Neni 1 i Ligjit 107/2014 "Për planifikimin dhe zhvillimin e territorit" (i cili ka shfuqizuar Ligjin nr.10119, datë 24.03.2009) paragrafi (ii), përcakton ndër qëllime të tjera, **edhe lehtësimin e përdorimit të shërbimeve publike, të transportit, të komunikimit dhe të infrastrukturës**. Megjithatë, ky nen nuk përcakton metodat për arritjen e një qëllimi të tillë.

Si pasojë, sipas vlerësimit tonë, nuk nevojiten ndryshime në legjislacionin ekzistues përkatës. Planet e përgjithshme Lokale / Sektoriale që do të miratohen në zbatim të Ligjit të mësipërm, do të integrojnë dimensionin e transportit sic është përshkruar në këtë masë të propozuar.

³⁸https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/263054/guidance-transport-assessment.pdf

4.2.7 Permiresimi transportit publik

7
Ndrysho

3D
PERMIRESIMI TRANSPORTIT PUBLIK

“Ndryshim dhe planifikim infrastruktures dhe menaxhim udhetimesh”

Permbledhje

- Transporti nderqytetas/rajonale ne Shqiperi varet shume nga transporti rrugor dhe ne vecanti nga mjete private, nderkohe qe kerkesa sa vjen e rritet, perqindja e transportit hekurudhor ulet ne menyre drastike
- Duhet theksuar se linjat hekurudhore nuk jane te elektrifikuara dhe zhvillimi i sistemit hekurudhor kerkon shume investime ne periudhe afat gjate.
- Per kete arsye transporti hekurudhor nuk mund te konsiderohet ne periudhe afat shkurter, dhe mbase as ne periudhe afat mesme, nderkohe qe transporti publik i mbuluar nga autobuzet mund te ndihmoje ne reduktimin e levizjeve me mjete dhe emetimet te lidhura



Aksione/veprime

- Zhvillimi sherbimeve te autobuzeve nderqytetas:** per te pare kush akse jane me operacionale, rezultatet e modelimit te trafikut bere ne planin kombetar te transportit (ku jane nen vizuar linjat me te frekuentuara te transportit rrugor) te cilat ne fund do merren parasysh.
- Informacion i integruar mbi biletarine dhe pikat e nisjes:** Eshte e rendesishme te rishikohen barrierat indirekte, si psh mungesa e pikave te informacionit dhe pikave te nisjes dhe mberrijtes
- Benefitet e mudshme:** nje qasje e arsyeshme mund te jete ajo e nje linje te integruar anautobuzesh, si nje zgjidhje afat shkurter. Sherbimi i autobuzeve mund te funksionojte deri ne rinovimin apo ndertimin e nje linje te re hekurudhore nese do jete e nevojshme. Linja **Tirane-Rinas** (international airport) – **Durres**, eshte nje shembull i mire, me objektivin afat gjate te ofruarit nje lidhje stabile ne nivel nderqytetas apo dhe rajonale duke lidhur aeroportin me pika te tjera atraktive.

- MTI
- ARA – Autoriteti rrugor Shqiptar
- Bashkite
- AKPT – Agjencia planifikimit terriorit

Drejtuesit e masave

PUBLIC TRANSPORT SERVICE ON THE AXIS TIRANE-RINAS-DURRES			
Analysis of the potential benefits			
Analysis of supply and demand		Tirane - Rinas	Tirane - Durres
		Bus, 50 pax (short term, 2020)	Bus, 50 pax (short term, 2020)
Rides: 30 * Day * direction		3.000	3.000
Offer (pass * day bi-directional)		4.000	4.000
Rides: 40 * Day * direction		4.000	4.000
Demand (pass * day bi-directional)		6.600	20.000
Hypothesis and analysis of the potential benefits			
traffic share % moved on public transport	20%	1.320	4.000
	40%	2.640	8.000
Private cars load factor		2	2
Distance km		18	40
Decrease in vehicles*km*day	20% demand moved to PT	11.880	106.667
	40% demand moved to PT	23.760	213.333
		Tirane-Rinas	Tirane-Durres
km travelled bus	veic*km*day (40 rides*day)	1.340	3.200
km travelled bus	veic*km*year (40 rides*day)	225.600	1.168.000

Kosto dhe perfitime

- 111 Million LEK¹
- 11 kttons of CO₂²
- 30 tons of Air pollutants²
- 4 kttoe of Energy²

Notes:
1 Costs exclude building of new station terminals
2 Low scenario

A. Permbledhje

Karakteristikat e masës

- Udhëzimet kryesore të qëndrueshmërisë: “Mënyra” (ndarja modale)
- Objektivi: “Ndryshim / Mirëmbajtje”
- Lloji i masës: “Menaxhimi i Kërkesës për Transport (përmirësimi i aksesueshmërisë dhe përballueshmërisë të transportit publik)”

Udhëzimet kryesore

- Ndarja e transportit të pasagjerëve mes mjeteve private dhe transportit public në trafikun ekstra-urban
- Reduktimi i mjet*km për pasagjerët në rrugët ekstra-urbane (falë kalimit në transport publik), dhe ulje e konsumit/emetimeve.

Përshkrimi i ndërhyrjes së propozuar

Skenari aktual

Transporti interurban i pasagjerëve në Shqipëri varet shumë nga lloji i rrugës, dhe veçanërisht në mjetet private; edhe pse rritja e kërkesës së përgjithshme për transport, trafiku në shërbimet e hekurudhës ka rënë ndjeshëm; më shumë detaje për background-in mund të gjehen në seksionin “H” më poshtë. Duke qenë se hekurudha shfaq limite të rënda teknike (nje kalimshe, jo të elektrifikuara, jo shumë e mirëmbajtur në seksione të ndryshme) që nuk mund të eliminohet lehtësisht, nuk mund të konsiderohet alternativë e përshtatshme për transportin (privat) të pasagjerëve në periudha afatshkurtër/afatmesëm. Përmirësimi i hekurudhës deri në një nivel tëpranueshëm shërbimi do të kërkonin investime të rëndësishme dhe një hapësirë kohore të konsiderueshme.

Shërbimi aktual i autobusëve është larg të qenit i optimizuar dhe eficient, gati 560 linja operojnë nga 200 kompani, në bazë të një sistemi të liçensuar, liçensë e lëshuar nga Autoritetet lokale kur linja specifike aprovohet nga Ministria e Transportit. Ka një hierarki të vogël të linjave, informacioni për shërbimet është vështirë të gjehet, dhe nuk ka stacione specifike autobusësh në qytetet kryesore. Si pasojë, linjat mund të mos jenë aq përfituese sa mund të jenë dhe janë pak tërheqës për publikun kur udhëtimi përfshin ndryshime të itinerarit. Edhe kompanitë vetë janë shumë të vogla, dhe si pasojë kostot janë përgjithësisht më të larta se ç’mund të jenë.

Qeveria po punon për sfidat e rëndësishme: një rregullore e re po analizohet, me qëllimin për të reduktuar dukshëm numrin e operatorëve, nga 200 në shumë më pak, 2 ose 4. Kompanitë do të ishin më të mëdha dhe do të arrihej një ekonomizim i shkallës. Gjithashtu, përmbajtja e terminalëve të autobusëve në qytete, që është analizuar më poshtë, po studiohet nga Autoritetet kombëtare.

Strategjia e propozuar

Ceshtjet e segmentuara dhe të përshkruara më poshtë janë komponentë të masës³⁹.

a) Përzgjedhja e akseve kryesore interurbanë për shërbimet me cilësi të lartë të transportit publik

Aktualisht, shërbimi tranzit publik interurban ofrohet nga autobusë dhe furgonë, që zotërohen dhe operojnë privatisht. Ato nuk janë të rregulluara, përveç kërkesës për liçensë (shikoni seksionin “I” më poshtë, në kornizën ligjore). Në shumë raste, autobusët dhe furgonët interurbanë nuk zbatojnë orare të rregulluar; ato qëndrojnë në stacione, duke pritur për klientë, dhe pasi janë mbushur plot, largohen drejt destinacionit.

Ministria e transportit dhe Infrastrukturës po punon për identifikimin dhe racionalizimin e linjave ekzistuese interurbane, duke ndjekur gjithashtu udhëzimet e Agjensisë Kombëtare të Planifikimit të Territorit, në terma të pikave të territorit që duhet të shërbehen. Regjistri aktual liston 588 linja interurbane, nga të cilat 467 linja ndërmjet qarqeve, dhe 121 linja interurbane Brenda qarqeve.

Plani i hartuar për racionalizimin⁴⁰ që është zhvilluar nga Ministria parashikon një rrjet me 330 linja (-44% krahasuar me situatën aktuale), me një hierarki të përcaktuar të linjave si tabela me poshte:

³⁹ Kjo strategji është dizenuar duke u aabzuar si në praktikën me të mira (i.e. Kosovo - Multimodal Transport Strategy and Action Plan) dhe informacioni i marre nga aktoret kryesor.

Linjat interurbane – plani zhvillimit			
Situata aktuale		Situata e pritshme	
Linja primare	121	Linja primare	108
		Linja sekondare	136
Linja sekondare dhe mbeshtetese	467	Linja mbeshtetese	83
Total	588		327

Duke u bazuar në eksperiencën në vendet e tjera, implementimi i planit të racionalizimit (reduktimi i linjave me shërbime më të rregullta dhe të shpeshta) mund të përmirësojë aksesueshmërinë dhe besueshmërinë e këtyre shërbimeve. Për më tepër, do të lejojë edhe planifikimin e përbërjes së flotës dhe rinovimin e mjeteve.

b) Disponueshmëria e stacioneve/terminaleve të transportit interurban

Një çështje tjetër e rëndësishme për transportin interurban është **vendndodhja e stacioneve të shërbimeve ekstra-urbane**, duke qenë se aktualisht (2015) ka vetëm pak stacione/terminale që mund të lehtësojnë aksesin në shërbime për destinacione të ndryshme

Tirana, për shembull, nuk ka stacion qendror për autobusë: disa furgonë interurbanë vendosen në afërsi të stacionit të trenit; prezenca e tyre e parregullt, pa vende ndalimi preçize dhe oa vende parkim, përkeqëson zonën e stacionit të trenit dhe krijon dyndje. Një vendqendrim tjetër për autobusët interurbanë është vendosur te “Parku i Autobuzëve”; një zonë lehtësisht e aksesueshme por nuk është e dizenuar si duhet.

Janë parashikuar stacione autobusi në 12 qytete, por vetëm 3 janë pjesërisht operative, ndërsa në pjesën tjetër nuk ka filluar ende puna apo planifikimi; stacione autobusi ka në Fier (sipërfaqe = 25 000m²), në Berat (sipërfaqe = 9000m²) në Durrës (3500 m²). Shiko dhe tabelen e mëposhtme:

Vendndodhja	Statusi aktual	Parashikimi	Sipërfaqe
Tirane	none	Foreseen construction	80 000
Durres	3000 sq. m.	Foreseen construction	12 000
Elbasan	Planned the land to be bought	Foreseen construction	
Vlore	none	No plan	

⁴⁰ Duke qenë se ky plan nuk është aprovuar ende, të dhëna të detajuara mbi trafikun dhe linjat nuk kanë qenë të disponueshme.

Shkoder	none	Foreseen construction	10 000
Fier	Terminal constructed	Partially used	25 000
Berati	Terminal constructed	Partially used	9 000
Lezhe	none	No plan	
Gjorokaster	none	Foreseen construction	6 000
Diber	none	Urban Plan (WIP)	5 000
Korce	none	Foreseen construction	
Kukes	none	Foreseen construction	5 000

Burimi: MTI

Një situatë e tillë nuk lehtëson aksesueshmërinë në rrjetin e transportit public, si dhe lidhjet ndërmjet linjave e transportin urban, prandaj, **tërheqja e përgjithshme e transportit publik është dobësuar.**

Për këtë arsye, sugjerohet që të planifikohet ndërtimi i stacioneve të autobusit. Për ta arritur, është e nevojshme që:

- të caktohet një grup pune me bashkitë për të vëzhguar procesin e planifikimit (vendndodhja, përmasat, pamja, akses, etj.) e ardhmja e stacioneve të autobusëve.
- Të ndërmarrë studimet paraprake të nevojshme për kërkesat operative dhe për investim të secilit stacion (terminal) si bazë e optimizimit të modelit menaxhimit dhe operimit në të ardhmen.

Bashkia e Tiranës (MoT) ka realizuar një Studim për Fizibilitetin dhe një Tender për ndërtimin dhe konçesionin e Terminalit të Transportit Publik në Tiranë. Sipas skemës së propozuar, MoT ofron një zonë 85,000 metra katrorë të vendosur përgjatë korridorit kryesor very-perëndim të Qytetit, drejt Durrësit, për t'iu dorëzuar në një afat të gjatë kohor (+20 vjet) Konçesionarit të ardhshëm për të ndërtuar, vepruar dhe mirëmbajtur Terminalin në të mirë të operatorëve dhe qytetarëve.

Organizimi i terminalit të autobusëve do të përfshijë facilitetet e mëposhtme: terminal kombëtar për autobusët ekstra-urbanë, një terminal për autobusët ndërkombëtarë që janë pronë e kompanive Shqiptare të transportit, një terminal për autobusët ndërkombëtarë që janë pronë e kompanive të huaja të transportit, një zonë parkimi për furgonët taksit, një terminal për autobusët urbanë, një zonë për taksit, garazh dhe karburant.

c) Mundësia që përdoruesit të marrin informacion për shërbimet e transportit publik

Siç është përshkruar në pikën “a” më sipër, orari për autobusët ekstra-urbanë aktualisht është vështirë të parashikohet dhe aksesueshmëria e tyre mund të jetë sfiduese për ata

që nuk janë familjarizuar apo që kanë më pak eksperiencë me këto shërbime, ose për udhëtarët ndërkombëtarë.

Hartat dhe oraret për këto shërbime janë vështirë të gjejen, nuk ekziston një hartë e kuptueshme për publikun për të gjithë linjat e autobusit. Një karakteristikë kryesore e shërbimit publik, që është informacioni i qartë për aksesin e këtyre shërbimeve, mungon.

Analiza e burimeve të ndryshme të informacionit tregon se nuk ka një burim specifik informacioni për aksesin në autobusët interurbanë/rajonale për transportin e pasagjerëve dhe shpesh oraret mungojnë, ose kanë besueshmëri të ulët. Si shembull, mund të marrim Shkupin, Republika e Maqedonisë, drejt Serbisë, Greqisë (Patras, Athinë) dhe Turqisë dhe shërbime të shumta gjatë ditës drejt Prishtinës, Kosovë dhe qytete të tjera në Shqipëri, por oraret ndryshojnë shpesh dhe është e nevojshme që të kontrollohet informacioni i fundit në vendin e nisjes⁴¹.

Besueshmëria (përfshirë nivelin e pëditësimit) dhe disponueshmëria e informacionit të rëndësishëm për shërbimet e transportit public ekstra-urban është elementi më i rëndësishëm për përdoruesit, në mënyrë që të kthehet në një alternativë të vërtetë dhe të qëndrueshme e përdorimit të mjeteve private.

Zakonisht, sistemi i informacionit për transportin publik dizajnohet në një aplikacion online, që mund të jetë i aksesueshëm edhe nga aplikacionet e telefonit dhe ekranët e fiksuar në stacionet kryesore të autobusit. Zhvillimi i sistemit mund të hartohet si më poshtë:

- Faza 1: të dhënat për oraret, hartat dhe planet statike të udhëtimit (bazuar në tabelën e planifikuar të orareve)
- Faza 2: integrimi i informacionit në kohë reale për kohën e nisjes / mbërritjes, si dhe planifikimin dinamik të udhëtimit (bazuar në tabelën aktuale të orareve)
- Faza 3: integrimi i informacionit shtesë për shërbimet intermodale që do të jenë të aksesueshme në stacionet e autobusëve (facilitetet e parkimit, ndarjes së mjetit, transportit urban, etj.).

Në një hapësirë afatshkurtër (siç është STP) mund të pritët implementimi i fazës 1.

d) **Racionalizimi i trafikut të autobusëve ekstra-urbanë** në më pak subjekte dhe më të vogla, në terma të:

- reduktimi progresiv i kompanive të autobusëve që operojnë me anë të ndryshimeve në ligje të rëndësishme (psh. vendosja e rregullave strikte për minimumin e mjeteve në kompani);
- nxitja e kompanive që të bashkohen për të fituar efikasitet teknike, burime financiare për rinovimin e flotës, dhe në implementimin e sistemit të informacionit në kohë reale si një mënyrë efektive për nxitjen e pasagjerëve që të përdorin transportin publik (shikoni edhe pikën “c” më lart).

Në lidhje me këtë, është e rëndësishme që:

- të fillojë një program për angazhimin e operatorëve në diskutime për vizionin dhe strategjinë e sektorit të autobusëve interurbanë në të ardhmen;
- zhvillimi i mëtejshëm i planit dhe programit për koncesionet.

e) **Sistemi i bazuar në koncesione i prokurimit të shërbimeve interurbane.**

⁴¹ Politecnico di Bari, Dipartimento I Infrastrutture e Sistemi di Trasporto. 2008. “Studio di localizzazione e di predimensionamento di un bus terminal a Tirana. [Raport]”.

Skema e konçesionit, dmth. kontraktimi i një subjekti të jashtëm për ofrimin e shërbimeve për një periudhë kohe, do të sjellë mbulimin e linjave që nuk shërbejnë mjaftueshëm dhe për të zëvendësuar linjat e paligjshme, duke garantuar një shërbim me cilësi të lartë.

Në këtë pikë, është e rëndësishme që të përcaktohet vizioni aft-mesëm për prokurimin e shërbimit ekstra-urban të autobusëve, veçanërisht në terma të numrit dhe përmasës së konçesioneve dhe specifikat e cilësisë për shërbimet.

Kjo do të kërkojë që - në nivel qendror (Qeveria dhe Ministrinë e prekura) – të analizohen si fazë paraprake për implementimin e politikës së konçesioneve objektivat e detajuara dhe vështirësitë dhe pengesat potenciale ligjore dhe industriale. Impaktet e mundshme të politikës së konçesioneve në fushën sociale, financiare, politike dhe ligjore duhet gjithashtu të analizohen, mundësisht me ndihmën e konsulencës profesionale dhe trajnimit.

Pasi përgatitet në nivel qendror, korniza duhet të diskutohet me tregun, dmthoperatorët e autobusëve, në mënyrë që të merren në konsideratë edhe nevojat e tregut.

Një skemë pilot e konçesioneve mund të hartohet dhe implementohet.

f) Udhëzime për Bashkitë në lidhje me përpunimin e planeve të tyre lokale për transportin.

Ndërsa përgjegjësia për zhvillimin dhe implementimin e strategjive / planeve për transportin urban i takon bashkive, Ministria e Transportit dhe infrastrukturës luan një rol të rëndësishëm në promovimin dhe zhvillimin e transportit urban public si pjesë e Planit Kombëtar të Transportit dhe STP.

Për të lehtësuar procesin, është e rëndësishme që:

- *Të hartohet guida për bashkitë me qëllim, formatimin, përgatitjen, dhe monitorimin e planeve locale të transportit, përfshirë arritjen e sinergjisë me objektivat kombëtare të transportit, dhe prezantimin në planet e bashkisë të parashikimeve për sigurimin e ndarjeve të duhura të transportit public, mundësitë dhe rregullat për investitorët, dhe një kufizim/racionalizim i parkimit në qendrat e qyteteve.*
- *Vendosja e koordinimit formal me bashkitë për t'i ndihmuar në zhvillimin e planeve për transportin urban.*
- *Përgatitja dhe promovimi i një guide të detajuar për akspektet kyç të zhvillimit të sistemeve të transportit urban – si parashikimet specifike për këmbësorët dhe çiklistët, korsi të rezervuara për autobusët, element të Obligimeve të Shërbimeve Publike (PSO), zgjidhje për rastet kur linjat e autobusëve interurbanë mund të mos jenë zbatuar në nivelin e kërkuar.*
- *Nxjtja për krijimin e vendeve publike të parkimit, për të ofruar zgjidhjet Parko dhe Ngit.*

Zonat e prekura

- *Strategjia/Kombëtare:* masa është aplikuar në shërbimet mbarë-kombëtare ekstra-urbane
- *Rajonale/Lokale:* Edhe niveli rajonal është i interesuar, për të zhvilluar lidhjet rajonale.
- *Sektoriale:* transporti publik (autobus dhe hekurudhë); planifikimi urban dhe ndërtimi në zona urbane

Lloji i Transportit dhe nën-sektori i prekur

- Trafiku rrugor i pasagjerëve (privat dhe publik)

Kategoritë përfituese (qytetarët, drejtuesit e mjeteve, kompanitë e transportit të mallrave, etj.)

- Qytetarët e zonave të prekura; kompanitë që operojnë në transportin publik

B. Entiteti implementues

Ndërhyrja\Entiteti	Entiteti Financues	Entiteti implementues	Entiteti Monitorues
a) Zgjedhja e akteve kryesore interurbane ku do të shërbehen shërbime të transportit me cilësi të lartë	Jo e Aplikueshme (Aktivitete të Brendshme Institucionale)	- Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës - NTPA	Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës - NTPA
b) Disponueshmëria e stacioneve/terminaleve të transportit interurban	- Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës - bashkitë ku janë vendosur терминалет/stacionet - EBRD ose burime të tjera financuese kombëtare/ndërkombëtare	Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës - bashkitë ku janë vendosur терминалет/stacionet	Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës
c) Mundësia që përdoruesit të marrin informacion për shërbimet e transportit publik	- Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës - Bashkitë - Kompanitë e Transportit	Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës - Bashkitë - Kompanitë e Transportit	Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës
d) Racionalizimi i industrisë së autobusëve interurbanë	Jo e Aplikueshme (Aktivitete të Brendshme Institucionale)	Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës	Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës
e) Sistemi i bazuar në koncesione i prokurimit të shërbimeve interurbane.	Për mbështetjen e linjave me kërkesë të limituar - Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës - Bashkitë	- Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës - Bashkitë	- Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës
f) Udhëzime për Bashkitë në lidhje me përpunimin e planeve të tyre lokale për transportin.	Jo e Aplikueshme (Aktivitete të Brendshme Institucionale)	Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës	Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës

C. Hapësira kohore për implementimin e ndërhyrjes së propozuar

- Numri i viteve që duhet për t'u përmbushur: 3 – 4 vjet (për detajet shikoni seksionin “J” më poshtë)
- Viti kur do të fillojë implementimi: 2016

D. Kosto

- **Komponentët e koston janë të lidhur kryesisht me zërat e mëposhtëm:**

- Ndërhyrja “b”: Ndërtimi i stacioneve/qendrave të autobusëve interurbanë. Aktualisht, informacioni i vetëm në dispozicion lidhet me terminalin e Tiranës (kosto kapitale është **rreth € 40 mln - dmth. 5,572 mln LEK**, kosto operative llogaritet në 10-20% të koston kapitale). Këto vlerësime janë bazuar në të dhënat e projektit “Terminali i Tiranës për transportin Publik” financuar nga EBRD (85,000 metra katrorë tokë përgjatë korridorit kryesor very-perëndim drejt Durrësit).
- Ndërhyrja “e”: Stimujt që lidhen me PSO e mundshme për shërbimet e autobusëve: në rastin e opsioneve të konsideruara në terma të linjave të identifikuara interurbane të autobusëve që nuk janë plotësuar në nivelin e kërkuar. Kosto e pritshme do të vlerësohet pasi plani i racionalizimit në ndërhyrjen “a” të përmbushet.
- Ndërhyrja “c”: kosto e Investimit dhe operative për ndërtimin dhe zbatimin e shërbimeve të reja të informacionit: për fazën 1 të projektit (platforma online që mundëson oraret, hartat dhe planet e udhëtimit) kosto e investimit është **200-240k Euro (28.0-33.6 mln LEK)** për HË, SË dhe dizënjimin e portalit (përfshirë zhvillimin e modelit të rrjetit dhe algoritmet për llogaritjen e udhëtimeve), ndërsa grumbullimi i të dhënave dhe përditësimi do të mbeten pjesë e ndryshimeve të detyrueshme të kompanive, me një rol koordinues të Ministrisë së transportit dhe Infrastrukturës. Gjithashtu, ekranët e fiksuar në stacionet qëndrorë të autobusit që do të mundësojnë akses në portalin e informacionit do të kushtojë € 2k secila, dmth. **30k Euro (4.3 mln LEK)** për 15 ekranë (1 ose 2 ekranë në 10 stacionet më të rëndësishëm).
Kostot e mirëmbajtjes vjetore dhe menaxhimit për sistemin llogariten afërsisht 10-15k Euro / vit **(1.4-2.1 mln LEK)**
- Aktivitete të tjera: burimet e kërkuara për çeshtjet e planifikimit dhe organizimit janë përpjekje të brendshme institucionale të palëve pjesëmarrëse (Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës, Bashkitë, NTPA). Planifikimi i racionalizimit të rrjetit (ndërhyrja “a”) mund të mbështetet nga një konsulent i jashtëm që duke realizuar një analizë të trafikut dhe modelimit të shërbimeve të autobusëve, si dhe vlerësim ekonomik për qëndrueshmërinë e linjave të propozuara (si bazë për vlerësimin e linjave që kërkojnë PSO). Kosto e konsulencës llogaritet rreth **€ 500k (70 mln LEK)**.

- **Komente mbi koston e implementimit**

Për sa i përket kostove që lidhen me stacionet e autobusëve interurbanë, duhet të studiohet më tej numri dhe vendndodhja e stacioneve, si dhe masa e trafikut të vëzhguar dhe të parashikuar, dhe numrit të planifikuar të linjave. Aktualisht, vlerësimet janë bazuar në studimin për terminalin e ri të transportit publik në Tiranë.

E. mbështetja e kërkuar për implementimin e ndërhyrjes së propozuar

- **Mbështetja Financiare:**

Konsulencë për ndërhyrjen “a”: Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës dhe/ose fondet e IFI.

Ndërhyrja “b”: Ndërtimi i stacioneve/qendrave të autobusëve interurbanë. Ndërhyrjet i gëzohen burimeve të ndryshme të financimit, përfshirë fondet e BE, hua nga EBRD, me përfshirjen gjithashtu të sektorit privat në skemën PPP të financuar nga investitorë kombëtarë dhe ndërkombëtarë.

Ndërhyrja “c”: Kosto operative për zbatimin e shërbimeve të reja të informacionit. Kostot, pasi përcaktohen me detaje, mund të mbulohet nga burime të ndryshme (Fonde nga IFI, operatorë etj.) por mund të mbështeten pjesërisht edhe nga fondet R&D për shërbimet e informacionit ITS.

- **Mbështetja Teknologjike:**

Ndërhyrja “b”: Ndërtimi i stacioneve/qendrave të autobusëve interurbanë. Sistemet e informacionit për stacionet/qendrat dhe lidhjen e tyre me burime të jashtme të informacionit.

Ndërhyrja “c”: Disponueshmëria e stacioneve/terminaleve të transportit interurban. Burimet e informacionit IT dhe ITS duhet t’ë vendosin dhe të operojnë në lidhje me sistemet e informacionit të stacioneve/qendrave.

- **Mbështetja në ngritjen e kapaciteteve:**

Për të rritur zhvillimin dhe implementimin e strategjive dhe planeve të transportit urban, rekomandohet ngritja e një grupi pune mes Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës dhe bashkive, dhe mbase edhe me autoritetet qendrore përgjegjëse për çështjet fiskale dhe të prokurimve. Siç është përmendur, mbështetje konsulente mund të kërkohej për ndërhyrjen “a”.

Zëvendësimi i sistemit ekzistues rregullator, të paktën pjesërisht, një system konçesionesh për prokurimin e shërbimeve interurbane mund të ketë nevojë për konsulencë të specializuar profesionale (mbështetje për biznesin) dhe trajnim.

F Vlerësimi i reduktimit të emetimeve dhe konsumit të energjisë

- **Emetimet ne ajer, CO₂, konsumi i energjisë:**

- *Analiza pilot për përfitimet e pritshme*

Për shkak të mungesës së informacionit në lidhje me origjinën dhe destinacionin e rrjedhës dhe frekuencës së shërbimeve, impakti potencial i kësaj ndërhyrje në terma të kufizimit të emetimeve është vlerësuar, si një **rast studimi**, për lidhjen Tiranë – Rinas – Durrës (Shikoni seksionin “F”). në këtë rast studimi, të dhënat janë marrë nga pyetsorët që kanë plotësuar pasagjerët nga Aeroporti Ndërkombëtar i Tiranës dhe nga Plani Kombëtar i Transportit.

- **Kursimet e pritshme në emetim dhe konsum të energjisë:**

- Ndotës ajri: në 2020 nga 17 (skenar i ulët– 20% të shpërndarjes së trafikut nga trafiku privat) në 42 (skenar i lartë– 40% e shpërndarjes së trafikut nga trafiku privat) tonë të kursyer.

- CO₂: në 2020 nga 7,000 (skenar i ulët– 20% të shpërndarjes së trafikut nga trafiku privat) në 15,000 (skenar i lartë– 40% e shpërndarjes së trafikut nga trafiku privat) tonë të kursyer.
- Konsumi i energjisë: në 2020 nga 2.5 (skenar i ulët– 20% të shpërndarjes së trafikut nga trafiku privat) në 5.3 (skenar i lartë– 40% e shpërndarjes së trafikut nga trafiku privat) ktoe të kursyer.

• **Qasja Metodologjike:**

Siç është përmendur edhe më lart, është zhvilluar një projekt për vlerësimin e benefiteve potenciale të rritjes së transportit public interurban të pasagjerëve. Aksi Tiranë-Rinas-Durrës është ekzaminuar, duke patur në konsideratë maturitetin e lidhjes dhe të dhënat në dispozicion.

Të dhënat e trafikut janë marrë nga Plani Kombëtar i Transportit dhe vlerësuar për 2020. Supozimet për shpërndarjen e trafikut janë konsideruar përkatësisht 20% dhe 40%. Është llogaritur gjithashtu edhe një flotë autobusësh interurbanë (me kapacitet 50 pasagjerë).

Tabela e mëposhtme përmbledh supozimet e ngritura për rastin e studimit, si dhe rezultatet në terma të pritshmërisë për rritjen e kërkesës për transport publik, falë përmirësimit dhe racionalizimit të shërbimeve në rrugën e analizuar.

PUBLIC TRANSPORT SERVICE ON THE AXIS TIRANE-RINAS-DURRES			
Analysis of the potential benefits			
Analysis of supply and demand			
		Tirane - Rinas	Rinas - Durres
		Bus, 50 pax (short term, 2020)	Bus, 50 pax (short term, 2020)
Offer (pass * day bi-directional)	-Rides: 30 * Day * direction	3,000	3,000
	-Rides: 40 * Day * direction	4,000	4,000
Demand (pass * day bi-directional)	2020	6,600	20,000
Hypothesis and analysis of the potential benefits			
traffic share % moved on public transport	20%	1,320	4,000
	40%	2,640	8,000
Private cars load factor		2	2
Distance km		18	40
Decrease in vehicles*km*day	20% demand moved to PT	11,880	106,667
	40% demand moved to PT	23,760	213,333

		Tirane - Rinas	Rinas - Durres
km travelled bus	veic*km*day (40 rides*day)	1,440	3,200
km travelled bus	veic*km*year (40 rides*day)	525,600	1,168,000

Tabela 28 – Analiza e benefiteve potenciale

Pakësimi i emetimeve dhe kursimi i energjisë së konsumuar që vijnë nga reduktimi i udhëtimeve me mjete private janë llogaritur; ndotjet nga autobusët janë zbritur.

Përgjithësimi i rezultateve për të gjithë programin e përmirësimit të transportit

Pa një pasqyrë të plotë të racionalizimit të rrjetit të transportit publik (në terma të linjave, frekuencës dhe kapacitetit të autobusëve), nuk është e lehtë të përgjithësohen rezultatet e marra nga studimi i rastit Tiranë – Durrës për të gjithë Vendlin.

Korridor i transportit publik, i analizuar në këtë studim rasti, shërben për një zonë që përbën 1/3 e popullsisë totale në vend (në prefekturën e Tiranës dhe Durrësit jeton 37% e popullsisë Shqiptare).

Prandaj, duke supozuar se impakt të ngjashëm do të ketë nëse transporti publik do t'i mundësohet edhe pjesës tjetër të vendit, "potenciali i plotë" i masës do të jetë teorikisht 2-3 herë më i lartë se rezultatet e studimit, duke qenë se përqëndrimi më i lartë i popullsisë në Tiranë dhe Durrës do të krijojë kushte më të mira për zhvillimin e transportit publik të shpeshtë dhe tërheqës se sa zonat me dendësi më të ulët, duket e arsyeshme të supozohet se **"potenciali i plotë" (reduktimi i ndotjes me CO2 dhe ndotës ajri, si dhe në energjinë e përdorur)** i kësaj mase do të ketë më shumë mundësi të jetë **jo më i lartë se 2-fish i çfarë është vlerësuar për aksin Tiranë-Rinas-Durrës**. Kjo përfaqson një vlerë treguese për t'u përdorur në vlerësimin e efektit të përgjithshëm të masës.

G. tregues të tjerë

• Tregues të tjerë të implementimit

Karakteristikat e rrjetit të racionalizuar të autobusëve interurbanë (numri i linjave, gjatësia totale, totali i autobus*km / vit etj.)

Numri i stacioneve të autobusëve interurbanë në qytetet e Shqipërisë

Numri i linjave të autobusëve interurbanë në skemën e re (me/pa PSOs)

H. Informacione të tjera

• Background

Siç është përmenduar, lëvizjet interurbane në Shqipëri janë realizuar kryesisht me mjete private. Në lidhje me transportin hekurudhor, ndërsa kërkesa e përgjithshme për transport është rritur, trafiku hekurudhor ka pësuar rënie dramatike, si tregohet në tabelën e mëposhtme.

M	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Tot	Var. 2014 on 2009	CAGR
Pax	0.64	0.43	0.45	0.45	0.33	0.19	2.49	-71.02%	-21.94%
Pax*km	31.52	18.66	18.30	15.86	15.06	7.71	107.11	-75.53%	-24.54%

Tabela 29 – Evolucion i trafikut në hekurudhë për periudhën 2009 - 2014

Duhet të theksohet gjithashtu se linjat hekurudhore janë shumë të limituara (single tracks, jo elektrike, jo të mirëmbajtura në seksione të ndryshme), kështu që koha e udhëtimit dhe niveli i përgjithshëm i shërbimit ndikohen negativisht nga këto kufizime. Prandaj, rritja e kërkesës për transport ka mundësi të limituara që të përmbushet nga transporti publik hekurudhor gjatë viteve të fundit, duke sjellë rritje të transportit me vetura dhe efektet që lidhen me të (konsum i energjisë dhe ndotje). Përmirësimi i

sistemit hekurudhor kërkon shumë investim dhe një hark të gjatë kohor. Prandaj, nuk mund të konsiderohet si zgjidhje afat-shkurtër apo afat-mesme.

Projektet prioritare janë akset Tiranë – Rinas (Aeroport) – Durrës, Durrës – Vlorë, Durrës-Hani-Hotit (kufi, Mal i Zi), Durrës-Lin, Pogradec (kufi, Maqedoni) dhe korridoret ndërkombëtare të propozuara nga qendrat në Greqi dhe Shqipëri drejt portit të Durrësit/Itali. Megjithëse projektet kanë potencial të lartë, asnjë nga këto projekte prioritare që lidhen me hekurudhën nuk është detajuar, dhe në përgjithësi ka shumë pak studime përveç studimeve të fizibilitetit, që nënkupton se çdo implementim do të ndodhë pas 2020. *Për këtë arsye, çdo konsideratë që përfshin një rol për transportin hekurudhor do të shihet për një distancë të largët kohore.*

Udhëtimet interurbane do të varen në të ardhmen e afërt vetëm te autobusët dhe mjetet private; aktualisht, linjat ndërkombëtare të autobusëve mundësojnë shkëmbimin e pasagjerëve në vendet fqinje. Autobusët duket të jenë një zgjidhje reale afat-shkurtër pasi mund të realizohen ndërhyrje për përmirësimin e përdorimit të tyre, sepse mund të jenë flexible për të përballuar kërkesën dhe gëzuar benefitet e rinovimit të rrjetit rrugor; në terma të qëndrueshmërisë, mund të jenë një zgjidhje e ndërmjetme, deri sa shërbimi hekurudhor të jetë mjaftueshëm i modernizuar. Linjat e autobusëve mund të luajnë për një periudhë afat-shkurtër atë rol që në Planin kombëtar të Veprimit për efikasitetin e Energjisë është parashikuar për sistemin hekurudhor; mund të transferohet në hekurudha sapo sistemi hekurudhor të përditësohet, siç është planifikuar fillimisht.

- **Bashke – perfitimet:**

- Reduktimi në kongestion si rrjedhojë e kalimit nga transporti privat në atë publik
- Reduktimi në përqindjen e aksidenteve rrugore si pasoje e kalimit nga transporti privat në atë publik
- Reduktimi i nivelit të zhurmave të shkaktuara nga transporti rrugor

- **Impakte ligjore:**

Në lidhje me zbatimin e kësaj, ne konsiderojmë se korniza legislative në vijim duhet të rishikohet për zbatimin e masës:

- Në lidhje me planifikimin e rrugëve interurbane/rajonale lokale, tarifën, oraret, aksesin e informacionit mbi stacione dhe të stacionet, aktet e mëposhtme nënligjore duhet të rishikohen:

1. Vendimet e Këshillave Bashkiake përkatëse në lidhje me transportin rrugor lokal;
2. Vendimet e Këshillave përkatëse të Qarkut në lidhje me transportin e inter-urban të rrugëve brenda të njëjtë qark;
3. Vendimi i ministrit të Transportit në lidhje me transportin rrugor inter-urban mes qarqeve të ndryshme.

- Në lidhje me sistemin për prokurimin e shërbimeve të autobusëve interurbane, legjislacioni përkatës ai aplikueshem do të varet nga fakti nëse operatori privat do të mbajë një rrezik fitimi (në këtë rast zbatohet legjislacioni mbi koncesionet dhe PPP) apo jo (në rast të tillë, legjislacioni i prokurimit publik është i aplikueshem).

Në bazë të ligjit nr. 125/2013 "Për koncesionet dhe partneritetin publik-privat", i ndryshuar, një koncesion nënkupton rentabilitetin e projektit, të paktën në fazën e identifikimit të tij. Kjo është arsyeja se pse disa nene të Ligjit merren me përpunimin e një studimi paraprak si një hap për fillimin e një procedure koncesioni (nenet 16, 18, 19). Kjo përbën bazën për llogaritjen e vlerës së kontratës së koncesionit, duke përfshirë edhe ndryshimet e mundshme për të. Në një skemë të koncesionit, pala private merr përsipër rreziqet financiare. Në rast të një projekti me një përfitim të dyshueshem ose të kushtëzuar (për shembull, ofrimi i shërbimeve të transportit në rrugë me fluks udhëtarësh të pagarantuar) nuk do të ketë pjesëmarrës në një procedurë koncesioni, dhe rrjedhimisht nuk do të ketë kontratë koncesionare.

Për këtë qëllim, ligji ka dhënë edhe përjashtime nga rregulli. Përkatësisht, Neni 8, paragrafi 1, shkronja d) i Ligjit parasheh mundësinë e mbështetjes financiare për palën private, si më poshtë:

"d) partneri privat shpërblehet kryesisht, por jo ekskluzivisht, dhe në pajtim me kontratën;

i) duke pasur të drejtën e përdorimit të punëve publike dhe / ose shërbimit publik, kryesisht me qëllim të vjeljes së tarifave ose pagesave nga ana e përdoruesit përfundimtar dhe konsumatorët ose kjo e drejtë së bashku me mbështetjen financiare.

ii) nga pagesat e rregullta të drejtpërdrejta të paguara nga ose në emër të partnerit publik në përgjithësi në lidhje me disponueshmërinë e objektit dhe / ose shërbimit të ofruar.

iii) formave të tjera të mbështetjes financiare, duke përfshirë transferimin e të drejtave materiale dhe të drejta të tjera reale.

iv) një kombinim prej mjeteve të përshkruar më sipër. "

Prandaj, neni 42 i Ligjit përcakton se nëse një projekt ka nevojë për mbështetje financiare, siç vlerësohet nga studimi i fizibilitetit, një aprovim paraprak nga Ministria e Financave është i nevojshem.

Një skemë tjetër që mund të aplikohet është dhënia e një kontrate publike në bazë të ligjit nr.9643, datë 20.11.2006 "Për prokurimin publik", i ndryshuar. Në raste të tilla pala private nuk e mban një rrezik fitimi. Prokurimi i shërbimeve inter-urbane mund të përkufizohet si një "kontratë sektoriale" në pajtim me nenin 3, paragrafi 2 i këtij ligji dhe procedurat që duhet të ndiqen do të jene ato të parashikuara në kapitullin V / 1.

Vlen të përmendet se koncesioni i linjave të autobusëve me sektorin privat është tashmë i zbatuar në nivel urban në Tiranë, ku operimi në nëntë nga dhjetë linja urbane i janë caktuar katër ofruesve private të transportit në vitin 2006. Qeveria qendrore ende mban kompetencat mbi transportin urban. Sipas një skeme të tillë, Bashkia e Tiranës vendos shpërndarjen e transportit publik në qytet, shtrirjen e linjave të transportit publik, vendndodhjen e stacioneve të autobusëve dhe terminaleve, shumat e subvencionit për sipërmarrjen që është ende publike, si dhe kushtet e kontratat me kompanitë private. Ajo gjithashtu propozon ndryshime në çmimet e autobusëve për qeverinë qendrore. Sipas disa ekspertëve⁴², pavarësisht nga disa të meta në kontratat midis Bashkise dhe

⁴² Dorina Pojani, Transporti publik dhe privatizimi i tij në Europën Lindore : Rasti i Tiranës, Transporti Shqiptar, European \ Transporti Europei n. 45 (2010)

kompanive private (p.sh. ato nuk specifikojnë gjobat që duhet të paguhen nga operatorët privatë në qoftë se ata nuk janë në përputhje me orarin e kontraktuar ose madhësinë e flotës), shërbimi i autobusit është përmirësuar në mënyrë të konsiderueshme pas transferimit të operacioneve të kompanive private, ndërsa çmimet kane mbetur të përballueshme.

J. Udherrefyesi

- **Udherrefyesi për implementimin e mases:**

- Implementimi i mases në lidhje me përmirësimin e transportit publik kërkon përcaktimin e 3 fazave që duhen kaluar para se të bëhet efektive si masa. Siç tregohet në figuren në vijim rruga për implementimin e kësaj mase përfiton nga adoptimi i STP dhe strategjive përkatëse.
- Opinioni ligjor mbështetet në legjislacionin aktual të aplikueshëm.
- Faza e dytë e cila konsiston në zhvillimin e planit ka të bëjë me studimet e fizibilitetit në lidhje me analizen e trafikut, linjat, modelet biznesi dhe analizat financiare. Për mbylljen e kësaj faze nevojitet dhe draftimi i një plani ligjor. Faza e tretë dhe finale konsiston në aprovimin nga qeveria/parlamenti të amendimeve apo akteve të reja ligjore siç është indikuar në Seksionin I

3D PERMIRESIM TRANSPORTI PUBLIK

Objektiva	I caktuar dhe planifikuar ne STP 		
	Strategy and regulation	Plans	Roll-out plans agreed
Input (te dhena, info, burime dhe kerkesa te tjera te nevojshme per procesin e fillimit)	- Analiza aktuale ✓ Sherbimet aktuale nderurbane ✓ Kerkesa apo trafiku interurban ✓ Sherbimet dhe kerketat per autobus nderkombetar	- Studim fizibiliteti I masave ✓ Linjat nder qytetase ✓ Analiza e trafikut ✓ Analiza infrastruktures ✓ Modeli biznesit dhe analiza financiare	
Ligjore (Mbeshtetja e opinionave ligjore per percaktimin e masave)	- Analiza ligjore ✓ Analiza e legjislacionit aktual	- Draft Plan Ligjor ✓ Listimi nevojave ligjore dhe krahasimi me situaten aktuale ✓ Perditesimet ligjore, nese te nevojshme	Aprovimi nga qeveria/parlamenti I ndryshimeve ligjore, nese e nevojshme
Institucionale (Analize e kuadrit institucionel, struktura dhe rolet e tij)	- Analiza e institucioneve relevante ✓ Ministry of Transport and Infrastructure ✓ A.R.A. ✓ Private companies	- Perkufizimi I institucioneve dhe rolet te tyre - Perkufizimi ne lidhje me pjesemarrjen private nepermjet skemes PPP	- Forcimi marredhenieve midis paleve te perfshira ne proces - Kontrata me palen private sipas skemes PPP
Output (Realizimi praktik I masave)	- Struktura e rrjetit te autobuzeve inter urban dhe kushtet e zhvillimit ✓ Lidhjet kryesore, ✓ Linjat, ✓ Pikat apo zonat e ndalimit	- Plani punes ✓ Prezantimi fazave te hyrjes se sherbimit te autobuzeve ✓ Draftimi skemes per PPP ✓ Analiza financiare e detajuar	- Hapja e linjave nder qytetase nen nje drejtim te ri - Struktura dhe arranzhimet ne lidhje me stacionet apo pikat e ndaleses
Objektiva te adresuar nga STP		Te pershtatshem per te kaluar ne procedura tenderimi	
		Te pershtatshem per te mbuluar nga institucionet e perfhira	

Figura me poshte paraqet diagramen GANT ne lidhje me aktivitetet qe duhen ndermarre ne lidhje me implementimin sa me te plote te mases.

3D PERMIRESIM TRANSPORTI PUBLIK		2015		2016		2017		2018		2019		2020	
		I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
Strategji dhe rregullore	Analiza aktuale												
	Analize ligjore												
	Analize e institucioneve kryesore												
	Kushtet e zhvillimit te linjave nder qytetase												
Planifikim	Studim fizibiliteti I masave												
	Plani ligjor draft												
	Definimi institucioneve kryesore												
	Percaktimi I pjesemarrjes se enteve private PPP												
	Plani punes												
Roll-out plans agreed	Aprovim nga qeveria nese duhet mbi ndryshimet ligjore												
	Forcimi marrdhenie me institucioneve												
	Kontrata me subjekte private PPP												
	Hapja e linjave nder qytetase												
	Set up of the side structures and arrangements (pick-up points, information and ticketing etc.)												
E adresuar nga STP		Te pershtatshem per te kaluar ne procedura tenderimi				Te pershtatshem per tu mbuluar nga institucionet e perfshi							

4.2.8 Menaxhim integruar mallrave

8

Shmang
/Redukto/Ndrysho/
Mhai

MANAXHIM I INTEGRUAR I MALLRAVE

Reduktimi konsumit të energjisë dhe ndotjes së ajrit nepermjet permiresimit të faktorit të ngarkesës, nepermjet veprimeve të konsoliduara për mallrat

Permbledhje

- Volumi trafikut të mallrave në terma të mjet*km gjenerohet jo vetëm nga kërkesa dhe distancat shprehur në ton*km por edhe nga niveli optimizimit i rrjetit të transportit të mallrave, qëka një impact në faktorin e ngarkesës (% e kapacitetit të kamioneve) dhe numrit të rrugeve bosh (udhetimet e kthimit pa ngarkesë).
- Per këtë arsye, **thegendrueshmeria e transportit të mallrave është direkt e lidhur me faktorin e ngarkesës dhe rruget boshë, që mund të permiresohen nepermjet masave të pershtatshme duke integruar menaxhimin e mallrave.**
- Në Shqipëri, faktori ngarkesës është konsideruar të jetë në nivelin e 40% dhe nuk ka masa specifike për permiresimin apo konsolidimin e transporti të mallrave.
- Në nivel ndërkombëtar, eksperiencia të menaxhimit të transportit të mallrave nepermjet ngritjeve të pikave (nyjeve) apo zhvillimit të metodave bazuar në IT kanë rezultuar efikase, megjithatë nuk ka shumë experience në ngritjen e dhomave të kontrollit për të gjithë rrjetin kombëtar si pike koordinimi.

Masa e sugjeruar në STP

- Kjo masa ka për qëllim stabilizimin apo racionalizimin e proceseve të logjistikes për të arritur optimizimin dhe besueshmerinë në transportin e mallrave (në vecanti rritja e faktorit të ngarkesës) në vecanti në terma koston dhe ndotjes.
- Masa përfshin hapat si më poshtë:
 - Identifikimi dhe implementimi i nyjeve të pershtatshme dhe të konsoliduara në zona të duhura dhe mbështetja për zhvillimin e tyre** (në keto nyje apo pika duhet të fokusohen veprimet logjistike dhe monitorimi tyre).
 - Zhvillimi dhe novacioni** në procesin e transportit të mallrave, duke përfshirë qendra për mbledhjen dhe procesimin e të dhënave të mbledhura nga trafiku (psh informacion mbi oraret, ngarkesat, aksesin etj) si një "dhomë kontrolli" mbi të gjithë sistemin.
- Në terma afat gjatë jo masa do të japë mundësi zhvillimi transportit inter modal hekurudha-rruge për distance të gjata dhe të mesme (psh në qendrat e konsoliduara të mallrave që do të lidhen me rrjetin hekurudhor).

Treguesit e mases STP



- Trafiku rrugor mallrave (v*km)
- Ndotja ajrit dhe konsumi energjisë lidhur me transportin e mallrave
- Nxitesit e trafikut
- Faktori ngarkesë (sic është dhe rritja e pritshme)
- Rruga boshë të kamioneve (sic është dhe ulja e pritshme)
- Rezultatet e pritshme në uljen e kostove, CO₂ dhe përdorimit të karburanteve
- Reduktimi i bllokimeve të trafikut dhe benefitet për qytetet

Entitetet kryesore të përfshira në implementim



MTI dhe Agjencia e Planifikimit Kombëtar (planifikimi)
Operatorët privat të transportit të mallrave



2017 – 2020 (realizimi qendres së kontrollit të transportit të mallrave)

Kosto dhe përfitime



Investime: nyjet apo pikat e mallrave 21k LEK/mq studime, HW/SW, kapacitete ndërtimi: 1,100 mln LEK¹
Operimi pikave të mallrave: 20% e koston të investimit



13 ktos of CO₂²



126 ton dotes ajri²



1,4 ktos of Energy²

Notes:

1 Average between min & max estimate

2 Annual Impact assessed for year 2020

A. Vështrim i përgjithshëm

Lloji i masave

- Udhëzimet kryesore për qëndrueshmërinë: “Udhëtimet dhe distanca” & “Lloji”
- Objektivi: “Shmang / redukto” & “Ndrysho / mirëmbaj”
- Lloji i masës: “Eficiencë Transporti” & “Racionalizim i transportit të mallrave”

Udhëzimet kryesore

- Rrjedha aktuale e trafikut rrugor për transportin e mallrave
- Niveli aktual i emetuesve ne ajer dhe konsumit të energjisë që lidhet me transportin rrugor të mallrave
- Vendndodhja e gjeneruesve të trafikut (në veçanti portat dhe platformat logjistike)
- Faktori ngarkesë (%), dhe përmirësimi i masës
- Udhëtimet e kamionëve bosh ose pjesërisht të mbushur, dhe reduktimi i masës
- Reduktimi i lëvizjes mjet*km i kamionëve dhe rrjedhimisht reduktimi i kostos operative të transportit të mallrave, përdorimit të karburantit dhe emetimit me karbon
- Reduktimi i dyndjes dhe benefitet për përdoruesit e transportit

Përshkrimi i ndërhyrjes së propozuar

Masa synon racionalizimin e proceseve logjistike në mënyrë që të **përmirësojë produktivitetin dhe besueshmërinë e veprimeve në transport dhe transportit të mallrave**, dhe në këtë mënyrë **kursimin në terma të kostove dhe ndotjes**.

Masa ka për qëllim gjithashtu të rrisë faktorin Ngarkesë për Shqipërinë, që aktualisht është **rreth 40%** (burimi: Rishikim i Pesë Viteve të Para të Planit Kombëtar të Transportit në Shqipëri), ndërkohë që është rreth 50% ose më shumë (në peshë) për vendet Europiane.⁴³

Kjo rritje në faktorin ngarkesë do të çojë në rritjen e volumit të transportit të mallrave për transportin rrugor dhe hekurudhor (statistikat për të cilën janë paraqitur shkurt në Tabelën 1).

Masa përfshin hapat e mëposhtëm:

- **Identifikimi dhe realizimi i pikave të përshtatshme dhe të konsoliduara të transportit të mallrave** ku operacionet logjistike duhet të jenë të centralizuara dhe shërbimet të përmirësohen.

- Zhvillimi i proceseve që mund të tejkalojnë çeshtjet ekzistuese me “sjellje të ngulitura” dhe rrjedhimisht duke përmirësuar **mjetet novative dhe zgjidhjet e integruara** synojnë të minimizojnë kohën dhe koston e transportit të të mirave. Në këtë aspekt, themelimi i një qendre të përshtatshme për mbledhjen dhe procesimin e të dhënave (psh. gjurmimi i produkteve, menaxhimi i aksesit, informacioni për kohën e udhëtimeve, koha e mbërritjes, radhët dhe aksidentet, etj. – shikoni gjithashtu paragrafin për “Një mjet i domosdoshëm për implementimin e masës: ITS”) mund të parashikohet si një lloj “dhome kontrolli” e sistemit të përgjithshëm të hardware-ve dhe software-ve.

Është e rëndësishme që të theksohet se në një periudhë afatgjatë, disponueshmëria e një numri të limituar të **pikave të konsoliduara të transportit të mallrave** mund të lehtësojnë përdorimin e zgjidhjes intermodale hekurudhë-rrugë për rrjedhën e transportit të mallrave që lidhet me këto nyje, dh e veçanërisht kur shërbimi eficient hekurudhor do të jetë i disponueshëm. Kjo do të sjellë impakte të mëtejshme positive në terma të reduktimit të emetimit dhe konsumit. Gjithsesi, brenda hapësirës kohore të STP (2020), duhet të përqëndrohemi në krijimin e pikave të konsoliduara të transportit të mallrave (kombinuar me zgjidhjet ITS) si mjet për rritjen e faktorit ngarkesë në mjetet rrugore të transportit të mallrave dhe reduktimin e rrugëve boshe, duke sjellë në këtë mënyrë qëndrueshmëri më të lartë në sistemin e transportit të mallrave.

Hapi I: identifikimi i pikave të përshtatshme për transportin e konsoliduar të mallrave dhe mbështetja për vendosjen e tyre

Zhvillimi i infrastrukturës së transportit të mallrave është një factor kyç në integrimin e tregtisë, duke mbështetur proceset ndërrimit apo klaimit të stoqeve. Shumë kamionë me ngarkesë të madhe kalojnë në qytete nga origjina të ndryshme. Përgjithësisht, ngarkesat e tyre përbëhen nga cargo apo pjesë të ndara (që do të thotë se i drejtohen marrësve të ndryshëm). Duke qenë se është zakonisht jo ekonomike dhe jo e qëndrueshme shpërndarja e këtyre kamionëve me ngarkesë të madhe në të gjithë pikat e dorëzimit, ngarkesa ndahet në qendrat logjistike. Sapo një kamion mbërrin në qendrën e konsoliduar, ngarkesa shkarkohet. Ato dërgohen me mjetet e shpërndarjes që operojnë në zonë ose në rrugët e optimizuara në bazë të marrësit, sipas informacionit në dokumentacionin e transportit të mallrave.

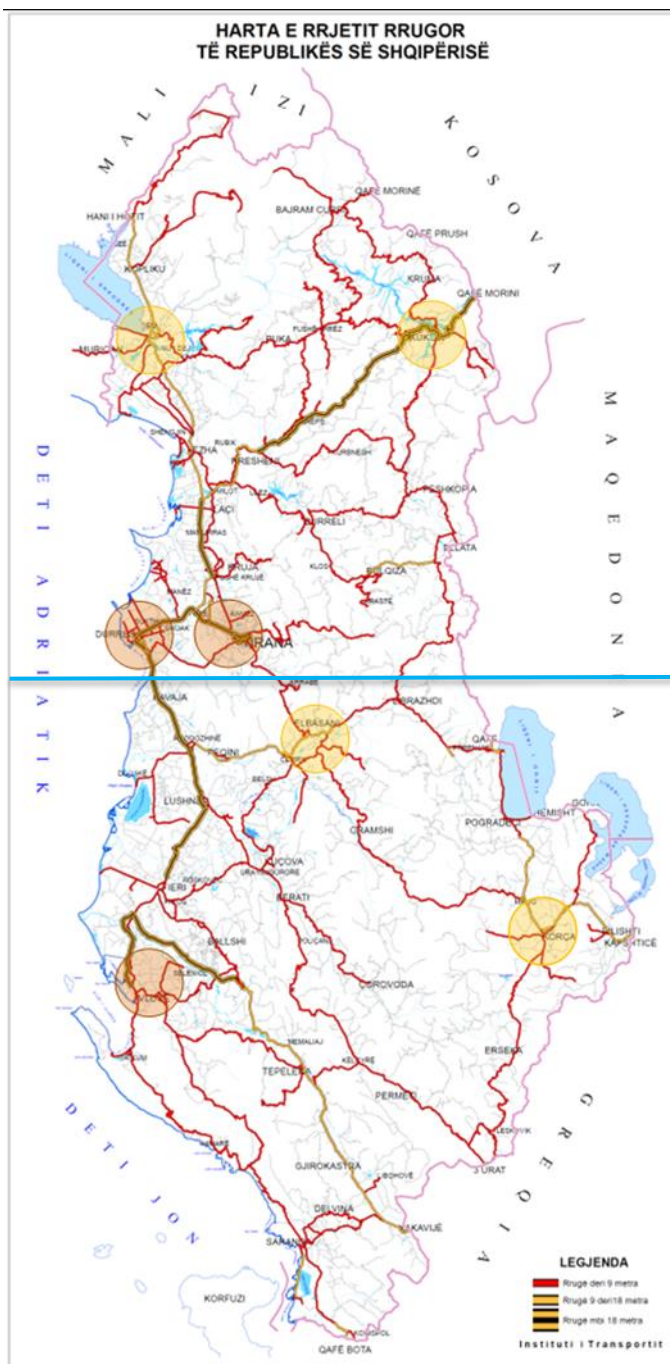
Në këtë aspekt, një rol kyç do të luhet nga pikat logjistike – ku operacionet logjistike duhet të centralizohen dhe shërbimet e tyre të përmirësohen – nëse janë përfshirë në një rrjet të harmonizuar, të aftë për të ofruar shërbim të integruar të transportit multi-modal si dhe për t’ëfuqizuar bashkëpunimin ndërmjet operatorëve.

Në procesin e përcaktimit të **vendndodhjes më të përshtatshme për qendrat logjistike**, një serë faktorësh duhet të merren në konsideratë:

- a) Karakteristikat Socio-ekonomike (referuar normës së trafikt/popullsisë, si dhe përmasës së tregut dhe llojit të produktit);
- b) Akset prioritarë rrugorë dhe hekurudhorë, sipas politikave të planifikimit kombëtar dhe ndërkombëtar;
- c) Komponentët e politikave të planifikimit territorial në Shqipëri;
- d) Portat kryesore;
- e) Parqet ekzistuese logjistike;

f) Zonat e lira ekonomike;

Cdo qendër radhitet si pikë logjistike e nivelit të parë ose të dytë sipas karakteristikave të tyre, siç është raportuar në hartën e mëposhtme. Cdo pikë e zgjedhur ka qenë subjekt i një analize specifike, që raportohet në seksionin “H”.



-  nyje logjistike te nivelit te pare

-  nyje logjistike te nivelit te dyte

Shenim: Ju lutem referojuni shtojces per me shume informacion

Krahasuar me situatën aktuale – ku parqet logjistike nuk janë të organizuar – konfigurimi i ri do të sjellë në Shqipëri përmirësim të efikasitetit, qëndrueshmërisë dhe konkurrencës në sistemin e transportit të mallrave, duke siguruar pika të konsoliduara të transportit të mallrave në të gjithë territorin. Në fakt, pas përcaktimit të qendrave të duhura logjistike, fokusi i ndërhyrjes është realizimi i një platforme hardware dhe software, në brendësi të realizimit të qendrës së të dhënave/dhomës së kontrollit, që do të jetë e hapur, modular dhe e aftë të integrojë ofrues shërbimesh dhe mallrash të orientuar drejt menaxhimit të procesit logjistik dhe transportit të mallrave.

Për secilën pikë logjistike, platformat e konsolidimit të transportit të mallrave mund të ofrojnë edhe **shërbime shitesë**, që mbulojnë të gjitha çështjet që lidhen me transportin e mallrave, si:

- Ngarkimi dhe shkarkimi i produkteve;
- Lay-bys;
- Zonat e parkimit;
- Furnizimi me karburant;
- Akomodim dhe catering për drejtuesit e mjeteve;
- Riparimi i mjeteve;
- Aksesore për mjetet; etj.

Përveç shërbimeve kryesore që lidhen ngushtë me transportin e mallrave, **facilitete dhe funksione të mëtejshme** lidhur me aktivitetet logjistike, mund të ofrohen në këto pika, si:

- grumbullimi i mbetjeve, mirëmbajtja e zonave të gjelbra dhe sistemit rrugor, ndriçimi i zonës;
- shërbimet catering për vizitorët;
- transporti i stafit brenda zonës në qendrat e afërta urbane;
- qendra mjeksore;
- agjensi të specializuara punësimi të përkohshme;
- qendra të transportit rrugor, një shërbim që mundëson punësim, upkeep and maintenance of handling equipment;
- depot container, një zonë për substancat e rrezikshme, një magazinë me temperaturë të kontrolluar;
- qendra trajnimit për tregtinë në sektorin e logistikës;
- qendër e procesimit dhe transmetimit të të dhënave;
- qendra doganore (ndërtesa administrative dhe zona inspektimi);
- qendra mjeksore dhe shëndetsore për produktet ushqimore;
- qendra të inspektimit teknik për mjetet dhe pajisjet që janë subjekt i rregulloreve të veçanta;
- qendër e sigurimit shtetëror (policia kombëtare, policia e zonës, etj.).

Në një periudhë afatgjatë, disa pika do të pajisen gjithashtu me **ndërlidhje rrugë-hekurudhë** dhe facilitete transporti, për të bërë të mundur ndryshimin e rrjedhave të mëdha, të konsoliduara të transportit të mallrave në distancat e mesme/e gjata (psh. ndërmjet qendrave, dhe nga/te qendrat në pika të ngjashme jashtë shtetit) në transportin hekurudhor. Kjo do të reduktojë më tej trafikun rrugor, me impakt të pritsëm në reduktimin e emetimeve dhe energjisë së konsumuar.

Konfigurimi i çdo qendre do të përcaktojë një target klientësh: identifikimi i kujdesshëm i përdoruesve finalë – që do të përfshihet gjithashtu në fondin e ndërhyrjes – na lejon të përzgjedhim modelin më të përshtatshëm të biznesit.

Siç është përpunuar në seksionin E “Mbështetja e kërkuar për implementimin e ndërhyrjes së propozuar”, aspekte të ndryshëm të financimit të projektit mund të vlerësohen për masën e propozuar, duke filluar nga një financim tërësisht public të skemave PPP, në një investim ekskluziv privat.

Nën një partneritet publik-privat (PPP), toka që kërkohet për projektin duhet të jetë pronë shtetërore dhe e vënë në dispozicion të një promotori/operatori, **për aq kohë sa është në përputhje me legjislacionin**. Autoritetet Publike dhe operatori do të jenë përgjegjëse për:

- Lidhjet rrugore dhe hekurudhore;
- Lidhja me shërbimet publike (uji, ujërat e zeza, energjia, transmetimi i të dhënave);
- Zhvillimi dhe pajisja e platformës me ndërtesa dhe facilitate të tjera.

Roli aktiv i sektorit publik në zhvillimin e logjistikës kombëtare është thelbësor për zhvillimin e sektorit, në formën e rregullores së sektorit, koordinimit të aktiviteteve facilituese ose menaxhimit të ndërhyrjeve në infrastrukturë. Në fakt, mungesa e infrastrukturës dhe shërbimeve cilësore të logjistikës dhe transportit mund të përbëjnë një problem serioz për zhvillimin në të ardhmen të ekonomive rajonale (veçanërisht eksporti).

Përfshirja qeveritare zakonisht është në proporcion me përmasën e pikës së konsoliduar të transportit të mallrave. Në funksionimin e platformave të mëdha logjistike, pavarësisht se mund të duket se këto facilitate gjenerohen nga tregu pa pjesëmarrjen e Shtetit, përfshirja e qeverisë është e rëndësishme për të reduktuar efektet negative. Planifikimi korrekt i zonave ku do të instalohen këto platforma mund të prodhojë benefit të rëndësishme sociale që vijnë si rezultat i përmirësimit të ekonomisë dhe reduktimit të efekteve negative (psh. dyndjet, ndotja, etj.).

Platforma më komplekse, që përfshijnë lloje të ndryshme të transportit dhe gjenerojnë një impakt më të madh rajonal për shkak të përmasës së tyre, përfaqsojnë një skenar të ndryshëm. Në transportin hekurudhor sektori publik duhet të mbajë benefitet publike, duke parë potencialin e fuqisë së tregut. Mbulimi gjeografik nga këto facilitate gjithashtu kërkon master plan kombëtar për infrastrukturën, jo vetëm integrim ekonomik por edhe konsensusin e autoriteteve përkatëse për të përfutur nga ndërveprimi i politikave.

Vendndodhja e propozuar e pikave logjistike është paraqitur në seksionin e mëposhtëm H. “Informacione të tjera”.

Hapi II: përmirësimi i mjeteve novative dhe zgjidhjeve të integruara

Masa e propozuar parashikon një serë komponentësh dhe mjeteve – operative dhe teknologjike – për t’u implementuar në mënyrë që të përmirësojë procesin në tërësi.

Në përgjithësi, një **planifikim i integruar** kërkohet në mënyrë që të optimizohet përdorimi i tokës, me synim shmangien e konflikteve të cilat, në disa raste, mund të kërkojnë përfshirjen e Shtetit. Për planifikimin afatgjatë, qendrat e konsolidimit të transportit të mallrave duhet t’identifikohen në skemat e përshtatshme të planifikimit urban, strategjitë dhe planet e strukturës industriale, për të plotësuar nevojat e së ardhmes.

Kur qendrat e transportit të mallrave do të fillojnë të funksionojnë, një ndërveprim i afërt mes gjithë aktorëve të përfshirë (ata që menaxhojnë infrastrukturën e transportit dhe logjistikës, transportin e produkteve, ngarkimin dhe shkarkimin e produkteve dhe kontrollin e tyre) duhet të sigurohet. Për këtë arsye, palët e interesit do të ftohen që të nënshkruajnë marrëveshje specifike (në rastin e transportit ndërkombëtare të mallrave, Marrëveshje Dypalëshe me vendet e tjera).

Mjetet e përshtatshme për optimizimin e implementimit të masës janë të lidhura ngushtë me me **ITS (Sistemet Inteligjente të Transportit)**. Përdorimi i ITS siguron vazhdimësi dhe ndërveprim të shërbimeve të transportit të mallrave, duke përfshirë gjithashtu përmirësimin e kontrollit, sigurisë dhe efikasitetit të të gjithë procesit.

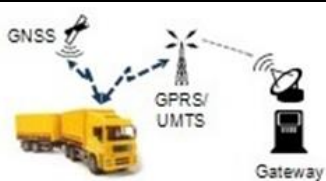
Veçanërisht, strukturat logjistike në pikat e transportit të mallrave do të kërkojnë një serë **sistemesh elektronike** brenda zonave të mëposhtme:

- Sisteme elektronike të kontrollit të aksesit;
- Gjurmim të produkteve;
- Sisteme video-survejimi;
- Kapacitete monitoruese;
- Sisteme për monitorimin dhe kontrollin e perimetrit të zonës;
- Sisteme të mbrojtjes së sigurisë;
- Sisteme analizuese me përmbajtje automatike për njesitë e transportit (më afatgjatë).

Platforma – e disponueshme në një lidhje internet në zyrë dhe në mjete – do të mundësojë, nëpërmjet qendrës, **shërbimet e vlerës së shtuar**, si:

- Informacion për oraret e udhëtimit, koha e mbërritjes, radhët dhe aksidentet (për të mbështetur vendimet e udhëtimit);
- Informacion dhe shkëmbim i të dhënave përgjatë operatorëve logjistikë për të përmirësuar integrimin;
- Menaxhimi i aksesit dhe operacionet “clearing”;
- Optimizimi i proceseve procedurale dhe autorizuese duke ulur kohën e transportit të mallrave në pikat logjistike;

Monitorimi dhe menaxhimi i të mirave të rrezikshme

Planifikimi i udhëtimit		✓ Përcaktimi i misionit ✓ Përcaktimi i rrugës ✓ Zgjedhja e drjtuesit të mjetit/mjetit ✓ Ngritja e politikës së Kontrollit ✓ Ngarkimi i dokumentave ✓ ...
Monitorimi i udhëtimit		✓ Gjurmimi i mjetit ✓ Monitorimi i kohës ✓ Monitorimi i korridorit ✓ Zona gjeografike ✓ Statusi i misionit

		✓ Statusi i dokumentave ✓ ...
Menaxhimi i udhëtimit		✓ Monitorimi i flotës së mjeteve ✓ Ndërveprimi me drejtuesit ✓ Vigjilenca e trafikut, sipas politikave ✓ Menaxhimi i të papriturave ✓ Kërkesa për asistencë ✓ Përditësimi i misionit ✓ ...
Monitorimi i nyjeve		✓ Pikëpamja globale për incoming trucks ✓ Monitorimi i kohës ✓ Statusi i dokumentave për incoming trucks ✓ ...
Menaxhimi i nyjeve		✓ Përgatitja për pritjen ✓ Alarmi për dyndjen e parahikuar, statusin e terminalit dhe dokumentat jo të plotë për incoming trucks; ✓ Menaxhimi i të papriturave; ✓ ...

Zona e prekura

- **Strategjia /Kombëtare**
- **Rajonale/Lokale** për planifikimin e përdorimit të tokës
- **Sektoriale:** transporti i mallrave

Lloji i Transportit dhe nën-sektorët e prekur

- Në transportin rrugor dhe detar të mallrave në afat të shkurtër (deri në 2020).
- Në transportin hekurudhor të mallrave në një afat të gjatë gjithëshe (2020-2030).

Kategoritë përfituese (qytetarët, drejtuesit e mjeteve, kompanitë e transportit të mallrave etj.)

Kompanitë e transportit të mallrave dhe të gjithë përdoruesit e transportit në përgjithësi (falë reduktimit të parashikuar të dyndjes).

B. Entiteti implementues

- **Entiteti Financues:** Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës, Ministria e Zhvillimit Ekonomik; përveç tyre, IFI dhe sektori privat mund të përfshihen në financimin e pikave të konsoliduara të transportit.

- **Entiteti Implementues:** Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës (planifikimi dhe zhvillimi i infrastrukturës së transportit në aksesin e qendrave); kompanitë e logistikës dhe transportit të mallrave (zhvillimi dhe menaxhimi i qendrave të transportit të mallrave, mundësisht nën kornizën PPP me sektorin public).
- **Entiteti Monitorues:** Agjensia Kombëtare e Planifikimit Territorial (NTPA) në bashkëpunim me Ministrinë e Transportit dhe Infrastrukturës.

C. Hapësira e nevojshme kohore për implementimin e ndërhyrjes së propozuar

- **Numri i viteve që duhen për t'u përmbushur:**
 - 2 vjet për vlerësimin teknik (plan biznesi, studim për fizibilitetin, etj.) dhe negociatat institucionale;
 - Realizimi i qendrave për transportin e konsoliduar të mallrave & platforma e propozuar ITS për menaxhimin e transportit të mallrave: 3 vjet pas fazës së parë
 - Lidhja me rrjetin hekurudhor: 5 deri në 10 vite pas mbarimit të fazës së dytë
- **Viti kur pritet të fillojë implementimi:**
 - 2016
 - 2018
 - 2025 (fillimi i ndërtimit)

D. Kosto

- **Kosto e plotë:**

Kosto e plotë merr në konsideratë koston operative dhe të noterit operation costs. Kosto operative mund të vlerësohet me 20% të koston së plotë. Për detaj etë mëtejshme, ju lutem të shihni detajet më poshtë.

Vlerësimi i koston së plotë të implementimit

- Në fazën e parë, koston institucionale dhe studimet që mbështesin vendim-marrësit duhet të merren në konsideratë: **€ 300,000-400,000 (42-56 mln LEK)**
- Në fazën e dytë, dy komponentë kryesorë të koston duhet të vlerësohen:
 - Vlera e investimit për çdo qendër: është realizuar një analizë krahasuese e infrastrukturës së ngjashme dhe aktuale në Itali. Njesia e koston për metër katror: rreth **150 €/m² (21,000 LEK/m²)**.
 - Kosto totale e implementimit të platformës hardëare dhe softëare, unike për të gjitha qendrat (vlerësimi paraprak i koston së investimit): **€ 7-8 mln (980-1,120 mln LEK)**.
 - Trajnimi për ndërtimin e kapaciteteve (shikoni seksionin E), rreth **€ 15k (2,1 mln LEK)** për qendër
- Për sa i përket lidhjes hekurudhore, mund të llogaritet një investim shtesë prej 15-20% të koston fillestare të investimit, për çdo qendër.

Implementimi modular jep një avantazh të rëndësishëm për masën e propozuar në terma të shpërndarjes së financimit në një periudhë të gjatë.

E. Mbështetja që nevojitet për implementimin e ndërhyrjes së propozuar

- **Mbështetja Financiare:**



Aspekte të ndryshme të financimit të projektit mund të vlerësohen për ndërhyrjen e propozuar, duke nisur nga një financim tërësisht publik, në skemat PPP dhe deri në investimin plotësisht privat. Zgjidhja specifike – dhe shumat përkatëse – për çdo qendër të konsolidimit të transportit të mallrave duhet të diskutohet me institucionet kompetente, për të verifikuar burimet që lidhen me përfshirjen publike.

- **Mbështetja Teknologjike:**

Nga ana teknologjike, ndërhyrja e propozuar kërkon një mbështetje të integruar, që përfshin kompetenca të ndryshme, si: HË, SË, ICT, facilitetet e transportit, etj.

Vlera e mëparshme (shikoni seksionin D.1.1, b.) prej € 7-8 mln (i.e. 975-1,114 mln LEK) përfshin gjithashtu mbështetjen teknologjike.

- **Mbështetja për ndërtimin e kapaciteteve:**

Në lidhje me mbështetjen për ndërtimin e kapaciteteve, duhet të konsiderohen nivele të ndryshme të trajnimeve teknike për të garantuar një implementim të drejtë të ndërhyrjes së propozuar, sipas ekspertizës së operatorëve të ndryshëm që janë përfshirë dhe që do të përdorin sistemin.

Trajnimi teknik i personelit të menaxhimit dhe operativ në qendra duhet të orientohet drejt roleve dhe përgjegjësi të ndryshme të subjekteve të përfshirë (menaxhim, operator për softëare, operator i lëvizjeve në transportin e mallrave, etj.). Një paketë e përbashkët trajnimi do të përcaktohet për çdo qendër. Përveç saj, nevojat specifike të secilës qendër (portat, klientët, zonat e lira, etj.) do të vlerësohen në mënyrë që aktivitetet trajnuese të jenë të plota.

Duke u bazuar në eksperiencat e mëparshme të konsulentit, shumat totale e mbështetjes për ndërtimin e kapaciteteve paraprakisht mund të vlerësohet rreth € 15,000-20,000 (2.1-2.8 mln LEK) për çdo qendër (max 5-10 njerëz për çdo seksion trajnimi). Kosto mund të përfshijë:

Komponentët e Kostos	Kosto x Seksion oër një ditë (€)	Seksione për segment*	Nr. i segmente ve që kanë nevojë për trajnim*	Kosto (€)
Të mësuarit	800	2	5	8,000
Hapësira, pajisjet teknike, përkthimi nëse është i nevojshëm, ushqimet, etj.	700	2	5	7,000
TOTALI				15,000

* Për çdo segment të rëndësishëm, trajnimi do të përfshijë (si minimum) 1 seksion që zgjat 0,5-1 ditë mbi temat e përgjithshme, dhe 1 seksion prej 1-15 ditë për proceset që lidhen me detyrat specifike. Zakonisht, deri në 5 segmente do të kenë nevojë për trajnim (menaxherët e lartë, operatorët e sistemeve ITC, operatorët e lëvizjeve të transportit të mallrave, punonjësit e administratës, shërbimi për klientët).

F. Vlerësimi i reduktimit të emetimeve dhe konsumit të energjisë

Ndotjet me CO₂

	Vlerësimi i emetimeve (tonë)		
	<i>Pa menaxhim të integruar të transportit të mallrave</i>	<i>Me menaxhim të integruar të transportit të mallrave</i>	Benefiti i masës (reduktimi)
2020	261,533.03	248,475.37	13,077.65 (5%)
2030	380,880.10	342,792.09	38,088.01 (10%)

Qasja metodologjike e aplikuar për vlerësimin e benefiteve të masës

Për të vlerësuar reduktimin e emetimit, faktori ngarkesë – një nga treguesit kryesorë të efikasitetit – është llogaritur. Një analizë krahasuese e publikuar nga EEA (Agjencia Europiane e Mjedisit) në Tetor 2010⁴⁴ tregon se faktorët e ngarkesës janë zakonisht rreth 50% më të lartë (sipas peshës), me disa përjashtime (psh. Portugalia). Edhe pse në vende të ndryshme norma mesatare e faktorit ngarkesë është ulur lehtësisht nga 1997 në 2008, trendi tregon një stabilizim të qëndrueshëm rreth atij niveli.

Referuar situatës aktuale në Shqipëri, **vlera e faktorit ngarkesë është rreth 40%** (burimi: Rishikimi i Pesë Viteve të Para të Planit Kombëtar të Transportit në Shqipëri). Sipas analizës krahasuese, dhe duke patur parasysh racionalizimin në zbatimin e masës, faktori ngarkesë pritet që të rritet – mesatarisht - në 45% në një periudhë të shkurtër dhe në 50% në një periudhë afatgjatë, falë masave të propozuara për qendrat e konsolidimit të transportit të mallrave dhe menaxhimit të rrjedhës nëpërmjet zgjidhjeve ITS.

Rritje të tilla do të prodhojnë reduktim në terma të vëllimit të trafikut të transportit të mallrave (mjet*km), me kursim të ndotjeve me CO₂, si shprehet në formulën:

$$\text{Emetimet në vit} = \text{Trafiku (mjet*km)} \text{ p.a.} * \text{Faktor i emetimit}$$

Kjo formulë përdoret për të vlerësuar nivelin bazë të emetimit,

Në veçanti, sipas nivelit bazë të raportuar në Rishikimin e Praktikave më të Mira & Raportin e Objektivave të Qëndrueshmërisë (kapitulli 4.1), norma e CO₂ (tonë/Mv*km) është 616.75.

Vëllimi i parashikuar i kamionëve pa Planin e Veprimit në **2020** është rreth 424.08 milion mjet*km (+3.83% në vit). Duke konsideruar një pakësim të trafikut falë implementimit të masës me 5%, vëllimi i parashikuar i kamionëve me Planin e Veprimit në 2020 është rreth 402.88 milion mjet*km. Rrjedhimisht, emetimet me CO₂ do të variojnë nga 261,533.03 tonë pa Planin e Veprimit në 248,475.37 tonë me Planin e Veprimit, me një zbritje prej 13,077.65 tonë (0.05%).

Për **2030**, vëllimi i parashikuar i kamionëve pa Planin e Veprimit është rreth 617.56 milion mjet*km (+3.83% në vit). Duke konsideruar një pakësim të trafikut falë

⁴⁴ <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/load-factors-for-freight-transport/load-factors-for-freight-transport-1>

implementimit të masës me 10%, vëllimi i parashikuar i kamionëve me Planin e Veprimit është rreth 555.80 mjete*km. Rrjedhimisht, ndotjet me CO₂ do të variojnë nga 380,880.10 tonë pa Planin e Veprimit në 342,792.09 tonë me Planin e Veprimit, me një zbritje prej 38,088.01 tonë (0.10%).

Konsumi i energjisë

	Vlerësimi i konsumit të energjisë (ktoe)		
	<i>Pa menaxhim të integruar të transportit të mallrave</i>	<i>Me menaxhim të integruar të transportit të mallrave</i>	Benefiti i masës (reduktimi)
2020	27.75	26.63	1.39 (5%)
2030	40.40	36.36	4.04 (10%)

Qasja metodologjike e aplikuar për të vlerësuar benefitet e masës

Duke ndjekur të njëjtën qasje të prezantuar më lart për ndotjet me CO₂:

- Është konsideruar një përmirësim i faktorit ngarkesë nga 40% që është aktualisht në 45% (2020) dhe 50% (2030);
- Në bazë të këtij variacioni, është supozuar një reduktimi ekuivalent për mjete*km;
- Këto rritje do të gjenerojnë edhe kursim në konsumin e energjisë, sipas formulës së mëposhtme:

Konsumi i energjisë p.a. (në vit) = Trafiku p.a. * faktori i Konsumit të Energjisë

Duke u mbështetur në nivelin e raportuar në Rishikimin e Praktikave më të Mira & Raportin për Objektivat e Qëndrueshmërisë (kapitulli 4.2), norma e konsumit (ktoe/Mv*km) është 0.07.

Trafiku rrugor i parashikuar për transportin e mallrave në 2020 dhe 2030 është paraqitur në metodologjinë e CO₂ më lart.

Rrjedhimisht, në 2020 konsumi i energjisë do të ndryshojë nga 27.75 ktoe pa Planin e Veprimit në 26.63 ktoe me Planin e Veprimit, me një zbritje prej 1.39 ktoe (0.05%). Në 2030, konsumi i energjisë do të ndryshojë nga 40.40 ktoe pa Planin e Veprimit në 36.36 ktoe me Planin e Veprimit, me një zbritje prej 4.04 ktoe (0.10%).

Ndotja nga ndotësit e ajrit (PM, SO₂, NO_x dhe VOCs)

	Vlerësimi i emetuesve (tonë PM, SO ₂ , NO _x dhe VOCs)		
	<i>Pa menaxhim të integruar të transportit të mallrave</i>	<i>Me menaxhim të integruar të transportit të mallrave</i>	Benefiti i masës (reduktimi)

	Vlerësimi i emetuesve (tonë PM, SO ₂ , NO _x dhe VOCs)		
	<i>Pa menaxhim të integruar të transportit të mallrave</i>	<i>Me menaxhim të integruar të transportit të mallrave</i>	Benefiti i masës (reduktimi)
2020	2,526.89	2,400.55	126.34 (5%)
2030	3,679.72	3,311.75	367.97 (10%)

Qasja metodologjike e aplikuar për vlerësimin e benefiteve të masës

Duke ndjekur të njëjtën qasje të prezantuar më lart për ndotjet me CO₂:

- Është konsideruar një përmirësim i faktorit ngarkesë nga 40% që është aktualisht në 45% (2020) dhe 50% (2030);
- Në bazë të këtij variacioni, është supozuar një reduktimi ekuivalent për mjete*km;
- Këto rritje do të gjenerojnë edhe kursim në konsumin e energjisë, sipas formulës së mëposhtme:

Ndotja nga emetuesit e ajrit p.a. = Trafiku p.a. * faktorët e emetimit

Duke u mbështetur në nivelin e raportuar në Rishikimin e Praktikave më të Mira & Raportin për Objektivat e Qëndrueshmërisë (kapitulli 4.1), norma faktorit të ndotësve (tonë/Mv*km) është 5.96.

Trafiku rrugor i parashikuar për transportin e mallrave në 2020 dhe 2030 është paraqitur në metodologjinë e CO₂ më lart.

Rrjedhimisht, në 2020 konsumi i energjisë do të ndryshojë nga 27.75 ktoe pa Planin e Veprimit në 26.36 ktoe me Planin e Veprimit, me një zbritje prej 1.39 ktoe (0.05%). Në 2030, konsumi i energjisë do të ndryshojë nga 40.40 ktoe pa Planin e Veprimit në 36.36 ktoe me Planin e Veprimit, me një zbritje prej 4.04 ktoe (0.10%).

G. Tregues të tjerë

- **Tregues të tjerë të implementimit:**

Efektiviteti i masës - përveç treguesve të qëndrueshmërisë mw sipwr - mund të monitorohet me anë të të dhënave vjetore në lidhje me

- Numrin e pikave të konsolidimit të transportit të mallrave të realizuar dhe operacional
- Menaxhimin e trafikut të mallrave nga çdo pikë e konsolidimit e mallrave, dhe totali
- **Vendodhja dhe Pikat e Logjistikës Logjistikes**

Secili nga lokacionet e propozuara për Pikat Logjistike është analizuar në detaje, në bazë të faktorëve të veçantë dhe një ndër-kontroll me planifikimin e territorit kombëtar për Shqipërinë. Rezultatet e analizës së raportuar janë këto.

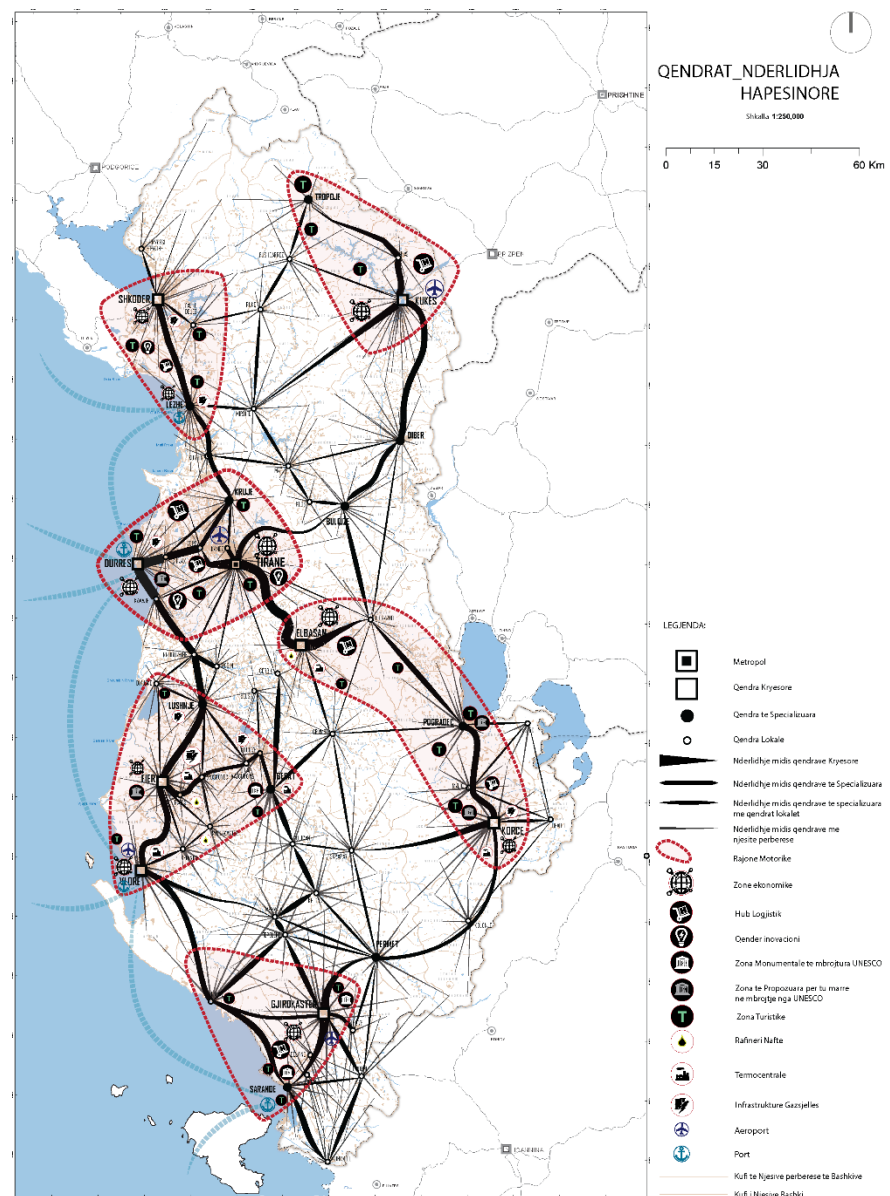
Qendra	Faktori ky//					
	Karakterit	Akset	Portet	Parqet	Pwrfshirw	Zonat

	stikat Socio- ekonomik e	prioritare rrugore dhe hekurudh ore	kryesore	ekzistues tw logjistikw s	nw planin territorial tw AKPT	Free ekonomik e
Tirane	X	X		X	X	X
Durres	X	X	X		X	X
Vlore	X	X	X		X	X
Elbasan	X	X			X	X
Kukes	X	X			X	
Shkoder	X	X			X	X
Korce	X	X			X	
Gjirokaster	X	X			X	X

Tabela 30-Pikat e konsolidhuara tw transportit tw mallrave

Për shkak të rëndësisë së tyre (duke pasur 5 e 6 faktorë kryesorë të identifikuar më parë dhe të përmbledhur në tabelën e mëposhtme), qendrat e **Tiranës, Durrësit dhe Vlorës** janë klasifikuar si qendrat e **nivelit të parë**, ndërsa **Elbasan, Kukës, Shkodër, Korçë dhe Gjirokastër** janë qendra të **nivelit të dytë** (dhe ato do të zbatohet në një fazë të dytë).

Ia vlen për tu krahasuar pikat e zgjedhura me Planin Kombëtar Territorial në përgatitje nga Agjencia Kombëtare për Planifikimin Territorial, AKPT, që analiza e mëtejshme mbështet vendndodhjen e propozuar të pikave. Figura në vijim tregon organizimin e planifikuar të zonave territoriale shqiptare si pika tërheqjeje dhe destinacioni të transportit, sipas profilit të tyre. Një organizatë e tillë konfirmon vendodhjen e pikave të konsolidimit të propozuar të transportit të mallrave dhe logjistikës të STP.



Për më shumë detaje:

Tirana duket të jetë një nga vendet më të përshtatshme, ku në implementimin e një pike konsolidimi transporti mallrash & qendre logjistike, përmban 5 nga 6 faktorët kryesorë:

- Me një popullsi prej më shumë se 610.000 në qytet (2015 regjistrimit) të dhe një total prej më shumë se 800.000 në rreth, Tirana është **qyteti më i populluar në vend** dhe qendra e jetës politike, ekonomike dhe kulturore, duke u përbërë nga shumë institucione publike dhe universitete publike dhe private.
- Tirana aktualisht shërben si **pikë takimi për shumë rrugë nacionale** (SH1, SH2 dhe SH3) dhe kjo është një nga qendrat kryesore përgjatë rrjetit të planifikuar (autostradës Tiranë-Elbasan, autostradën Tiranë-Durrës-Vlorë, Arbri Road). Për sa i përket **rrjetit hekurudhor**, plani i qeverisë është për të përmirësuar lidhjen midis Tiranës dhe Durrësit, rinovimin e infrastrukturës aktuale, duke përfshirë edhe segmentin Tiranë-Rinas.
- Tirana aktualisht ka zhvilluar një **park logjistik**, me një vend strategjik përgjatë autostradës së planifikuar Tiranë-Durrës.
- **Zona e lirë ekonomike** të Parkut Industrial të Tiranës u miratua në korrik 2009.

Duke pasur 5 nga 6 faktorët kryesorë, edhe **Durrësi** ka një pozitë të duhur për të zbatuar një pikë konsolidimi të transportit të mallrave & qendrash logjistike.

- Me një popullsi prej më shumë se 200.000 në qytet (2015 regjistrimit) të dhe një totali prej rreth 300.000 në komunë, Durrësi është qyteti i dytë më i madh dhe një nga qytetet ekonomiksht të rëndësishëm të Shqipërisë.
- Durrësi është përgjatë disa **linjave të rëndësishme rrugore**, në mes të tjerash: Linja e autostradës së planifikuar Tiranë-Durrës-Vlorë, Korridori Kryesor Lindje-Perëndim midis Portit të Durrësit dhe Maqedonisë (e cila është pjesë e Korridorit VIII) dhe korridorit Durrës- Kukës-Morinë, kufiri me Kosovën (e cila konsiderohet si një ndikim i madh rajonal, duke mundësuar linjat më të mira për Korridorit X përmes Prishtinës). Në lidhje me **linjat hekurudhore**, plani i qeverisë parashikon përmirësimin e segmentit që lidh Durrësin (Korridori VIII) me të Vlorës dhe të gjitha zonat e saj industriale dhe tregtare, segmentin Durrës-Hani-Hotit (kufiri Mali i Zi) dhe segmentin Durrës-Lin, Pogradec (kufiri Maqedoni).
- Durrësi ka **portin më të madh** të Shqipërisë dhe ndër më të madhajat në detin Adriatik dhe atë Jon. Porti është lidhje shumë e rëndësishme në tregun ndërkombëtar.
- **Zona e lirë ekonomike** në Durrës u miratua në vitin 2008.

Në të njëjtën mënyrë, **Vlora** mund të konsiderohet si një vend i përshtatshëm për zbatimin e një pike konsolidimi të transportit të mallrave & qendrash logjistike.

- Vlorë është **një nga qytetet më të mëdha dhe më të populluara në Shqipëri, si dhe një nga portet kryesore dhe qendrat tregtare**, me një sektor të rëndësishëm industrial dhe të peshkimit. Rajoni përreth prodhon naftë, gaz natyror, bitum dhe kripë. Vlorë është rritur në rëndësi si një qendër bujqësore me mbjelljen në një shkallë të gjerë të pemëve të ullirit dhe frutave, dhe si një qendër e industriale e përpunimit të ushqimit, të naftës dhe të eksportit bitumit.
- Vlorë është përgjatë **disa linjave të rëndësishme rrugore**, ndër të tjera: lidhjet e planifikuara të autostradës Tiranë-Durrës-Vlorë dhe Fier-Vlorë. Në linjat me lidhjet hekurudhore, plani i qeverisë parashikon për të përmirësuar segmentin që lidh Durrësin (Korridori VIII) me të Vlorës dhe të gjitha zonat e saj industriale dhe tregtare.
- Vlorë ka **portin e dytë më të madh të Shqipërisë**. Për shkak të aksesit së drejtpërdrejtë në infrastrukturë detare, konkurrenca e komunës është rritur.
- **Zona e lirë ekonomike** në Vlorë u miratua në vitin 2008.



Elbasani përmban 4 nga 6 faktorët kyç të përcaktuar më sipër.

- Elbasani është një nga qytetet më të mëdha në Shqipëri. Zhvillimi industrial filloi gjatë regjimit të Zogut me prodhimin e duhanit dhe pijeve alkoolike, dhe arriti kulmin gjatë regjimit komunist. Qyteti fitoi rëndësi pasi Kina ndërtoi një fabrikë të çelikut në vitin 1974. Ka pasur edhe industritë e tjera që veprojnë në qytet gjatë regjimit komunist, dhe si rezultat qytetit tani vuan nga ndotja.
- Në lidhje me **rrjetin rrugor kryesor**, Elbasani është përgjatë Korridorit Rrugor të planifikuar Lindje-Perëndim (i cili është pjesë e Korridorit VIII) dhe autostrada Tiranë-Elbasan. Sa i përket **rrjetit hekurudhor** është, qytetit i intereson segmenti i planifikuar Durrës-Elbasan-Pogradec-Lin (Kufi).
- **Zona e lirë ekonomike** në Elbasan është miratuar në vitin 2008.

Kukësi ka 3 nga 6 faktorët kryesor të identifikuar më parë:

- Kukësi ka një vend strategjik në vend, në afërsi të pikës kufitare me Kosovën.
- Kukësi është përgjatë Korridorit Durrës-Kukës-Morinë, kufirit me Kosovën, i cila konsiderohet si një ndikim i madh rajonal, duke mundësuar linjat më të mira për Korridorin X përmes Prishtinës.

Shkoder përmban 4 nga 6 kyç të përcaktuar më sipër:

- Për shkak të pozicionimit të saj gjeostrategjik, në afërsi të Adriatikut dhe porteve italiane, por edhe me rrugët tokësore në qytete të tjera të rëndësishme dhe qytetet në rajonet fqinje, Shkodra është një nga qytetet kryesore të Shqipërisë, i njohur edhe si "kryeqyteti Shqipërisë së Veriut".
- Në lidhje me rrjetin rrugor kryesor, Shkodra është përgjatë **Korridorit të Planifikuar Adriatik-Jon**. Duke iu referuar rrjetit hekurudhor, Shkodra i intereson segmenti i planifikuar **Vlorë-Shkodër-Hani Hotit (Kufi)**.
- **Zona e lirë ekonomike** në Shkodër u miratua në vitin 2008.

Korça përmban 3 faktorë kyç të përcaktuar:

- Korça është një zonë referimi për pjesen Jug-Lindore, një pikë e rëndësishme për sektorin e energjisë, për prodhimin e energjisë termike, objektet e furnizimit me gaz dhe mbahet si një zonë e interesit dhe zhvillimit ekonomik;
- Sipas këtyre karakteristikave mbahet si një zonë e përshtatshme për një qendër logjistike për të shërbyer në territorin përreth.

Gjirokastra përmban 4 nga 6 kyç të përcaktuar më sipër:

- Gjirokastra është kryesisht një **qendër tregtare** me disa industri, sidomos në prodhimin e ushqimeve, lëkurës, dhe tekstileve. Duke pasur parasysh potencialin e Shqipërisë së Jugut për furnizimin e produkteve të kultivuara në mënyrë organike, dhe marrëdhëniet e saj me homologët grekë të qytetit afërt të Janinës, është e mundshme që tregu do t'i dedikohet vetë për ushqimit organik në të ardhmen.
- Gjirokaster shërbehet nga SH4 që lidh atë me Tepelenën në veri dhe në rajonin e Dropullit dhe kufirin Grek 30 km në jug. Duke iu referuar rrjetit kryesor të planifikuar rrugor, Gjirokasta është e interesuar me **Korridorin Rrugor Adriatiko-Jonian** si dhe Rrugën Gjirokastër-Sarandë.
- **Zona e lirë ekonomike** në Gjirokastër u miratua në vitin 2008.
- **Bashke perfitimet**
 - Përmirësimi i besueshmërisë së përgjithshme të besueshmërisë së sistemit të transportit të mallrave
 - Përmirësimi i produktivitetit në sektorin e transportit të mallrave të rrugëve nacionale (si dhe konkurrencën e saj kundrejt kompanive të huaja të transportit)

- Uljen e kostove të transportit të mallrave dhe përmirësim lidhur me konkurrueshmërisë së ekonomisë shqiptare (psh për import / eksport)

I Informacion ligjor

• Korniza rregullatore⁴⁵

Impakti ligjor i krijimit të qendrave logjistike

1. Si një PPP:

- 1.1. Themelimi i Qendrave logjistike si një PPP bie nën zbatimin e ligjit nr. 125/2013 "Per koncesionet dhe partneritetin publik-privat", i ndryshuar. Projekti inicohet nga autoriteti përkatës kontraktor publik ose nëpërmjet një propozimi të pakërkuar. Përveç kësaj, një procedurë e tenderit duhet të ndiqet në përputhje me ligjin nr. 9643, datë 20.11.2006 "Për prokurimin publik", i ndryshuar, dhe udhëzimet përkatëse të Agjencisë së Prokurimeve Publike. Kontrata e koncesionit / PPP, e nënshkruar mes autoritetit kontraktues publik dhe palës private, në qoftë se ofron përfitime në tejkalim të dispozitave aktuale të legjislacionit shqiptar, të tilla si (por pa u kufizuar në përfitime fiskale), është subjekt i miratimit nga parlamenti. Miratimi paraprak i Ministrisë së Financave është i nevojshëm në rast se projekti do të ketë ndonjë ndikim financiar në buxhetin e shtetit apo buxhetin lokal.
- 1.2. Ndërtimi i një qendre të tillë duhet të jetë në përputhje me Planin e Përgjithshëm Kombëtar të Territorit apo Planin e Përgjithshëm Vendor, sipas aplikimit si dhe planeve përkatëse të detajuara, në përputhje me dispozitat e ligjit nr. 107/2014 "Për planifikimin dhe zhvillimin e territorit". Përveç kësaj, lejet për sheshin e ndërtimit dhe lejet e ndërtimit duhet të merren me qëllim të ndërtimit të qendrave logjistike, në përputhje me dispozitat e ligjit nr. 107/2014 "Për planifikimin dhe zhvillimin e territorit".
- 1.3. Nëse do të kërkohej shpronësimi i pronës private, do të zbatohen dispozitat e ligjit nr. 8561, datë 22.12.1999 "Mbi shpronësimet dhe përdorimin e përkohshëm të pronave private për interesa publike".

2. Si një investim privat.

- 2.1. Ndërtimi i një qendre të tillë duhet të jetë në përputhje me Planin e Përgjithshëm Kombëtar të Territorit apo Planin e Përgjithshëm Vendor, sipas rastit, dhe të dhënat përkatëse dhe planet sektoriale, në përputhje me dispozitat e ligjit nr. 107/2014 "Për planifikimin dhe zhvillimin e territorit". Përveç kësaj, lejet për sheshet e ndërtimit dhe lejet e ndërtimit duhet të merren me qëllim të ndërtimit të qendrave logjistike, në përputhje me dispozitat e ligjit nr. 107/2014 "Për planifikimin dhe zhvillimin e territorit".
- 2.2. Nëse shpronësimi i pronave private do të jetë i nevojshëm, dispozitat e ligjit nr. 8561, datë 22.12.1999 "Për shpronësimet dhe marrjen në përdorim të përkohshëm të pronave private për interes publik" do të zbatohen. Si rezultat i analizës së mësipërme, në nuk do të identifikojnë ndonjë nevojë për ndryshimin e legjislacionit aktual për zbatimin e aktiviteteve të lartpërmendura.

3. Si një financim i plote public.

⁴⁵ Informacion i dhënë nga Ministria e Transportit dhe Infrastruktës.

- 3.1. Vendimi për ngritjen e fondeve publike dhe përdorimin e pronës shtetërore bëhet nga Këshilli i Ministrave ose Ministria e Transportit apo autoritetet lokale, në varësi të kompetencave të administrimit të pronave publike që janë të përfshira në projekt, në bazë të Ligjit nr. 8743, datë 22.02.2001 "Për pronat shtetërore", i ndryshuar, Vendimit nr. 954, datë 16.10.2013 që percakton kompetencat e Ministrisë së Transportit, dhe Ligjit nr. 8652, datë 31.07.2000 "Për organizimin e qeverisjes vendore".
- 3.2. Ndërtimi i nje qendre të tillë duhet të jetë në përputhje me Planin e Përgjithshëm Kombëtar të Territorit apo Planin e Përgjithshëm Vendor, sipas rastit, dhe të dhënat përkatëse dhe planet sektoriale, në përputhje me dispozitat e ligjit nr. 107/2014 "Për planifikimin dhe zhvillimin e territorit". Përveç kësaj, lejet për shesh ndërtimi dhe lejet e ndërtimit duhet të merren me qëllim të ndërtimit të qendrave logjistike, në përputhje me dispozitat e ligjit nr. 107/2014 "Për planifikimin dhe zhvillimin e territorit".
- 3.3. Nëse do të jetë i nevojshëm shpronësimi i pronave private, do të zbatohen dispozitat e ligjit nr. 8561, datë 22.12.1999 "Për shpronësimet dhe marrjen në përdorim të përkohshëm të pronave private për interes publik".

Impaktet ligjore për ofrimin e shërbimeve të Qendres

Pershkrimi i mëposhtëm tregon impaktin ligjor në lidhje me shërbime shtesë që mund të ofrohen nga qendra:

- Stacione policie

Krijimi i stacionit të policisë shtetërore rregullohet me Ligjin nr. 108/2014 "Për Policinë e Shtetit". Në bazë të nenit 19, paragrafi 3 të këtij ligji, "Struktura dhe organizimi i policisë lokale dhe strukturave të veçanta të miratuara nga Drejtori i Policisë së Shtetit". Prandaj, krijimi i një stacioni policor të shtetit në kuadër të qendrës logjistike, adresohet nga një vendim i tillë.

Gjithashtu, në qoftë se një krijim i tillë do të sjellë ndryshim në numrin e përgjithshëm të punonjësve të policisë, miratimi i një vendimi të Këshillit të Ministrave, bazuar në propozimin e Ministrit të Punëve të Brendshme, do të jetë i nevojshëm.

Nga ana tjetër, krijimi i policisë private rregullohet me ligjin nr. 75/2014 "Për shërbimin privat të sigurisë", pas marrjes së lejeve përkatëse / licencave.

- Qendra mjekësore

Krijimi i qendrave mjekësore rregullohet me Ligjin nr. 10138, datë 11.05.2009 "Për shëndetin publik", i ndryshuar. Në bazë të këtij ligji, organizimi i strukturave rajonale të shëndetit publik, si dhe vendndodhja e tyre gjeografike miratohet me urdhër të Ministrit të Shëndetësisë.

Përveç kësaj, krijimi i qendrave mjekësore private, të licencuara në mënyrë të rregullt, miratohet nga Ministri i Shëndetësisë

- Shërbimet doganore

Kemi kuptuar se shërbimet doganore do të përfshijnë vendosjen e magazinave doganore dhe shërbimeve përkatëse. Në këtë rast, zbatohen dispozitat e neneve 121 dhe në vijim të ligjit nr. 8449, datë 27/01/1999 "Kodi Doganor i Republikës së Shqipërisë", të

ndryshuar, do të zbatohen si dhe nenet 240 e në vazhdim të vendimit të Këshillit të Ministrave Nr 205, datë 13/04/1999, të ndryshuar, "Për zbatimin e Kodit Doganor". Në mënyrë që të merret miratimi për dhënien e shërbimeve të tilla, një autorizim nga Drejtoria e Përgjithshme e Doganave do të jetë i nevojshëm.

- Ofrimi i një qendre të inspektimit teknik të mjeteve.

Krijimi i qendrës së inspektimit teknik do t'i nënshtrohet miratimit nga Ministri i Transportit, në bazë të nenit 2 të vendimit të Ministrisë së Transportit nr. 2, datë 11.03.2010 "Për kontrollin teknik të automjeteve rrugore", i ndryshuar.

- Te dhena statistikore.

Kuadri legjislativ për këtë mase pasqyron legjislacionin aktual evropian për te dhenat statistikore në lidhje me transportin rrugor të mallrave (p.sh. Rregullorja e Këshillit Europian (EC) Nr 1172/98 e datës 25 Maj 1998 dhe Rregulloren e tij amenduese (EC) Nr.399 / 2009 të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit, datë 23 Prill 2009, të cilat përbëjnë legjislacionin në fuqi në nivel evropian.

Si rezultat i analizës së mësipërme, **nuk ka nevojë për ndryshimin e legjislacionit aktual** për zbatimin e masave të lartpërmendura.

Për sa i përket **përpunimit elektronik të të dhënave**, siç shpjegohet në këtë masë dhe po ashtu sic është shpjeguar në takimet tona, ky përpunim nuk do të përbëjë mbledhje ose përpunim të të dhënave personale, kështu që nuk ka ndikime ligjore apo ndryshime eventuale në lidhje me Ligjin nr. 9887 datë 10.03.2008 "Për mbrojtjen e të dhënave personale", të ndryshuar.

J Udherrefyesi

- **Udherrefyesi për implementimin e mases:**

Implementimi i kësaj faze ka nevojë të percaktohen 3 faza përpara se të bëhet efektivi e zbatimi i kësaj mase.

Sic tregohet dhe në figuren e mësipërme implementimi i kësaj mase përfiton nga STP, strategjia dhe rregullorja. Në vecanti, inputi është në analizen fillestare në lidhje me vendndodhjen e pikave të logjistikës, harta e e gjeneratoreve aktual të trafikut, indikacione të përfshira në draft planin e Agjencisë së planifikimit të territorit dhe ngarkesa aktuale.

Faza e dytë, e cila konsiston në zhvillimin e planit, përfshin studimet e fizibilitetit për platformat dhe paisjet e nevojshme. Faza e tretë konsiston në implementimin e aktiviteteve të ndërtimit dhe fillimit të qendrave të logjistikës, ashtu si dhe zhvillimin dhe hapjen e sistemit të menaxhimit të informacionit.

MANAXHIMI I INTEGRUAR I MALLRAVE

Percaktuar sipas STP 			
Objektivat	Strategy and regulation	Plans	Roll-out plans agreed
Input (te dhena, info, burime dhe kërkesa të tjera të nevojshme për procesin e fillimit)	- Analiza aktuale ✓ Pozicioni i platformave ✓ Harta e nxitesve aktual të trafikut ✓ Tregues të përfshirë në planin kombëtar të territorit ✓ Faktori aktual i ngarkesës	- Studim fizibiliteti i masave ✓ Definition of Logistic platforms dimensions ✓ Definition of the equipment needed ✓ Hypothesis of business model including (i) traffic assessment; (ii) financial and economic analysis; (iii) benefits of the investment including time savings, savings in vehicle operating costs, savings in accidents, etc. (iv) environmental implications - Stakeholders discussions / agreements - Rritja e informacionit tek investitorët nëpërmjet një informacioni të plotë. - Programe bashkëpunimi me investitorët	
Ligjore (Mbeshtetja e opinioneve ligjore për përcaktimin e masave)	Studim fizibiliteti në lidhje me rregulloren e BE-së dhe aplikimin e saj në trafikun aktual	Draft plani ligjor në lidhje me rregulloren e re për mbledhjen e të dhënave statistikore në transportin mallrave	- Aprovimi nga qeveria/parlamenti i akteve të reja ligjore ✓ Monitorimi i trafikut dhe mbledhja e të dhënave
Institucionale (Analiza e kuadrit institucionel, struktura dhe rolet e tij)	- Analiza e institucioneve aktuale MTI ✓ ARA ✓ ANALTIR		
Output (Realizimi praktik i masave)	- Struktura e Platformes ✓ Numri dhe zona ✓ Paisjet ✓ Kapaciteti ✓ Vlerësimi i trafikut	- Përcaktimi i roleve dhe skema PPP ✓ Procedurat e nevojshme ✓ Skema PPP - Plani punës ✓ Phasing of Logistic platforms set up ✓ Detailed definition of technologies, procedures etc.	- Implementimi i procedurave midis institucioneve - Implementimi i kontratës PPP - Struktura e Platformes ✓ Numri dhe zona ✓ Paisjet ✓ Kapaciteti ✓ Vlerësimi i trafikut
Objektiva të adresuar nga STP		Te përshatshëm për të kaluar në procedurën e tenderimit	
		Te përshatshëm për të mbuluar nga institucionet e përfshira	

MANAXHIMI INTEGRUAR I MALLRAVE			I	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
Strategji dhe rregullore	Analiza aktuale												
	Analiza ligjore												
	Analiza e institucioneve pergjegjese												
	Struktura e rrjetit												
Planifikimi	Studim fizibiliteti I masave												
	Percaktimi roleve dhe skema PPP												
	Plani punes												
Roll-out plans agreed	Aprovimi I akteve administrative dhe ligjore												
	Implementation of procedures among the institutional parties												
	Implementimi procedurave ndermjet enteve shteterore												
	Ngritja e Platformes dhe logjistikes perkatese												
	Testimi I sistemit												
E adresuar nga STP		Te pershtatshem per te kaluar ne procedura tenderimi				Te pershtatshem per tu mbuluar nga institucionet e perfshira							

4.2.9 Tarifat efiçente dhe incentive për rinovimin e flotës së mjeteve

9

Permireshim

INCENTIVA DHE TARIFA ME BAZE EFICIENTE

Reduktimi konsumit të energjisë dhe ndotjes së ajrit nepermjet rinovimit të flotes së mjeteve bazuar në incentive dhe tarifa efiçente

Permbledhje

- Një detajim i flotes aktuale të mjeteve në Shqipëri tregon një dominim të mjeteve të vjetra ndotëse, të cilat ndikojnë negativisht në ndotjen e ajrit, emetimin e CO₂ dhe konsumin e energjisë.
- Taksa mbi mjetet e transportit nuk është lidhur ngushtë me Euro class.
- Nuk ka një skemë bonusi që të mund të incentivojë rinovimin e flotes së mjeteve.
- **Incentivat dhe skemat apo tarifat efiçente perdoren në nivel nderkombetar për të pershpjelluar shperndarjen e mjeteve me pak ndotëse.**



Aksione/veprime

- **Modifikimi takses së qarkullimit**
 - Një koeficient I cili të marrë parasysh cilindrat dhe Euro class
 - Tarife fikse mbi karburantet
 - Asnjë taksë për Euro IV dhe V
- **Ngritja e një structure financiare për incentive**
 - Incentiva për blerjen e mjeteve me të pastra dhe efiçente (Euro IV & V)
 - Incentiva për blerjen e mjeteve të dorës së dytë me të pastra (Euro IV & V)
- **Fushata publicitare për mbështetjen e politikave të reja (shiko "Masa të zgjuara dhe të buta")**

Entitetet kryesore të përfshira në implementim



- MTI
- Ministria Financave



2016-2020

Drejtuesit e masës

- Perberja e flotes (para dhe pas masës): % e mjeteve të reja me pak ndotëse të rritur nga 40% në 50% deri në 2020.
- CO₂ mesatare dhe faktoret e ndotjes së ajrit për mjet*km si dhe nivelet e konsumit të energjisë

Kosto dhe përfitime



Masa është parashikuar për të qenë neutrale nga pikepamja e kostove (kostot e incentivave mbulohen nga të ardhurat nga taksa)



169 ktos of CO₂



1,814 tons ajër I ndotur



31 ktos konsum energjie

• The social and environmental benefits in terms of CO₂ and other pollutants' reductions and the energy saving are shown in terms of tons and ktos respectively. Accordingly, their presence in the bridge chart is not to be intended to have monetary effects

• ** Cost estimated with respect old tax system

Taksat vjetore të mjeteve (rishikim i sistemit aktual të taksave vjetore)

A. Vështrim i përgjithshëm

Lloji i Masave

- Udhëzimi kryesor i qëndrueshmërisë: “Eficienca”
- Objektivi: “Përmirësimi”
- Lloji i Masës: “Rishikimi i sistemit të nxitjes/taksave, Rinovimi i flotës së mjeteve”

Udhëzimet kryesore

- Aktualisht (2014) dhe parashikimi (2020) i flotës Shqiptare të mjeteve në terma të moshës, euro class, klasen e cilindrave dhe lloji i karburantit.
- Niveli aktual dhe i parashikuar i të ardhurave nga taksat

Përshkrimi i veprimit të propozuar

Korniza aktuale e taksave vjetore në Shqipëri

Legjislacion aktual fiskal në Shqipëri parashikon ekzistencën e dy taksave që lidhen me qarkullimin e mjeteve: taksën për mjetet e përdorura të transportit dhe taksën e qarkullimit.

1. Taksa për mjetet e përdorura të transportit:

Taksa për mjetet e përdorura është vendosur në Ligjin nr. 9975/2008 i datës 28 Korrik 2008 “Për Taksat Kombëtare”, i ndryshuar. Ligji ka qenë objekt i ndryshimeve të shumta, në lidhje me llogaritjen dhe normat e taksave për mjetet e përdorura. Neni 4, pika 3 e Ligjit përcakton formulën për llogaritjen e taksës vjetore për mjetet e përdorura si më poshtë:

Taksa = “cilindra në cm3” x “koeficienti i fiksuar për moshën e mjetit” x “taksa e fiksuar për llojin e karburantit”.

Taksa për mjetet e përdorura aplikohet çdo vit kalendarik dhe është e vlefshme për 365 ditë. “Moshë e mjetit” është diferenca ndërmjet vitit ku mjetit i lind detyra për pagesën e parë dhe vitit të prodhimit. Mjete të ndryshme (si autobusë, mjete për përdorim të veçantë) kanë një matricë të veçantë për koeficientët krahasuar me mjetet standard 4+1. Gjithsesi, në të gjithë këto raste koeficienti është i barabartë me 0 për mjetet me moshë deri tre vjet. Për mjetet me moshë 4 vjeçare koeficienti fillon me 0.18 me rritje prej 0.01 deri në vitin e 10-të, dhe rritje të mëtejshme prej 0.04 për çdo vit pas vitit të 10-të. Taksa fikse për llojin e karburantit është 12.5 LEK për naftën dhe 10 LEK për benzinën.

Detyrimi për të paguar taksën vjetore për mjetet e përdorura i takon pronarit të mjetit dhe duhet të paguhet para inspektimit të detyrueshëm teknik vjetor të mjetit. Që në 2013 aplikohet një sanksion për vonesat në pagesën e taksës. Prandaj, pronari i mjetit që nuk paguan taksën vjetore për mjetet e përdorura brenda 10 ditëve nga afati i fundit, bëhet subjekt për gjobën 5%/muaj të shumës që detyrohet por jo më shumë se 25% në vit.

Taksat aktuale janë rezultat i amendamentit të prezantuar në Ligjin nr. 10280/2010, që është efektiv që nga data 14 Korrik 2010. Në legjislacionin e mëparshëm, ekzistonte një format i ngjashëm nën emërtimin “taksa e mjedisit” (neni 4, pika 3 e ligjit original) që përmbante të njëjtën formulë (megjithëse me koeficientë pak më të vegjël).

Taksa e mjedisit është aplikuar vetëm në momentin e importit të mjetit dhe rishitjes brenda vendit. Ndryshimi në Ligjin nr. 10280/2010 e transformoi në taksë vjetore që duhet paguar para inspektimit vjetor.

Më pas, në ligjin nr. 10458/2011, efektiv që nga 24 Gusht 2011, u prezantu përjashtimi nga pagesa e taksës e mjeteve që kanë deri në 3 vjet përdorim. Ndërsa “taksa fikse për llojin e karburantit” u ndryshua në Ligjin nr. 120/2013, në fuqi që nga 18 Maj 2013, që përgjysmoi normat, përkatësisht për naftën nga 25 LEK në 12.5 LEK, dhe për benzinën nga 20 LEK në 10 LEK.

2. Taksa e qarkullimit:

Përveç taksës për mjetet e përdorura, neni 4, pika 2 e Ligjit Nr. 9975/2008 “Për Taksat Kombëtare”, i ndryshuar, përcakton edhe taksën e qarkullimit 27 LEK/Litër si për naftën edhe për benzinën. Norma aktuale për taksën e qarkullimit ka hyrë në fuqi në 1 Janar 2015, sipas amendamenteve për Ligjin nr. 157/2015.

Komente për sistemin aktual të taksave

Struktura e formulës së paraqitur më lart **nuk reflekton ndonjë komponent mjedisi**, duke qenë se rritja e taksës lidhet kryesisht me cylinder dhe moshën e mjetit. Ministria e Financës mundësoi të dhënat se të ardhurat aktuale nga taksat u llogaritën 11 Miliardë LEK në 2014 dhe rreth 16 Miliardë LEK priten për 2015.

Krahasimi me vendet e tjera Europiane

Taksa e mjeteve në shumë vende përfshin komponentë mjedisorë në llogaritjen e formulës, ku Euro class (ose një koeficient i ngjashëm ndotje me CO₂) trajtohet si përcaktues në shumën e taksës. Për shembull:

Shteti	Përshkrimi
Italia	Sistemi i mëparshëm i taksave Fuqia motorike e matur në kE (para 2002) Sistemi aktual i taksave Kw dhe Euro Standard Struktura e formulës Koeficient i drejtpërdrejtë bazuar në Euro Standard
Qipro	Sistemi aktual i taksave Taksa vjetore e mjetit bazohet në emetimin me CO ₂ Struktura e formulës Përfshirja e koeficientit të emetimit me CO ₂
Gjermania	Sistemi i mëparshëm i taksave Që nga 1985 të gjithë mjetet kanë paguar një taksë standard vjetore; Shuma DM 14.40 (€ 7.36, dmth. 1,025 LEK) për kapacitetet 100 cc të cilindrit. Sistemi aktual i taksave Taksa vjetore për mjetet e regjistruara nga data 1 Korrik 2009 bazohet në emetimin e CO ₂ . Ajo konsiston në një taksë bazë dhe taksë për CO ₂ . Taksa bazë

Shteti	Përshkrimi
	është €2 (279 LEK) për 100 cc (benzinë) dhe €9.50 (1,323 LEK) për 100 cc (naftë) përkatësisht. Taksa e CO₂ është lineare në € 2 (279 LEK) për g/km të prodhuar mbi 95g/km. Mjetet me emetim CO₂ më pak se 95 g/km bëjnë përjashtim nga komponenti ndotje me CO₂ i taksës. Struktura e formulës Përfshirja e koeficientit të emetimit me CO₂
Rumania	Sistemi actual i taksave Taksa e veçantë për ndotjen (taksa e regjistrimit) bazohet në ndotjet me CO₂, kapaciteti cilindrik, standartet e emetimit dhe mosha. Struktura e formulës Përfshirja e koeficientit të emetimit me CO₂
Greqia	Sistemi i mëparshëm i taksave Kapaciteti i motorit në centimetra kub. Sistemi actual i taksave Taksa vjetore e mjetit për mjetet e regjistruara nga 1 Janar 2011 bazohet në ndotjet me CO₂. Normat variojnë nga € 0.90 (125 LEK) për gram CO₂ të prodhuar (101 – 120 g/km) deri në € 3.40 (474 LEK), për gram mbi 250 g/km. Mjetet me ndotje deri në 100g/km janë përjashtim. Struktura e formulës Përfshirja e koeficientit të emetimit me CO₂

Tabela 31 – Praktikë më të Mira për taksimin

Burimi: Përshtatur nga Instituti Gjerman për Kërkimin Ekonomik, Studim mbi Taksimin e Mjeteve në Shtetet Anëtare të BE, Raporti Final, 2002;

Kongresi Ndërkombëtar i Inxhinierisë së Projekteve XVI, Taksa për mjetet në vendet e BE. Sa e drejtë është llogaritja e tyre? Siamak Zahedi;

ACEA 2014, Taksa e bazuar në CO₂ e mjetetve në BE.

Si tregohet në tabelën e mësipërme, përfshirja e komponentit Euro në formulën për taksën e mjeteve është aplikuar në shtete të ndryshme në Europë, edhe në Europën Lindore, për të përfshirë kostot e ndotjes dhe shkurajuar përdorimin e mjeteve të vjetra.

Modifikimi i propozuar i taksës

Për të reflektuar më mirë përfshirjen e kostos mjedisore në strukturën e taksës, është propozuar përfshirja e Euro class në formulë, për të përcaktuar koeficientin specifik për penalizimin e mjeteve me Euro class të vjetër dhe cilindrata të lartë.

Për mjetet e reja dhe me ndotje të ulët (Euro IV & V) nuk do të aplikohet taksë në mënyrë që të nxitet blerja e tyre. Detaje për ndryshimin e taksave janë paraqitur në paragrafët e mëposhtëm.

Struktura e re e taksave

Kjo masë kërkon që të rregullojë sistemin actual të taksave për mjetet në Shqipëri, për të siguruar një taksë vjetore të bazuar në efikasitet për mjetet e transportit. Kjo masë është me natyrë plotësisht financiare që aplikohet për pronarët e mjeteve dhe shërben si një masë shoqëruese për implementimin e masës për nxitjen e skemave për rinovimin e flotës.

Udhëzimet kryesore të kësaj mase propozojnë:

- **Aplikimin e taksës për të gjithë mjetet pavarësisht moshës së tyre:**
Kjo është shumë e rëndësishme për të **reflektuar nivelin e ndotjes** të çdo mjeti dhe jo të përjashtojë ndotjen e mjeteve të reja (si SUV e reja) nga sistemi i taksave.
- **Zvogëlimi i taksës proporcionalisht me nivelin e teknologjisë së mjetit:**
Udhëzimi lejon reduktimin e taksës për mjetet me nivel më të ulët të ndotjes, duke reduktuar mbetjet që vijnë nga aktivitetet e transportit.
- **Rritja e taksës proporcionalisht me cilindratin:**
Udhëzimi lejon taksimin e mjeteve që kanë cilindratin të lartë, që zakonisht kanë më shumë mundësinë për të paguar të paturit e një mjeti të madh. Struktura e **kësaj takes** bazohet në parimin e aftësisë për të paguar që sugjeron se pronarët e mjeteve me cilindratin të lartë janë ata që kanë më shumë mundësi të paguajnë taksat më të larta. Në lidhje me këtë udhëzim, ka dhe një orientim public që bie dakord me këtë arsyetim.
- **Mos taksimi i mjeteve të reja dhe me ndotje më të ulët (Euro IV & V):**
Është propozuar me qëllim që të stimulojë blerjen e mjeteve të reja me teknologjinë jeshile.

Struktura e propozuar e taksës është si më poshtë:

*Taksa vjetore e mjetit = koeficienti i bazuar në euro class dhe cilindratin * norma fikse që varet nga lloji i karburantit*

Ku:

i) Koeficientët janë paraqitur në matricën e mëposhtme:

Euro Class	Cilindrata	Koeficienti
Euro 0	up to 1400	7,000
Euro I	up to 1400	5,000
Euro II	up to 1400	3,000
Euro III	up to 1400	2,000
Euro IV	up to 1400	-
Euro V/VI	up to 1400	-
Euro 0	1401 - 2000	9,000
Euro I	1401 - 2000	7,000
Euro II	1401 - 2000	5,000
Euro III	1401 - 2000	3,000
Euro IV	1401 - 2000	-
Euro V/VI	1401 - 2000	-
Euro 0	> 2000	11,000
Euro I	> 2000	9,000
Euro II	> 2000	7,000
Euro III	> 2000	5,000
Euro IV	> 2000	-
Euro V/VI	> 2000	-

Tabela 32 – Koefficienti Euro – cilindratë

Arsyetimi për përkufizimin e këtyre koefficientëve mbështetet në konsolidimin e sistemit ekzistues të taksave në mënyrë që të vendoset një taksë progressive për mjetet me ndotje më të lartë.

ii) Normat fikse në varësi të llojit të karburantit janë:

12.5 LEK për naftën;

10 LEK për benzinën.

Përfundimisht, dhe objekt i vendimit final të Ministrisë së Financës, një koefficient o mund të aplikohet për të gjithë mjetet LPG, që me shumë mundësi nuk janë prezente në flotën e mjeteve në Shqipëri.

Flota e mjeteve në Shqipëri

Flota aktuale dhe e parashikuar e mjeteve në Shqipëri paraqitet në tabelën e mëposhtme (për metodologjinë, shikoni detajet në pjesën e dytë të paragrafit për “Stimujt Financiarë për mjete më të pastra dhe më efikente” ku janë shpjeguar hipotezat në lidhje me normën natyrale dhe normën e rritur të rinovimit.

Zonat/ e prekura

- **Strategjia / Kombëtare**
- **Rajonale/Lokale:** duke qenë se legjislacioni aktual parashikon që 18% e taksës vjetore i shkon qeverisjes vendore. Sipas autoriteteve Shqiptare, kjo përqindje duhet të konfirmohet.

Lloji i transportit dhe nën sektorët që preken

- Transporti rrugor (pronarët e mjeteve private dhe publike)
- Te gjitha mjetet që I perkasin flotes kombetare

Kategoritë përfituese/target (qytetarët, drejtuesit e mjeteve, kompanitë e transportit, etj.)

- Qytetarët e zonës/zonave të prekura

B. Entiteti implementues

- **Entiteti Financues:** Ministria e Financës (menaxhimi i të ardhurave nga taksate mjeteve)
- **Entiteti Implementues:** Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës (implementimi i kushteve teknike për regjistrimin e mjeteve në terma të cilindratës dhe Euro class)
- **Entiteti Monitorues (nëse është rasti):** Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës

C. Hapësira e pritshme kohore për implementimin e veprimit të propozuar

- **Numri i viteve për përmbushjen:**
1-2 vjet pas aplikimit të masës do të vëzhgohen rezultatet e para. Efektet e plota sasiore që priten, do të vlerësohen deri në 2020.

- **Viti kur pritet të fillojë implementimi:** 2016

D. Kosto

- **Kosto e plotë:** nuk ka kosto shtesë implementimi (një pjesë nga përgatitja e akteve të rëndësishme administrative, etj.).

E. Mbështetja e kërkuar për implementimin e veprimit të propozuar

- **Mbështetje Financiare:** Nuk nevojitet.
- **Mbështetje për kapacitetin ndërtues:** Databaza e mjeteve duhet të plotësohet për monitorimin e kësaj mase. Databaza duhet të regjistrojë informacionin për teknologjinë e secilit mjet të regjistruar në vend, përfshirë informacionin për Euro class dhe moshën e mjeteve. Kjo do të realizohet në bashkëpunim me SGS, që është përgjegjëse për kontrollin e emetimit të mjeteve.

F. Vlerësimi i reduktimit të emetimit dhe konsumit

- Në terma të vlerësimit të impaktit, supozimi është ngritur se prirja e përgjithshme e rinovimit të flotës (blerja e mjeteve më të reja, më të favorshme për mjedisin) që vjen nga sistemi i taksave duhet të llogaritet përkrah kufirit të mesatares së aftësisë për të paguar për ndotjen të çdo përdoruesi. Duke qenë ky kufi subjekt i implementimit bashkekohor të skemës nxitëse për rinovimin e flotës, blerjen e mjeteve të gjelbra, impakti specifik i dy masave (taksa e mjeteve të reja & stimujt për mjete më të pastra) në terma monetarë do të vlerësohet në këtë raport (detajet e plota për metodologjinë dhe rezultatet paraqiten në pjesën e dytë të këtij paragrafi, që do të detajojë impaktin nga aplikimi i paketës së përgjithshme, rishikimi i skemës për taksën me bazë eficientë të mjeteve + stimujt).
- **Të ardhurat që lidhen me sistemin e ri të propozuar për taksat** do të shërbejnë sit ë ardhura financiare por gjithashtu edhe **si një platformë buxheti për implementimin e nxitjes së rinovimit të flotës** paraqitur në pjesën e dytë të këtij paragrafi.

Impakti përmbledhës i implementimit të masës për periudhën 2016-2020 do të lejojë të ardhura që shkojnë deri në:

- 114 miliardë LEK në rastin e implementimit të nxitjes për rinovimin e flotës.
- 127 miliardë LEK në rast të mos implementimit të këtyre stimujve.

Në anën tjetër, me strukturën aktuale të taksave, të ardhurat do të ishin rreth 110 miliardë LEK për periudhën 2016-2020. Si duket në shumat më sipër, një pjesë e rritjes së të ardhurave (psh. 50%) është propozuar që të përdoret për të financuar skemën e bonuseve/stimujve për rinovimin e flotës.

G. Tregues të tjerë

- **Tregues të tjerë të implementimit:**

Nº i mjeteve që janë subjekt i masës (sipas Euro class dhe llojit të karburantit)

H. Informacione të tjera

- **Informacione të tjera të rëndësishme:** nuk ka.

I. Informacioni Ligjor

- **Impaktet Ligjore:**

Shikoni seksionin Ligjor (I.) në pjesën e dytë të këtij kapitulli për “Stimujt Financiarë për mjete më të pastra dhe më efçente”

J. Udherrefyesi

Rruga për implementimin e masës: Shikoni masën në pjesën e dytë të këtij kapitulli për “Stimujt Financiarë për mjete më të pastra dhe më efçente”

Stimujt financiarë për mjete më të pastra dhe më efçente

A. Vështrim i përgjithshëm

Lloji i Masave

- Udhëzimi kryesor për qëndrueshmërinë: “Efçenca”
- Objektivi: “Përmirëso”
- Lloji i masës: “Rishikim i sistemit të taksave/stimujve, Rinovim i flotës së mjeteve”

Udhëzimet kryesore

- Përbërja aktuale (2014) dhe e parashikuar (2020) e flotës së mjeteve në Shqipëri në terma të moshës, euro class, cilindratës dhe llojit të karburantit.
- Niveli aktual i emetimit dhe konsumit të energjisë që lidhet me rrugën, dhe rrjedhën e trafikut rrugor në mjet*km
- Evolucionin e flotës së mjeteve në Shqipëri dhe faktorëve të emetimit dhe konsumit si dhe rrjedha e parashikuar e trafikut rrugor në mjet*km

Përshkrimi i ndërhyrjes së propozuar

Aktualisht në Shqipëri, nuk ka dispozita qeveritare për vendosjen e skemës së stimujve/bonuseve për blerjen e mjeteve më të pastra dhe më efçente. Skema të ngjashme nxitje ngrihen nga konçesionarët privatë në funksion të strategjisë së tyre të marketing-ut. Me vullnetin e Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës, masa e propozuar ka si qëllim vendosjen e një **skeme me stimuj financiarë për të ndihmuar konsumatorët në blerjen e mjeteve më të pastra dhe më efçente** (Masa 1, këtu e tutje M1) **dhe zëvendësimin e mjeteve të vjetra me mjete të vjetra por më “jeshile”** (Masa 2, M2)⁴⁶. M1 dhe M2 (këtu e tutje të trajtuara sëbashku) do të ndikojnë përbërjen e flotës, normalizimin e faktorëve të ndotjes, parashikimin për ndotjet dhe konsumin.

Përkufizimi i strukturës së stimujve financiarë

Stimujt financiarë do t'i **drejtohen të gjithë mjeteve me Euro class më të ulët se Euro IV pa kufi moshe**. Stimujt e propozuar janë:

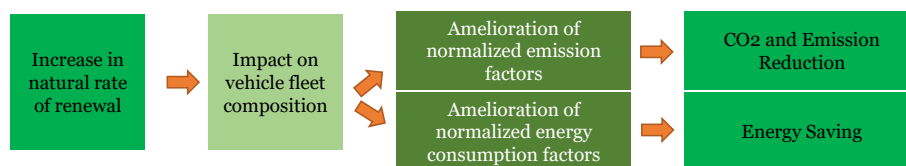
- Masa 1: 450,00 LEK për blerjen e një mjeti të ri (me teknologji Euro IV & V) – kjo shumë është pothuajse 12% e koston së blerjes së një mjeti të ri mesatar⁴⁷.
- Masa 2: 225,000 LEK për blerjen e mjeteve të përdorura (me teknologji Euro IV & V) – kjo shumë është pothuajse 9% e koston së blerjes së një mjeti mesatar të përdorur⁴⁸.

⁴⁶ Sic është paraqitur në Takimin Teknik të mbajtur në 10/07/2015.

⁴⁷ Në lidhje me koston e një mjeti të ri Euro 4 ose Euro 5, ky stimul financiar do të mbulojë mesatarisht 12% të koston së blerjes. Kjo përqindje është llogaritur duke aplikuar bonusin potencial të një mjeti të ri me karakteristikat e mëposhtme në vlerën e tregut: Model: Volkswagen Golf Sportsvan "Comfort line 2.0" (BMT DSG D 110/150 1968 DSG 6-Shpejtsi 4), Euro 5, Price: € 27,271 (i.e. 4 mln LEK).

Source: <http://www.ahp-vw.eu/modele/golf-sportsvan/cmimet-golf-sportsvan/>

Metodologjia për aplikimin e Masës 1 dhe Masës 2, që është diskutuar me Ministrinë e Transportit dhe Infrastrukturës, është përshkruar në grafikun e Rrjedhës së punës:



Burimi: Përshtatur nga Skemat për Rinovimin e Flotës së Mjeteve: Impakti në Mjedis dhe në Siguri, Forumi Ndërkombëtar i Transportit Forum 2011.

Si tregohet në figurë, masa do të rrisë normën natyrore të rinovimit të flotës, duke ndryshuar përbërjen e flotës së mjeteve dhe do të sjellë si rrjedhojë përmirësimin e faktorëve të ndotjes.

Krahasimi me vendet e ngjashme

Ndërhyrje të tilla janë implementuar në shumë vende gjatë viteve të fundit, si: SHBA, Gjermani dhe Francë. Tabela e mëposhtme paraqet karakteristikat e përgjithshme të skemave të rinovimit.

Shteti	Përshkrimi
US CARS	Stimuli maksimal \$ 4,500 (rreth € 3,100) (430,000 LEK) Mosha e kërkuar e mjetit <25 years Kërkesa për emetimet > efienca e karburantit Kosto për Qeverinë (Milion €) Rreth 2,000 Impakti Kursimi i karburantit: -2% CO2 i shmangur: -1% NOx i shmangur: -58% Traffiku: -18%

⁴⁸ Ne lidhje me koston e nje mjeti te vjeter Euro 4 ose Euro 5, ky stimul financiar do te mbuloje rreth 9% te koston se blerjes. Kjo perqindje eshte llogaritur duke bonusin potencial te nje mjeti te ri me karakteristikat e meposhtme ne vleren e tregut: Model: BME / series 1; 10,000 km; 2013 - EURO 5; cylinder 1995; Price: € 18,000 (i.e. 3 mln LEK).

Burimi: BMW Albanian (H.L. Group).

Shteti	Përshkrimi
German Umweltprämie	Stimuli maksimal: € 2,500 (348,235 LEK) Mosha e kërkuar e mjetit >9 vjet Kërkesa për emetimet > Euro 4 Alternativa për mjetet e reja: Mjete të përdorura < 1 vit Kosto për Qeverinë (Milion €) Rreth 5,000 Impakti Kursimi i karburantit: -1% CO ₂ i shmangur: -0.3% NO _x i shmangur: -10% Trafiku: -14%
French prime à la casse (CO₂)	Stimuli maksimal: € 1,000 (139,294 LEK) Mosha e kërkuar e mjetit > 10 vjet Kërkesa për ndotjet: Mbetjet e mjeteve të rejas < 160 g CO ₂ /km Kosto për Qeverinë (Milion €) rreth 550-600 Impakti Kursimi i karburantit: -9% CO ₂ i shmangur: -2% NO _x i shmangur: -17% Trafiku: -18%

Tabela 33 – Karakteristikat e përgjithshme e skemës së rinovimit të flotës në SHBA, Gjermani dhe Francë

Burimi: Përshtatur nga "Skemat e rinovimit të Flotës së Mjeteve: impakti në Mjedis dhe Siguri, OECD 2011".

Norma natyrore e rinovimit të flotës (e pavarur nga masa)

Pavarësisht nga vendosja e masës, flota e mjeteve në Shqipëri ka një normë natyrore të dukshme rinovimi, që konsiston në rreth 7.2% rritje në vit (burimi: Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës). Kjo rritje do të fitohet nga largimi i mjeteve që, edhe pse nuk janë larguar zyrtarisht, mund të konsiderohen jashtë qarkullimit (duke qenë se nuk kanë paguar taksat në 7 vitet e fundit). Norma natyrore e rregulluar e rinovimit të flotës (e pavarur nga masa) është caktuar 6.2% në vit.

Rritja në normën natyrore të rinovimit (e varur nga masa)

Siç është analizuar nga një analizë bashkëkohore e tregut (Burimi: "Skemat e rinovimit të Flotës së Mjeteve: impakti në mjedis dhe siguri, OECD 2011") dhe diskutuar me Ministrinë e Transportit dhe Infrastrukturës, implementimi i një skeme nxitëse për mjetet e reja (M1) dhe për mjetet e vjetra efçente (M2) pothuajse do të dyfishojë normën e rinovimit të flotës së mjeteve në vit.

Në veçanti, është vlerësuar se masa do të rrisë me rreth 5% normën natyrore vjetore të rinovimit (për një normë totale vjetore rinovimi rreth 11.2% në rastin e implementimit të masës).

Impakti mases ne perberjen e flotës së mjeteve

Masa do të sjellë ndryshimin e përbërjes së parashikuar të flotës kombëtare të mjeteve, që tani përbëhet nga 60% mjete të dorës së dytë (ose të tretë). Siç është diskutuar edhe me Ministrinë e Transportit dhe Infrastrukturës, masa do të **përcaktojë një flotë kombëtare të mjeteve që përbëhet nga 50% mjete të reja** (me standard Euro IV & V).

Hipotezat në lidhje me normën natyrore të rinovimit dhe rritjen e normës së rinovimit falë efekteve të kombinuara të taksës së mjeteve me bazë efikasitetin & nxitjes për rinovimin e flotës, zhvillimi i pritshëm i flotës është ai që paraqitet në Tabelën 24 në paragrafët më sipër.

Klasa	Niveli baze 2014	Do nothing 2020	Masat 2020	Renewal with respect to Do-Nothing (%)
Euro 0	71	79	53	-33%
Euro I	36	41	30	-27%
Euro II	103	119	93	-22%
Euro III	99	114	91	-20%
Euro IV	111	129	310	+141%
Euro V/VI	0	0	1	+143%
Flota totale	420	481	577	+20%

Tabela 34 – Zhvillimi i flotës së mjeteve në Shqipëri ('000 mjete)

Tabela e mësipërme paraqet rezultatet e implementimit të kombinuar të masave për taksën e bazuar në efikasitet të mjeteve dhe nxitjen për rinovimin e flotës. Në përgjithësi, masa do të rrisë qasjen për blerjen e mjeteve që kanë ndotje më të ulët. Në terma të ndarjes së mjeteve të reja dhe të dorës së dytë, % do të rritet nga 40% ("pa bërë asgjë") në 50% (me implementimin e masave STP).

Ndryshimi në faktorët e normalizuar të emetimit në Shqipëri

Ky ndryshim në përbërjen e flotës do të sjellë **ndryshimin e matricës për faktorët e normalizuar të emetimit dhe konsumit të energjisë**. Për shembull, në rast të implementimit të masës për nxitjen e mjeteve më të pastra, ndryshimi në rritje i faktorëve të normalizuar të ndotjes do të ndodhë:

Lloji i mjetit	Emetuesi	Vlerat për faktorët e ndotjes 2014 (g/vkm)	Variacioni 2014-2020 për faktorët e normalizuar të emetimit
Mjet	COVNM	0.22	-29.18%
Furgon	COVNM	0.08	-5.71%
Kamion	COVNM	0.41	-25.17%

Mjet	NOx	0.42	-14.51%
Furgon	NOx	0.47	-26.47%
kamion	NOx	5.19	-12.56%
Mjet	PM 2,5	0.02	-15.33%
Furgon	PM 2,5	0.06	-31.07%
Kamion	PM 2,5	0.16	-28.22%
Mjet	Co2	189	-1.08%
Furgon	Co2	228	-1.08%
kamion	Co2	616	-1.08%

Tabela 35 – Implementimi i masës dhe modifikimi i flotës kombëtare

Siç është paraqitur në tabelën e mësipërme, implementimi i masës dhe ndryshimi i flotës kombëtare (dmth. rritja e numrit të mjeteve të reja) do të prodhojë një reduktim të përgjithshëm të faktorëve të emetimit për ndotësit kryesorë.

Politikat kombëtare fiskale

Politikat kombëtare fiskale duhet të rregullohen për përkufizimin e masës, sipas buxhetit të Ministrisë së Financës.

Zonat/ e prekura

- **Strategjia /Kombëtare**

Lloji i Transportit dhe nën-sektorët e prekur

- Trafiku rrugor (privat dhe publik)

Kategoritë përfituese (qytetarët, drejtuesit e mjeteve, kompanitë e transportit të mallrave, etj.)

- Qytetarët e zonave të prekura;

B. Entiteti implementues

- **Entiteti Financues:** Ministria e Financës
- **Entiteti Implementues:** Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës
- **Entiteti Monitorues (nëse është rasti):** Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës

C. Afati kohor për implementimin e ndërhyrjes së propozuar

- **Numri i viteve që duhen për përmbushjen:**
2-3 vjet për impaktin e parë (analizë tregu). Efekte të sukshme sasiore që priten për 2020 (dhe për të vazhduar në vitet e ardhshme)
- **Viti kur pritet të fillojë implementimi:** 2016

D. Kosto

- **Kosto e plotë:**

Nuk ka kosto shtesë implementimi (përveç kostove administrative), duke qenë se kosto e stimujve do të mbulohej nga të ardhurat shtesë të taksaës së mjeteve.

E. Mbështetja e kërkuar për implementimin e ndërhyrjes së propozuar

- **Mbështetje financiare:**

Një pjesë e kostove të pritshme (psh. 50%) të skemave bonus/stimujmunde të financohen nga të ardhurat që lidhen me masën “taksa me bazë efikasitetin e mjeteve” prezantuar në pjesën e parë të kapitullit.

- **Mbështetje për kapacitetin ndërtues:**

Databaza e mjeteve duhet të plotësohet për monitorimin e kësaj mase. Databaza duhet të regjistrojë informacionin për teknologjinë e secilit mjet të regjistruar në vend, përfshirë informacionin për Euro class dhe moshën e mjeteve. Kjo do të realizohet në bashkëpunim me SGS, që është përgjegjëse për kontrollin e emetimit të mjeteve.

F. Vlerësimi i reduktimit të emetimit dhe konsumit

Arsyetimi dhe metodologjia (impakti i masës “taksa me bazë efikasitetin e mjeteve” & “stimujt financiarë për mjete më të pastra”)

Impakti specifik i dy masave të lartpërmendura është vlerësuar për të dyja bashkë dhe duke patur parasysh efektet e kombinuara. Arsyetimi për impaktin e kombinuar bazohet në faktin se ekziston një lidhje dykahëse ndërmjet dy masave, duke qenë se stimujt financiarë të propozuar për mjete më të pastra dhe efikente ndikojnë në të ardhmen e flotës kombëtare të mjeteve, që në anën tjetër, ka impact në të ardhmen e të ardhurave që vijnë nga sistemi i ri i taksave i cili bazohet në standardet Euro-class. Për këtë arsye, impakti i dy masave është vlerësuar njëherësh, duke përdorur metodologjinë e diskutuar me Ministrinë e Transportit dhe Infrastrukturës, si në figurën e mëposhtme.

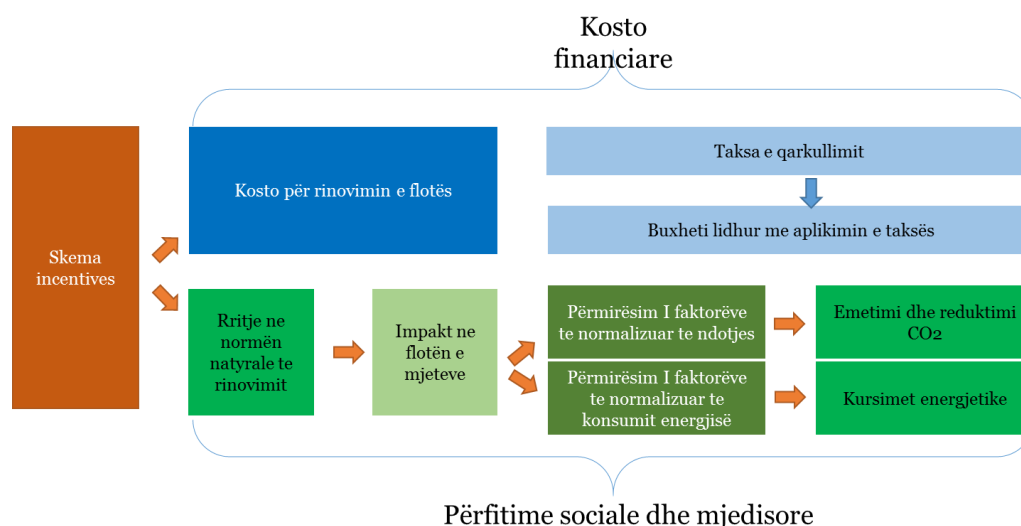


Figura 37 – Impakti i dy masave të vlerësuara njëherësh

Burimi: Përshtatur nga Skemat për Rinovimin e Flotës së Mjeteve: Impakti në mjedis dhe siguri, Forumi Ndërkombëtar i Transportit 2011.

Si tregohet në tabelën më sipër, skema nxitëse e propozuar nga masa për “stimujt financiarë për mjete më të pastra” do të sjellë një rritje të normës natyrore të rinovimit të flotës dhe kjo e fundit do të ndikojë në përbërjen e flotës së mjeteve në të ardhmen, me rritje të numrit të mjeteve të reja në flotën e përgjithshme. Ky ndryshim në përbërjen e flotës do të sjellë një përmirësim të faktorëve të ndotjes dhe konsumit të energjisë që do të rezultojë në reduktim të CO₂ dhe ndotësve të tjerë dhe ën kursimin e energjisë⁴⁹.

Sigurisht, implementimi i një mase të tillë do të ketë një kosto financiare, që mund të jetë pjesërisht (ose plotësisht) e mbuluar nga të ardhurat shtesë që vijnë nga taksa e re e propozuar për mjetet në masën e prezantuar më sipër (skema “taksë e bazuar në efikasitet”).

Nga këndvështrimi i shoqërisë, kosto shoqërore neto e vlerësimit të kombinuar të dy masave jepet nga kosto financiare (pjesa e sipërme e figurës më lart) minus përfitimet shqërore dhe në mjedis (pjesa e poshtme).

Skenarët

Në bazë të hipotezave të përkufizuara më lart, skenarë specifikë mund të hartohen, si paraqitet në tabelën e mëposhtme, duke përshkruar shumën (për periudhën 2015-2020) të:

- Kosto e rinovimit të flotës;
- Numri i mjeteve të reja;
- Numri i mjeteve të vjetra;
- Ndotja nga emetuesit ne ajër;
- Konsumi i karburantit.

Ne vijim duke qene kostoja implementimit per te gjithë floten kombetare, kuantifikimi I impaktit pozitiv ne terma te reduktimit te emetimit dhe konsumit te energjiise eshte caktuar ne nivel kombetar (duke perfshire dhe trafikun urban si bashke perfitim⁵⁰)⁵¹.

Kosto e rinovimit të flotës	Emetim CO ₂	Emetim ndotës I ajrit	Konsum karburanti
-----------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

⁴⁹ Within the reasoning, we consider that the direct inclination to buy green vehicles deriving from tax systems shall be calculated alongside the average availability frontier to pay for polluting of each users, which, in turns, is subject to measure that set incentives for greener vehicles. For this reasons we consider the impact on fleet renewal of measure “efficient-based car tax” to be already included in the impact deriving from this measure on “incentives for cleaner vehicles”.

⁵⁰ Trafiku urban nuk eshte marre ne kosniderate duke qene se plani punes por edhe juridksioni i MTI nuk perfshin transportin lokal, sic eshte shpjeguar ne seksionin 1.3

⁵¹ In order to integrate the available traffic information for national road flows (in terms of Annual v*km), shown within the Emission Baseline and Forecast Annex and ., with traffic road flows, the following hypotheses have been applied :

- Albanian road urban flows (in terms of v*km) weighs 36% of national road traffic flows (as for the Italian case – ISFORT data 2015);
- Urban traffic composition in terms of split for vehicle type (car, van and truck) is the same than overall national one;
- In the baseline, the emission in urban context are 0.2% bigger due to low speed and high congestion rate.

(Million)				
Ne rast te mases	-	1,839,306	8,443	514
Me masen “Stimujt “Stimujt për mjete më të pastra”	15,606	1,669,351	6,628	483
Δ në rast të masës	15,606	-169,955	-1,814	-31
Δ në rast të masës		-9.24%	-21.49%	-5.98%

Tabela 36 – Skenarët për masën “Stimujt për mjete më të pastra”

Si duket në tabelën e mësipërme, masa supozohet që të kushtojë rreth 15.6 miliardë LEK për gjashtë vitet e implementimit (dmth. rreth 3 miliardë LEK në vit.). Masa do të rezultojë në një reduktim të dukshëm të emetimeve me CO₂ emissions (-9.24%), të ndotjeve nga emetuesit e ajrit (-21.49%)⁵² dhe konsumit të karburantit (-31 ktoe).

Në lidhje me “taksën e bazuar në efikasitet të mjeteve”, tabela e mëposhtme përmbledh të ardhurat mesatare për sistemin aktual të taksave dhe për sistemin e ri të propozuar.

Skenari		Të ardhurat nga taksa e mjeteve 2016-2020 LEK - Milion
Sistemi aktual i taksave për mjetet (pa “taksën e bazuar në efikasitet të mjeteve”)	Pa bonus për rinovimin e flotës	110,654
Sistemi i ri i taksave për mjetet (me “taksën e bazuar në efikasitet të mjeteve”)	Me bonus për rinovimin e flotës	114,055
	Me bonus për rinovimin e flotës (masa për “stimujt për mjete më të pastra”)	126,509

Tabela 37 – Të ardhurat me sistemin aktual dhe të ri të taksave për mjetet

Si paraqitet në tabelën e mësipërme, taksa e re e mjeteve, që llogaritet si Euro class edhe cilindratën, do të rrisë të ardhurat në rastin e përdorimit njëherësh të masës “stimujt për mjete më të pastra” ose pa të. Të ardhurat më të mëdha janë marrë në rastin e taksës së mjeteve të reja pa stimuj.

Efekti i kombinuar i masave të propozuara mund të krahasohet duke patur parasysh:

- të ardhurat vjetore dhe kostot e përdorimit/mospërdorimit të dy masave;
- kosto vjetore e skemës së stimujve për rinovimin e flotës;
- % e të ardhurave nga taksa për mjetet duhet të financojnë stimujt;
- Bilanci i buxhetit publik (të ardhurat nga taksat për mjetet – kostot e stimujve).

Skema e stimujve	Taksa e mjeteve	LEK - Milion	LEK - Milion	%	LEK - Milion
---------------------	--------------------	-----------------	-----------------	---	-----------------

⁵² Skenaret e percaktuar parrin parasysh parashikimin e trafikut per periudhen 2016 deri 2020.

			Kosto e skemës së rinovimit të flotës	Të ardhurat nga taksat e mjeteve	% e të ardhurave që nevojitet për stimujt	Bilanci
			A	B	C	B - A
Pa bërë asgjë	No	No: current tax system	-	110,654		110,654
Implementimi i plotë	Yes	Yes: new tax system	15,606	126,509	12%	110,903

Tabela 38 – Kosto e implementimit të masës

Siç është paraqitur në tabelën e mësipërme, për hipotezat mbi dy masat (skenari 4), i cili maksimizon përfitimet në mjedis, përfshin të ardhurat finale fiskale – zbritja e stimujve – pothuajse identike me skenarin “pa bërë asgjë”. Pavarësisht implementimit të kësaj mase të kushtueshme, nuk ka impact negative në financat publike.

- Tregues të tjerë të implementimit:**

Nº i mjeteve të reja (me ndotje të ulët) që kanë hyrë në qarkullim (dhe % e parkimeve ne total)

NB. Si një shtesë jo e detyrueshme, mund të konsiderohet përdorimi vullnetar i mjeteve publike, për të kaluar mjetet e transportit rrugor në teknologji më të qëndrueshme.

- Informacione të tjera të rëndësishme: rekomandime për cilësinë e karburantit**

Sipas një studimi për inspektimin e mjeteve realizuar nga IQT në Shqipëri (Inspektorati Shtetëror Teknik), 6.55% e kampionit nuk respekton parametrat standard që kanë të bëjnë me karakteristikat e mëposhtme të karburantit:

- squfur (standardi < 10 mg/kg)
- pika e djegies (standardi >55° C)

Detajet e kampionit janë si më poshtë (burimi: IQT 2015):

2014	Kampioni	Tregu i brendshëm	Klientët
Naftë	3,248	2,921	327
Benzinë	1,934	1,739	195
Lëndë djegëse të tjera	470	137	333
Vajra lubrifikantë	595	135	460
Totali	6,247	4,932	1,315

Tabela 39 – Detajet e kampionitDetails of the sample

Numri i mjeteve që nuk plotësojnë parametart është:

2014	Jashtë standardeve
Squfur (standardi < 10 mg/kg)	166
Pika e djegies (standardi >55° C)	184
Të tjera	59

Tabela 40 – Numri i mjeteve që nuk plotësojnë parametrat

Këto rezultate tregojnë se çdo masë e ndërmarrë për të përmirësuar qëndrueshmërinë e transportit rrugor – si propozimi për rinovimin e mjeteve i nxitur nga skema taksimi dhe stimuj – do të shoqërohet edhe nga **kontroll i vazhdueshëm i cilësisë së karburantit** të përdorur për flotën kombëtare të mjeteve, në mënyrë që të arrihet niveli i parashikuar i reduktimit të emetuesve që vijnë nga aktivitetet e transportit rrugor.

Në fakt, sipas Literaturës⁵³ bashkëkohore, karburanti me nivel të ulët sqfuri mund të kthehet në një rregullator për ajër më të pastër, duke përmirësuar shëndetin publik, dhe reduktuar problemet në mjedis.

Në veçanti, në rastin e teknologjisë konstante të mjeteve, reduktimi i nivelit të sqfurit të benzina ka rezultuar në 9–55% reduktim të emetuesve me HC dhe CO, dhe 8–77% reduktim të emetimit me NOx emissions, në varësi të kushteve të drejtimit të mjetit (WWFC 2000). Për shembull, i njëjti mjet mund të reduktojë emetimin me HC dhe CO përkatësisht 8% dhe 9% në rastin e reduktimit nga 50 ppm në 18 ppm (burimi: nafta dhe Benzina me nivel të ulët të Sqfurit: The Key To Lower Vehicle Emissions, Katherine O. Blumberg et al. , 2003).

- **Bashkë-përfitimet**

- Reduktimi i shkallës së aksidenteve në rrugët e përfshira (mjetet më të reja kanë rrezik më të ulët të defekteve teknike)
- Reduktimi i efekteve finale negative të ndotjes së ajrit (sëmundshmëria dhe vdekshmëria nga sëmundjet kardiovaskulare dhe respiratore, dëmtimet në fasadat e ndërtesave dhe monumentet, dëmtimet të korrat, etj.)

J. Informacion ligjor

- **Impakte ligjore:**

Masa “Tarifa të bazuara tek efienca e automjeteve (taksa)”

Në lidhje me (i) ndryshimin e formulës për llogaritjen e takses vjetore për automjetet e përdorura, (ii) përjashtimi i automjeteve të reja nga taksa, dhe (iii) aplikimi i një koeficienti zero (zero) për automjete LPG; ne sugjerojmë rishikimin e teksteve ligjore të mëposhtme:

a. Ligji nr. 9975, datë 28.10.2008 "Për taksat kombëtare", i ndryshuar, neni 4 «Niveli i taksave kombëtare», me anë të ndryshimit të formulës ekzistuese për llogaritjen e takses vjetore të automjeteve të përdorura.

b. Udhëzim Nr. 26, datë 04.09.2008 i Ministrit të Financave në zbatim të ligjit nr. 9975, datë 28.10.2008 "Për taksat kombëtare", përkatësisht neni 2.3 i tij, i cili

⁵³ (Low Carbon Development Options for Indonesia: Emissions Reduction Opportunities and Policies Transport Sector, The World Bank, National Council on Climate Change, 2010; Impact Assessment on The Communication on Thematic Strategy on Air Pollution and The Directive on “Ambient Air Quality and Cleaner Air for Europe”, EC 2005; Low-Sulphur Gasoline & Diesel: The Key To Lower Vehicle Emissions, Katherine O. Blumberg et al., 2003; WWFC. 2000. World-wide fuel charter. Published by ACEA, Alliance, EMA, and JAMA)

percakton formulën për llogaritjen e takses vjetore të automjeteve të përdorura dhe aplikimin e saj.

Masa "Stimuj financiare për automjete të pastra"

Në lidhje me aplikimin e stimujve për të blerë makina të reja apo makina të vjetra efikase, ne sugjerojmë **miratimin e një ligji të veçantë**.

Përveç kësaj, ndikimi i saj në financat publike mund të behet nepermjet perfshirjes si zë i veçantë në **buxhetin vjetor të shtetit**.

Mundësia për të krijuar një **ring fence për të lidhur të ardhurat shtesë nga taksat e automjeteve me stimujt financiarë**

Ligji Nr. 9936, datë 26.06.2008 "Për menaxhimin e sistemit të buxhetit në republikën e Shqipërisë" parashikon ekzistencën e "fondeve speciale" (përgatitur nga një njesi speciale) që janë fonde që krijohen nga një ligj specifik, gjeneruar nga të ardhura që lidhen ose jo me taksat, që përdoren vetëm për financimin e funksioneve/aktiviteteve special të qeverisjes qendrore/vendore. Një fond i veçantë mbahet i ndarë nga llogaria e buxhetit të shtetit.

Kështu, nxitësit financiarë për mjetet mund të lidhen me të ardhurat që gjenerohen nga taksat e aplikuara të mjeteve.

Udherrefyesi

- **Rruga për implementimin e masës:**

Implementimi i të dy masave ka nevojë për tre fazat e ndërhyrjeve përpara ekzekutimit efektiv, si tregohet në figurën e mëposhtme.

INCENTIVA DHE TARIFA ME BAZE EFICENCE

Objektivi	Percaktuar sipas STP 		
	Strategy and regulation	Plans	Roll-out plans agreed
Input (te dhena, info, burime dhe kerkesa te tjera te nevojshme per procesin e fillimit)	- Analiza aktuale ✓ Perberja aktuale dhe e ardhme e flotes se mjeteve (2020) (mosha, Euro class, cilindrata dhe lloji karburantit) ✓ Niveli actual dhe I parashikuar I te ardhurave nga taksat ✓ Niveli emetimeve dhe konsumit te energjise lidhur me trafikun dhe transportin rrugor	- Studim fizibiliteti I masave ✓ Software database qe do bledhe te dhenat mbi teknologjine e mjeteve ✓ Percaktimi te ardhurave te nevojshme per mbulmin e incentivave dhe kostove te tyre	
Ligjore (Mbeshtetja e opiniononeve ligjore per percaktimin e masave)	- Analize ligjore ne lidhje me kuadrin aktual ne lidhje me pjesen fiskale ✓ Taksa mbi mjetet rregullohet nga ligji 9975/2008 amended in 2010, 2011, 2013 I cili nuk eshte I lidhur me Euro class	- Draft plani ligjor ✓ Percaktimi databazes(entitetet dhe procedurat) ✓ Percaktimi problematikave ne lidhje me incentive ✓ Pergatitja e ndryshimeve normative mbi ligje apo akte nen ligjore	- Aprovimi nga parlamenti/qeveria te ligjeve apo rregulloreve te reja ✓ Monitorimi incentivave ✓ Monitorimi politikave fiskale
Institucionale (Analize e kuadrit institucionel, struktura dhe rolet e tij)	- Percaktimi pergjegjesive ✓ MTI ✓ Ministria Financave	Analize e kapaciteteve te nevojshme	- Implementimi planit te trajnimeve ✓ Zhvillimi kapaciteteteve te nevojshme
Output (Realizimi praktik I masave)	- Kriteret per ndryshimet fiskale ✓ Koeficienti bazuar ne Euro class dhe cilindrata ✓ Taksa e re mbi karburantet ✓ Asnje takes mbi mjetet Euro IV & V - Percaktimi incentivave ✓ Incentives to purchase a new cleaner and efficient vehicle (Euro IV & V) ✓ Incentives to purchase a second hand cleaner and efficient vehicle (Euro IV & V)	- Plani punes ✓ Monitorimi I masave te STP ne lidhje me implaktin fiscal, konsumin e energjise dhe	- Akte normative ✓ Procedura te reja mbi Euro Class ✓ Procedura te reja per incentivat - Inspektim fizik ✓ Fushata publicitare
Objektiva te adresuar nga STP		Te pershtatshem per te kaluar ne procedura tenderimi	Te pershtatshem per tu mbuluar nga institucionet e perfshira

Siç është paraqitur në tabelën e mësipërme, udhërrefyesi për implementimin e masave përfitohet nga ky Plan për Qëndrueshmërinë e Transportit për përkufizimin e Strategjisë dhe rregullores. Në veçanti, inputi është Analiza Status Quo që ka të bëjë me përbërjen aktuale dhe të parashikuar të flotës së mjeteve në Shqipëri, niveli i taksave dhe niveli i ndotjes së ajrit e konsumit të energjisë nga rrugët dhe trafiku rrugor.

Opinionet me mbështetje ligjore bazohen në Ligjin 9975/2008 për legjislacionin fiscal në Shqipëri, i ndryshuar në 2010, 2011 dhe 2013, ndërsa institucionet e emëruara janë Ministria e Transportit dhe infrastrukturës dhe Ministria e Financës. Output-et në këtë fazë janë kriteret për modifikimin e taksës dhe përkufizimi i strukturës së stimujve financiarë. Plani i Qëndrueshmërisë së transportit në Shqipëri i drejtohet të gjithë këtyre detyrave.

Faza e dytë, që përfaqson zhvillimin e planit, kryesisht përfshin rezultatet e studimeve mbi fizibilitetin në databazë dhe identifikimin e të ardhurave që nevojiten për të financuar koston e parashikuar të stimujve (është e përshtatshme që të funksionojë sipas procedurave të tenderit).

Më pas, për mbylljen e kësaj faze, nevojite hapat e mëposhtëm:

- Hartimi i një plani ligjor me amendamente të ligjeve dhe akteve të rëndësishme;
- Përcaktimi i kapaciteteve shtesë;
- Zhvillimi i një plani pune.

Këto hapa mund të realizohen nga institucionet e përfshira.

Faza e tretë dhe e fundit konsiston në aprovimin e Qeverisë/Parlamentit të amendimeve të ligjeve dhe akteve, implementimi i një plani trajnimi (edhe këto hapa mund të realizohen nga institucionet e përfshira) dhe aktet normative dhe fizike që përfaqsojnë rezultatet finale të procesit.

Figura e mëposhtme tregon grafikun Gantt të aktiviteteve që do të realizohen për implementimin emasave bazuar në hapësirën kohore të Planit për qëndrueshmërinë e transportit.

4A & 4B INCENTIVA DHE TARIFA ME BAZE EFICIENTE		2015		2016		2017		2018		2019		2020	
		I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
Strategji dhe rregullore	Analiza aktuale												
	Analize ligjore ne reference me legjislacionin lokal fiskal												
	Percaktimi objektivave												
	kriteret per mdryshime ne tax												
	Percaktimi incentivave fiskal												
Planifikimi	Studim fizibiliteti I masave												
	Draft plani ligjor												
	Analize e kapaciteteve te nevojshme												
	Plani punes												
Roll-out plans agreed	Aprovimi nga qeveria/parlamenti mbi ligjet dhe amendimet e reja												
	Implementimi planit te trajnimeve												
	Ndryshimet normative												
	Fushata publitare												
E adresuar nga STP		Te pershtatshem per te kaluar ne procedura tenderimi				Te pershtatshem per tu mbuluar nga institucionet e perfshira							

poshtë-lart, vlerësimi gjithëpërfshirës (qasja e mëparshme lart-poshtë ndan përdorimin e përgjithshëm të energjisë në sektorë sipas vlerës së shtuar në sektorë) – lejon vlerësimin e impaktit specifik në qëndrueshmëri të çdo mase. Një vlerësim i tillë nuk do të ishte i mundur nëse përdoren shifrat mesatare të qasjes lart-poshtë.

4.3.2 Benefitet e pritshme të Qëndrueshmërisë dhe kostot

Kostot e vlerësuara dhe benefitet kryesore (reduktimi i emetimit me CO₂ dhe kursimi i energjisë) i masave të propozuara në STP janë përmbledhur në tabelën e mëposhtme. Për përfitimet në terma të reduktimit të ndotësve të ajrit, shikoni paragrafin që përshkruan çdo masë.

Masa	Udhëzimet për qëndrueshmëri në që prodhon masavers of the sustainability generated by the measure	Përfitimet e pritshme / vit *		Kostot totale të investimit	Kostot vjetore të menaxhimit
		Reduktimi i ndotjes me CO ₂	Reduktimi i konsumit të energjisë	mln LEK	mln LEK/vit
Zgjerimi i kapacitetit rrugor	Eficiencë më e lartë e energjisë dhe konsumim më i ulët i rrugëve	120 kt (2 raste studimi)	35 ktoe (2 raste studimi)	27,580 (2 raste studimi)	-
		77kt (potencial i shtuar **)	25 ktoe (potencial i shtuar **)	68,114 (kosto e shtuar **)	
Përmirësimi i kushteve të asfaltit	Eficiencë më e lartë e energjisë falë asfaltimit të më të mirë	3.5 kt	1.2 ktoe	15,712 ***	
Novacionet e asfaltimit [UDHËZIME]	Konsum më i ulët i materialeve duke përdorur riciklimin ⁵⁴	20-30% kursime 6.1 kt ****	40% kursime ****	-25% shpenzimet e shtresës së bitumit ****	-
Masat e zgjuara dhe te buta (Lëvizja e ndërgjegjshme)	Rritje e ndërgjegjes dhe inkurajim i sjelljeve të qëndrueshmërisë	Mbështetje për masat e tjera të STP	Mbështetje për masat e tjera të STP	-	20 (mesatare)
Cilësia e ajrit dhe monitorimi i trafikut	Monitorim i vazhdueshëm i impaktit të STP në parametrat kryesorë	Mbështetje për masat e tjera të STP	Mbështetje për masat e tjera të STP	546	56
Planifikimi i transportit të integruar dhe përdorimit të tokës [UDHËZIME]	Reduced frequency and length of trips (up to -25-30% of car trips)	- 25-30% for the emission of affected floës i.e. approx.. 32 kt	- 25-30% for the energy consumed by relevant floës i.e. approx.. 11 kt	-	-
Measure	Drivers of the sustainability generated by the	Expected benefits / year *		Total investment costs	Annual management costs

⁵⁴ The other technique considered in the STP (photo-catalytic asphalt) impacts mainly on NOx abatement.

	measure	Reduction of CO2 emission	Reduction of energy consumption	mIn LEK	mIn LEK/year
Përmirësimi i transportit rrugor publik	Modal shift from car to public transport (20% to 40% on the Tirana-Durrës case study)	11 kt (vlerat mesatare për rastin e studimit Tiranë-Durrës)	4 ktoe (vlerat mesatare për rastin e studimit Tiranë-Durrës)	105 (vetëm sistemi i informacionit + konsulenca, mesatarisht) *****	2 (vetëm sistemi i informacionit) *****
		up to 11 kt (vlerësimi i efektit nga implementimi i plotë)	up to 4 ktoe (vlerësimi i efektit nga implementimi i plotë)	-	-
Menaxhimi i transportit të integruar të mallrave	Përmirësimi i faktorëve të ngarkesës së kamionëve (nga 40% siç është → 45% në 2020)	13 kt	1.4 ktoe	1,100 (studime, IT, trajnime) + 0.021 / mq Për ndërtimin e pikave të transportit	
Taksa e bazuar në efikasitet dhe stimulim për rinovimin e flotës	Normë më e lartë e rinovimit të mjeteve (6.2% → 11.2%) Rritja në % e mjeteve të reja (40% → 50%)	34 kt	6.2 ktoe	<i>Masa është hartuar për të qenë kosto neutral për buxhetin publik</i>	
TOTALI ME POTENCIAL TË PLOTË++		307.6 kt	87.8 ktoe		
Përmirësimi i transportit rrugor publik		Modal shift from car to public transport (20% to 40% on the Tirana-Durrës case study)	11 kt (vlerat mesatare për rastin e studimit Tiranë-Durrës)	4 ktoe (vlerat mesatare për rastin e studimit Tiranë-Durrës)	105 (vetëm sistemi i informacionit + konsulenca, mesatarisht) *****

Masa që ka impakt direkt në qëndrueshmëri (CO2, ndotësit e ajrit, konsumi i energjisë)
Udhëzimet (vlerësimi i benefiteve potenciale të qëndrueshmërisë)
Masa shoqeruese

* Vlera mesatare vjetore = Përfitimi total vlerësuar në kapitujt e mëparshëm për periudhën deri me 2020 ndarë sipas viteve të operimit

** Elfektet shtesë nga implementimi i projekteve të kapaciteteve rrugore të para sis hue të rëndësishme për qëndrueshmërinë

*** Duke përfshirë punime kapitale të asfaltit (90% of the total), monitorimi dhe menaxhimi asetesh rrugore.

**** Në krahasim me teknikat tradicionale.

***** Investimet dhe kostot për terminalët, dhe shtesa të mundshme që duhen konsideruar

+ Duke përfshirë: 2 rastet e studimit për projektet e kapaciteteve rrugore, përmirësimin e kushteve të asfaltit, transportin publik Tirana – Durrës, menaxhimi i mallrave dhe incentivat fiskal

++ Duke përfshirë si "TOTAL" ashtu si edhe efektet shtesë: novacioni i asfaltit, transporti i integruar dhe planifikimi i përdorimit të tokës

Tabela 41 – Përmbledhje e përfitimeve dhe kostove të masave STP

Duke përmbledhur të dhënat e paraqitura më lart, **përfitimi i përgjithshëm i STP** ("Skenari i Planit të Veprimit") që vjen nga kombinimi i masave të propozuara që kanë impact të rejtëpërdrejtë (shoqëruar nga masa për lëvizjen e ndërgjegjshme & monitorimin e cilësisë së ajrit dhe trafikut) mund të vlerësohet **181.5 kt CO2 dhe 47.8 ktoe energji në vit** (duke marrë në konsideratë vetëm masat bazike, dmth., efektet e dy rasteve të studimit për projektet mbi zgjerimin e kapacitetit të rrugëve, përmirësimin e kushteve të asfaltit të rrugëve, përmirësimi i transportit publik në Tiranë – Durrës, menaxhimin e integruar të transportit të mallrave dhe taksa me bazë efikasitet dhe stimulim).

Kjo mund të rritet afërsisht deri në **më shumë se 300 t CO₂ / vit** (dhe **87.8 ktoe** energji) në rastin e “potencialit të plotë” të STP. Kursimet shtesë në këtë skenar vijnë nga:

- projekte të tjera për zgjerimin e kapacitetit të rrugëve që prodhojnë benefite të ngjashme në efikasitet si rrjedhojë e eliminimit të dyndjes në disa rrugë;
- efekti i inovacionit të asfaltit (në veçanti riciklimi i ftohtë)
- implementimi i planit të integruar për përdorimin e tokës dhe transportit;
- përfitimet nga përmirësimi i transportit publik janë më të larta kur është marrë në konsideratë rrjeti i plotë, dhe jo vetëm për Tiranë-Durrës.

Në terma të reduktimit të CO₂ në Skenarin e Planit të Veprimit, shifrat e përmendura më lart për reduktimin e CO₂ me implementimin e STP (181.5 ktonë CO₂ p.a., ose 307.6 ktonë CO₂ p.a.(në rast se është konsideruar “potenciali i plotë”) do të zvogëlonin totalin e CO₂ të prodhuar nga aktivitetet e transportit në 2020 nga 2,193 ktonë në 2,011 ktons (ose 1,885 në rastin e “potencialit të plotë”), dmth. një **reduktim relative nga 8% në 14%.**

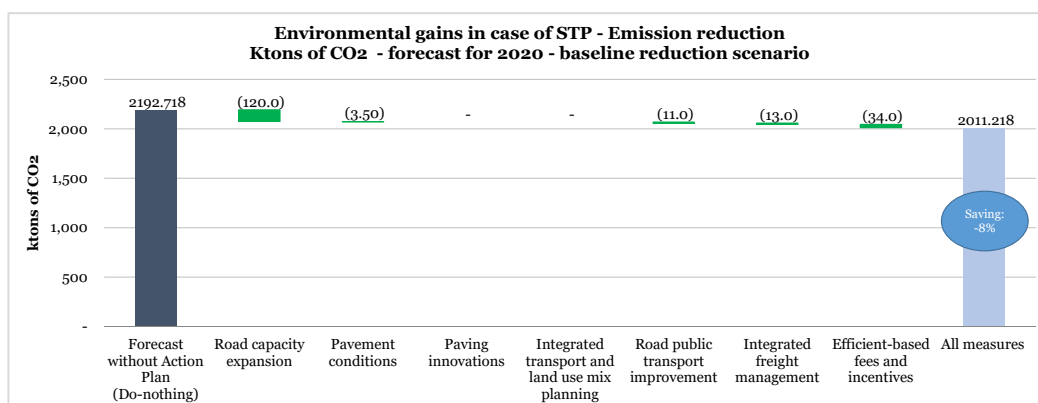


Figure 38 – Reduktimi I CO₂ sipas Planit të veprimit (parashikimi për 2020) – Skenari baze

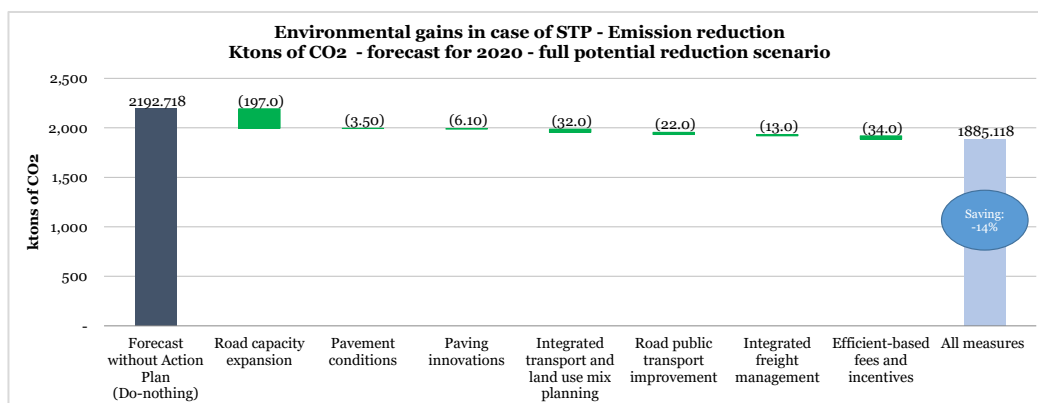


Figure 39 – Reduktimi I CO₂ sipas Planit të veprimit (parashikimi për 2020) – Skenari me opsione të plota

CO ₂ (ktonë) – Parashikimi për 2020	CO ₂ (ktonë) – Parashikim i për 2020 (skenari i bazës)	CO ₂ (ktonë) – Parashikim i për 2020 (skenari “potencial i plotë”)
Pa Planin e Veprimit (Pa bërë asgjë)	2,192.7	2,192.7
Zgjerimi i kapacitetit	-120.0	-197.0
Kushtet e asfaltit	-3.5	-3.50
Inovacioni për asfaltimin	-	-6.10
Planifikimi i integruar i përdorimit të tokës dhe transportit	-	- 32.0
Përmirësimi i transportit publik	-11.0	- 22.0
Menaxhimi i transportit të integruar të mallrave	-13.0	-13.0
Taksa me bazë eficientë dhe stimujt	-34.0	-34.0
Të gjitha masat	-181.5	-307.6
Parashikimi me Planin e Veprimit	2,011.22	1,885.4

Tabela 42 – Reduktimi i CO₂ me Planin e Veprimit (vlerat mesatare vjetore)

Në mënyrë të ngjashme me emetimin me CO₂, **konsumi i energjisë** nga aktivitetet e transportit do të ulet me implementimin e masave të Planit të Veprimit, siç është paraqitur në figurën dhe tabelën e mëposhtme, paraqet reduktimin e Energjisë për 2020 në rastin e vënies në zbatim të Planit të Veprimit.

Kursimi në terma të **konsumit të energjisë** do të përfaqsojë 10% deri 18% të emetimeve që vijnë nga transporti (që i korrespondon 47.8 ktOE, ose 87.8 ktOE në rast sekonsiderohet “potenciali i plotë”). Benefitet e përgjithshme të qëndrueshmërisë të prodhuara nga masat e propozuara janë të rëndësishme në terma të reduktimit të emetimit me CO₂ dhe konsumit të energjisë, duke kontribuar në një sistem më eficient dhe të qëndrueshëm të transportit në vend.

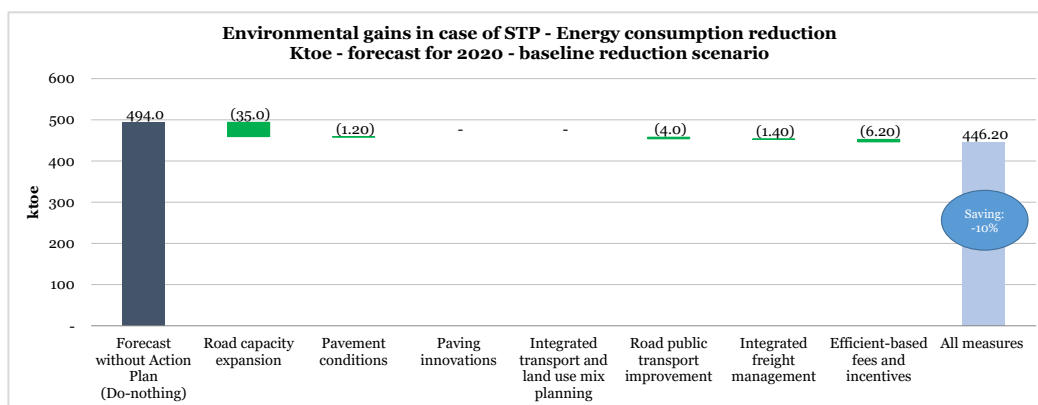
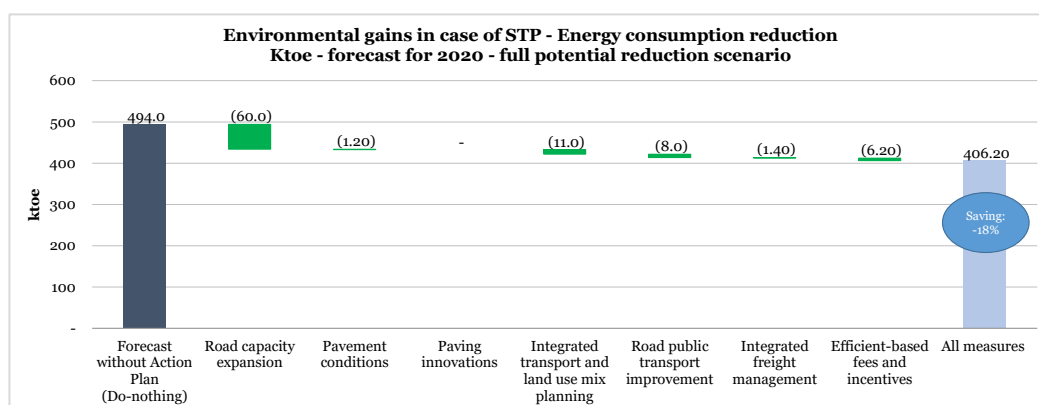


Figura 40 – Reduktimi i konsumit të energjisë me Planin e Veprimit (Parashikimi për 2020) – Skenari i reduktimit të nivelit bazë



ura 41 – Reduktimi i konsumit të energjisë me Planin e Veprimit (Parashikimi për 2020) – Skenari i reduktimit me potencial të plotë

CO ₂ (ktonë) – Parashikimi për 2020	CO ₂ (ktonë) – Parashikimi për 2020 (skenari i bazës)	CO ₂ (ktonë) – Parashikimi për 2020 (skenari “potenciali i plotë”)
Pa Plan Veprimi (Pa bërë asgjë)	494.0	494.0
Zgjerimi i kapacitetit	-35.0	-60.0
Kushtet e asfaltit	-1.2	-1.2
Planifikimi i integruar i përdorimit të tokës & transportit	-	-11.0
Përmirësimi i transportit publik	-4.0	-8.0
Menaxhimi i transportit të integruar të mallrave	-1.4	-1.4
Taksa me bazë eficientë dhe stimujt	-6.2	-6.2
Të gjitha masat	-47.8	-87.8
Parashikimi me Planin e Veprimit	446.2	406.2

Tablela 43 – Reduktimi i konsumit të energjisë me Planin e Veprimit (vlerat mesatare vjetore)

Benefitet e përgjithshme nga masat e propozuara janë të rëndësishme në terma të ndotjes me CO₂ dhe energjisë së konsumuar në krahasim me situatën “Pa bërë asgjë”, që kontribuojnë në një system më eficient dhe të qëndrueshëm të transportit në vend.

4.3.3 Masat afatgjata

Siç është paraqitur në kapitullin 3.2, një paketë masash lehtësuese janë propozuar në dokumentin përgatitor teknik të a set of mitigations measures have been proposed in the technical preparatory document of the Albanian Intended Nationally Determined Contribution (INDC), megjithëse INDC zyrtare e prezantuar në COP21 nuk vendos një target specific reduktimi për sektorin e transportit.

Dy nga këto masa janë të përfshira në STP (specifikisht “Ndryshimin modal (falë skemës së autobusëve me transit të shpejtë)” dhe “Rritja e efikasitetit të flotës së mjeteve me benzinë dhe naftë”).

Dy masat e tjera të propozuara (mjetet rrugore me karburant alternativ; Biokarburanti) **kërkojnë edhe/ose janë qartësisht të propozuara për një afat më të gjatë** se ato të STP (2020). Është gjithsesi me vlerë që të përmenden, duke qenë se **aktivitetet përgatitore për to** (studimi i fizibilitetit, vlerësimi i impaktit, përputhja me legjislacionin) do të jenë gjithashtu pjesë e aktiviteteve në pesë vitet e ardhshme.

Mjetet rrugore që furnizohen me karburant alternativ

Dokumenti i background-it teknik të INDC parashikon prezantimin e mjeteve me benzinë dhe naftë hibride, mjete elektrike dhe mjetet e furnizuara me gaz.

Kategoritë e mjeteve me karburant alternative janë si më poshtë;

- **Mjetet hibride elektrike (HEV)** kanë edhe motor me djegie të brendshme dhe një motor dhe gjenerator elektrik, prezenca e tyre mundëson karburant më ekonomik se mjetet tradicionale.
- **Mjetet hibride elektrike Plug-in (PHEV)** janë të ngjashme me një hybrid të rregullt me motor me djegie të brendshme (ose qeliza karburanti) dhe motor dhe gjenerator elektrik, por janë të pajisura edhe me mbushës baterie dhe porta elektrike; në këtë mënyrë mund të karikohen kur janë të parkuara;
- **Mjetet elektrike me bateri (BEV)** nuk kanë ndotje të drejtpërdrejtë CO₂, ndërsa impakti jo i drejtpërdrejtë i karbonit varet nga evolucioni prodhimit të përgjithshëm të energjisë elektrik në vend;
- **Mjetet me gaz të lëngshëm (LPG) dhe me gaz natyror (NG)** kanë motor djegie me gaz; nuk prodhojnë grimca dhe kanë ndotje me CO₂ dei në 20-25% më pak se mjetet tradicionale (në veçanti, në rastin e përdorimit të NG). Ato kërkojnë infrastrukturë specifike për shpërndarjen e gazit.

Sipas të dhënave nga Agjensia Europiane e Mjedisit⁵⁵, niveli mesatar i ndotjes me CO₂ i mjeteve me karburant alternativ – krahasuar me mjetet tradicionale – janë si më poshtë:

Lloji i mjeteve	Emetimi mesatar me CO₂/ km (mjetet)
Benzine tradicionale	125.6
Naftë tradicionale	123.2
Benzine HEV	66.9
Naftë HEV	69.0
BEV	0
LPG	120.3

⁵⁵ EEA Raporti teknik No 16/2015 – Monitorimi i emetimit të CO₂ nga mjetet dhe furgonat në 2014

Prezantimi i shkallës së mjeteve me karburant alternativ do të varet nga evolucioni i çmimeve të karburantit, mjedisi rregullator (krijimi i skemave për taksat dhe stimujt financiarë që nxisin blerjen e këtyre mjeteve), si dhe disponueshmëria e infrastrukturës. Sipas studimit të fundit McKinsey “Duke qenë se kostot për shkallën e lartë të shpërndarjes së infrastrukturës në Europë janë shumë të konsiderueshme për t’u mbajtur vetëm nga sektori publik (one sloë tteo-plug charging station costs ~EUR 2,000 in hardëare alone), një nga sfidat më kritike për sektorin EV është arritja e qëndrueshmërisë tregtare në vendosjen e infrastrukturës charging në vitet e ardhshme”.

Progresi në teknologji, përfshirë smart charging (kohë më e shpejtë për mbushjen e baterisë) dhe longer operating range betëeen recharging, do të sjellë përdorimin e PHEV dhe EV për lëvizjet ekstra-urbane.

Rëndësia e prodhimit të hidrocentraleve në vend (100% e prodhimit total kombëtar të energjisë, dhe 60% e totalit të energjisë së përdorur – statistikat 2014, INSTAT) nënkupton që përdorimi i PHEV dhe BEV do të ishte premtues, veçanërisht për lëvizjet urbane dhe lokale, me kufizimin që lidhet me shorter all-electric trip range, nevoja e vendosjes së infrastrukturës së karikimit i cili do të ishte më i kufizuar.

Masa e propozuar mund të kontribuojë dukshëm në qëndrueshmërinë afatmesme/afatgjatë në vend, veçanërisht për udhëtimet urbane/lokale, duke marre parasysh që tregu mjeteve në Shqipëri e justifikon kërkesën për këto infrastrukture të re.

Studime të mëtejshme do të ndërmerren në vitet e ardhshme për të analizuar potencialin e tregut, kostot e infrastrukturës dhe plani i përshtatshëm i vendosjes. Nga ana rregullatore, masa e propozuar STP për skemën e re të taksave dhe stimujve (siç është ilustruar në paragrafin **Error! Reference source not found.**) është e përshtatshme për të inkurajuar përhapjen e mjeteve që furnizohen me karburant alternativ në Shqipëri.

Impakti i pritshëm në ndotjen me CO₂ nga transporti do të varet në % e flotës së mjeteve që do të zëvendësohet nga këto mjete me karburant alternative, duke konsideruar që reduktimi potencial i ndotjeve me CO₂ për mjet*km do të ishte ndërmjet 20% dhe 100% në varësi të shpërndarjes specifike të llojeve të ndryshme të mjeteve.

Entiteti implementues i ndërhyrjeve përgatitore do të jetë Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës në bashkëpunim me Ministrinë e Energjisë.

Biokarburantet

Background teknik i dokumentit të INDC propozon targetin e biokarburantit me 10% deri në 2030 (5% në 2025), kështu që është shpjeguar qartësisht si një masë afatgjatë.

Masa është shumë efektive, duke qenë se – ndërsa përmirësojnë efikasitetin e mjeteve – biokarburantet përdorin gjithashtu edhe reduktimin e emetimeve me CO₂ në sektorin e transportit (normalisht ndotjet me CO₂ për mjet*km janë 50-60% më të ulëta se

karburantet e lëngshme fosile) në kosto të arsyeshme. Biokarburantet mund të përdoren në të gjithë mjetet e transportit.

Në realitet, objektivat e vendosur në dokumentin e INDC janë në të njëjtën linjë me ato që janë vendosur në nivel global nga Agjensia Ndërkombëtare e Enërgjisë⁵⁶. IEA, që vlerëson se në 2010 biokarburantet kanë siguruar 2% të totalit të karburantit për transport, propozoi rritjen e kësaj shpërndarje deri në 5% në 2005, 10% në 2030 dhe 27% në 2050.

Në terma të **impaktit të pritshëm në ndotjet me CO₂ nga transporti**, propozimi i INDC i korrespondon një reduktimi të përgjithshëm prej 2.5-3% të totalit të emetimit me CO₂ deri në 2025 (duke parë objektivin e shpërndarjes 5% në totalin e energjisë së përdorur, dhe reduktimin e pritshëm me 50-60% të emetimeve me CO₂ për mjet*km krahasuar me karburantet fosile) dhe deri 5-6% në 2030 (duke parë objektivin e shpërndarjes 10% në totalin e energjisë së përdorur).

Siç u përmend më lart, **korniza kohore** është kryesisht periudha 2021-2030, dhe objektivi i vendosur nga INDC duket të jetë sfidues për Shqipërinë. Prandaj, masa ka mundësi që të mos garantojë efekt brenda afatit të STP. Gjithsesi, vlen të rekomandohet se aktivitetet përgatitore do të mbahen Brenda 5 viteve të ardhshme, si:

- **vlerësim teknik i realizueshmërisë së objektivit për biokarburant dhe përgatitja e planit të veprimit në lidhje me të**, duke drejtuar zinxhirin e plotë të furnizimit me biokarburant; llojet më të përshtatshme dhe të avancuara të biokarburantit dhe proceset e prodhimit; zinxhiri i shpërndarjes etj
- **implementimi i ndërhyrjeve të nevojshme rregullatore dhe teknike, në veçanti** për të siguruar përputhjen me Nenin 18 “Verifikimi i përputhshmërisë me kriteret e qëndrueshmërisë për biokarburantet dhe biolikuidet” të Udhëzimit të BE 2009/28 për Energjitë të Rinovueshme, veçanërisht në lidhje me vendosjen e skemës së certifikimit, proceset e lidhura dhe subjektet përgjegjës.

Entiteti implementues për biokarburantet do të jetë Ministria e Enërgjisë në vend të Ministrisë së Transportit, duke qenë se është përgjegjëse për furnizimin me energji dhe politikat e energjisë.

Zhvillimi i transportit hekurudhor

Zhvillimi i transportit hekurudhor – duke parë gjendjen aktuale të sistemit – kërkon më shumë kohë se ajo që mbulon STP (2020). Gjithsesi, është me rëndësi të theksohet elementi mundshmëri për strategjinë e zhvillimit të hekurudhës si rezulton nga studime të rëndësishme dhe dokumentat e politikave.

Prioritizimi i projekteve të hekurudhës

Sipas një studimi në vazhdim të përshtatshmërisë⁵⁷, realizuar nga Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës (MTI) dhe me financimin e Fondeve të EBRD Technical Cooperation, paraqitet zhvillimi i mundshëm i hekurudhës në Shqipëri, duke theksuar

⁵⁶ IEA, Technology Roadmap: Biofuels for Transport, 2011

⁵⁷ Dromos Consulting Ltd., (“Detailed Design of the Railway Line Durrës - Tirana Public Transport Terminal (PTT) and of the new railway connection to Rinas Airport (TIA) and Financial/Economic Appraisal of the whole Albanian Railway Network”, 2016

rolin potencial të hekurudhës pas 2020 dhe me qëllim përgatitjen e një plani racional të projekteve të hekurudhës në Shqipëri⁵⁸.

Studimi parashikon një component specifik në lidhje me hekurudhën e re Tiranë – Aeroporti Rinas, (rreth 37 km) që do të integrojë (dhe përditësojë) çfarë është prezantuar në Masë në terma të ndarjes së llojit të transportit dhe prirjes për të përdorur transportin public për këtë seksion.

Segmente të tjera hekurudhore që janë shqyrtuar në studim janë:

Segment	Length (km)
Rail Segment 2, Durres-Rrogozhine	34,60
Rail Segment 3, Rrogozhine-Vlore	84,40
Rail Segment 4, Rrogozhine-Elbasan	40,40
Rail Segment 5, Elbasan-Pogradec	64,21
Rail Segment 6, Vore-Shkoder	84,90
Rail Segment 7, Shkoder-Hani i Hotit	34,70
Rail Segment 8, Fier-Ballsh, Budull-Fushe Kruje etc.	39,00

Shtrirja e Korridorit Mesdhetar në Shqipëri

Pas Marrëveshjes formale të Konventës së Vienës (**Axhenda e Konektivitetit e BE, Qershor 2015**), dhe me qëllimin e përmirësimit të lidhjeve të Ballkanit Perëndimor me BE, u vendos nga Komisioni Europian se tre Korridoret Kryesore që do të shtrihen në Ballkanin Perëndimor janë:

- 1) Korridori Mesdhetar Orient-East
- 2) Korridori Mesdhetar
- 3) Korridori Rhine-Danube

Kjo Marrëveshje do të influencojë politikat kombëtare për hekurudhën në Shqipëri në aspektin afatgjatë. Si pjesë e Gjashtë vendeve të Ballkanit Perëndimor (ËB6), Qeveria Shqiptare⁵⁹ do të jetë pjesë e Korridorit Mesdhetar dhe do të punojë në të njëjtën linjë me rekomandimet e BE për përmirësimin e sistemeve të transportit në terma të infrastrukturës dhe masave operative.

Në lidhje me këtë, është identifikuar një listë projektsh prioritare që kanë si qëllim rinovimin nga 2016 e pikave më kritike infrastrukturore, përgjatë shtrirjes së Korridorit Mesdhetar.

Zhvillimi i masave STP pas 2020 që përfshijnë transportin hekurudhor

Zhvillimi i planifikuar i rrjetit hekurudhor pas 2020 (linja Durrës – Tiranë – Shqipëri/Mal i Zi, kufiri, e përfshirë në rrjetin kryesor të Korridorit Mesdhetar, dhe projekte të tjera të vendosur si prioritarë në studimin e Dromos) do të mbështesin një zhvillim të mëtejshëm të dy masave kryesore që janë të përfshira tashmë në STP:

- Përmirësimi i transportit publik;
- Menaxhimi i transportit të integruar të mallrave.

Në veçanti, disponueshmëria e rrjetit të përmirësuar hekurudhor do të sjellë qëndrueshmërinë e linjave të transportit / përmirësimin e rregullsisë dhe frekuencës së shërbimit rrugor para 2020 për t'u transformuar më vonë në shërbim hekurudhor të

⁵⁸ Study details: Project No C25990/WBES-2013-03-02, signed on April 15, 2015 between the Albanian Ministry of Transport and Infrastructure (MTI) and JV Railcon upon a grand under the EBRD Technical Cooperation Funds

⁵⁹ Other countries involved are Bosnia and Herzegovina, the former Yugoslav Republic of Macedonia, Kosovo, Montenegro and Serbia.

cilësisë së lartë për pasagjerët kur rrjeti të zgjerohet. Kjo do të aplikohet në veçanti në linjat me potencial më të lartë trafiku, si Tiranë – Aeroporti Rinas – Durrës (që do të jetë edhe seksion i linjës hekurudhore Korridorit Mesdhetar).

Gjithashtu, ngritja e rrjetit hekurudhor do të sjellë edhe vendosjen e shërbimeve intermodale të hekurudhës duke lidhur nyjet logjistike të planifikuara si pjesë e “Menaxhimit të integruar të transportit të mallrave”, si dhe pika të tilla me vende të tjera, sërish duke filluar me lidhjet që kanë potencial më të lartë trafiku. Përmirësimi i linjës hekurudhore në Portin e Durrësit do të mundësojë zhvillimin e shërbimeve intermodale ndërmjet portit dhe pikave të tjera logjistike në Shqipëri, si edhe me shtetet e tjera / zona të ballkanit Perëndimor që nuk kanë dalje të drejtpërdrejtë në det.

Kështu, ngritja dhe zgjerimi i rrjetit hekurudhor në Shqipëri do të sjellë një zhvillim më të qëndrueshëm të masave të planifikuara si pjesë e STP, dhe e fundit (e implementuar para 2020) do të përgatisë terrenin për një zhvillim pozitiv të trafikut hekurudhor kur projekti të përfundojë.



Si tregohet në figurën e mësipërme, shtrirja e përgjithshme e Korridorit Mesdhetar që kalon në Shqipëri përfshin si nyje kryesore Aeroportin e Tiranës, Portin e Durrësit dhe Tirana urban node. Për më tepër, edhe linja hekurudhore ndërmjet Durrës, Tiranë dhe Beograd-Bar është konsideruar pjesë e shtrirjes së korridorit⁶⁰.

Kjo linjë mbulon vetëm një pjesë të rrjetit hekurudhor në Shqipëri. Gjithsesi, është e pritshme që një shtrirje e tillë e Korridorit Mesdhetar në Shqipëri do të përshpejtojë rinovimin e sistemit hekurudhor në Shqipëri në linjë me standardet Europiane, si përcaktohet në rregulloret (BE) N° 1315/2013 dhe 1316/2013 (dmth. 740 m train load, 22,5 t axle loads, 100 km/h shpejtësi për transportin e mallrave).

4.3.4 Financimi i STP

Kostot për implementimin e masave që janë pjesë e STP janë të konsiderueshme dhe – me shumë mundësi – nuk mund të mbulohen plotësisht nga **buxheti kombëtar**, pavarësisht se disa nga masat më të rëndësishme nuk kanë kosto (psh. planifikimi i integruar i përdorimit të tokës dhe transportit) ose do të mbulojë kostot me anë të sinergjisë me një masë tjetër (veçanërisht, në rastin e stimuljeve për rinovimin e flotës së

mjeteve, pritet të mbulohen nga të ardhurat fiskale shtesë nga skema e taksës me bazë eficientë).

Mbështetja financiare nga programet e BE, si dhe financues të tjerë, do të plotësojnë burimet kombëtare për të siguruar një mbulim të plotë të nevojave financiare të STP, dhe rrjedhimisht implementimin në kohë të tij.

Ndihma financiare për Shqipërinë e IPA II ka një fond të shpërndarë në 2014-2020 prej €649.4 milion. Sektorët prioritarë të IPA II për financimin e periudhës 2014-2020 që janë më të rëndësishëm për mbështetjen e implementimit të STP janë si më poshtë:

- **Ndërhyrja në mjedis & Klimë:** përputhja me ligjet dhe standardet e BE; trajtim më i mirë i mbeturinave dhe ujit; kontroll i ndotjes së ajrit.
- **Transporti:** Infrastrukturë më e mirë dhe ndërlidhje rajonale; përmirësim i sigurisë së rrugëve, rritje e ndërveprimit (përputhja teknike ndërkufitare).

Fusha të tilla mbulojnë shumicën e masave të propozuara, kështu që do të jetë veçanërisht e rëndësishme që IPA II “Programet e Veprimit në Vend për Shqipërinë” që të përshtatet për vitet⁶¹ nga 2016 do t’i kushtojë një vëmendje të veçantë zonave të ndërhyrjes së këtij STP.

Shqipëria është gjithashtu e lidhur me programin **EU Horizon 2020**, që mund të jetë i përshtatshëm, në veçanti, për financimin e projekteve të financimit me në fokus **kërkimin dhe inovacionin**, përfshirë aplikimet pilot.

Ndërtimi i kapaciteteve dhe zhvillimi i aktiviteteve inovative në të gjitha fushat e rëndësishme për qëndrueshmërinë mund të mbështeten edhe nga **programi EU LIFE**. Gjatë 2014-2020 prioritetet e LIFE janë “Cilësia e ajrit dhe ndotjet” dhe “Përirësimi i ndryshimeve klimatike – reduktimi i ndotjeve greenhouse gas”. Aktivitetet për ndërtimin e kapaciteteve do të financohen 100%, ndërsa 60% bashkë-financim do të aplikohet për projektet e tjera.

Mbështetja financiare nga IFI si EIB, EBRD dhe Banka Botërore duket të jetë e përshtatshme në fushat e projekteve ku, në të njëjtën kohë, nevojat financiare janë më të larta dhe, dhe ka një potencial ndërhyrje nga **sektori privat** (falë kthimit të mundshëm të shpenzimeve) të tilla si zgjerimi i kapacitetit rrugor, përmirësimi i transportit public (nëpërmjet koncesionit të shërbimeve të autobusit) dhe menaxhimi i integruar i transportit të mallrave (veçanërisht për zhvillimin e transportit të konsoliduar të mallrave dhe pikave logjistike). Këta donator mund të mbështesin studimet duke zhvilluar vlerësimin e detajuar të fizibilitetit për këto masa.

Ndërhyrja e institucioneve në Shqipëri – Ministria e Transportit dhe Infrastrukturë dhe Ministri dhe Agjensi të tjera të rëndësishme siç janë specifikuar për çdo masë të STP – do të sigurojnë atë paketë financuese që është endryshme nga çfarë u përmend më lart, dhe do të përgjigjet për financimin e programit të ndërhyrjeve të tjera deri në 2020.

⁶¹ Programi i Veprimit për Shqipërinë për vitin 2015 wshtw pwrqwndruar nw sektorw tw tjerw : Demokracia dhe Qeverisja; Mbizotwrimi i Ligjit dhe tw drejtave themeltare; Edukimi, punwsimi dhe pwrfitimet sociale.

4.3.5 Afati kohor për implementimin e STP

Hapësira kohore për dizenjimin e detajuar dhe implementimin e masave të STP është prezantuar në paragrafët nga 4.2.1 te **Error! Reference source not found.** duke përshkruar me detaje çdo masë.

Në një nivel më të lartë, tabela e mëposhtme paraqet piketat kryesore që duhet të arrihen në periudhën 2016 – 2020 për të siguruar implementimin e duhur dhe në kohë të STP.

Viti	Objektivat kryesor
2016	- Ngritja e një entiteti kordinues dhe monitorues - Sigurimi dhe integrimi fondeve te donatorëve - Draftimi dhe aprovimi I ndryshimeve ligjore - Përfundimi studimeve të fizibilitetit dhe planit të implementimit (sipas përshkrimit të masave) - Finalizimi selektimit të kontraktorëve për kontratat e mirmbajtjes dhe fillimit të punimeve - Adaptimi I normave teknike për të ndihmuar teknikat novative të asfalteve (riciklim i ftohte) - Dizenjim I detajuar / prezantimi I fushatave të informacionit - Përfundimi I aktiviteteve përgatitore për ngirtjen e sistemit të monitorimit të trafikut dhe cilësisë së ajrit - Përgatitja e udhëzuesve për kërkesën ndaj TIA / YS për përdorimin e tokës / zhvillimi projekteve dhe planeve - Përfundimi përgatitjeve për përmirësimin dhe racionalizimin e rrjetit të autobuzeve inter urban
2017	- Sistemet e monitorimit të trafikut dhe cilësisës së ajrit në operim - Selektimi kontraktorit për linjat inter urbane me koncesion nëpërmjet prokurimit publik dhe fillimi operimit të tyre - Sisteme të reja informacioni mbi operimin e linjave të reja inter bus - Vlerësim teknik dhe ekonomik si dhe negocim institucional për konsolidimin e nyjeve logjistike - Incentivat dhe skema e re fiskale në fuqi - Nisja e aktiviteteve përgatitëse për implementimin e masave afat gjata të propozuara nga INDC (në mbështetje të përdorimit të karburanteve alternative dhe bio karburanteve)
2018 - 2019	- Ngritja e terminaleve per linjat inter urbane në qytetet e medha - Fillimi punës për konsolidimin e mallrave dhe nzjeve të logjistikës , si dhe sistemeve të informacionit - Përfundimi Nisja e aktiviteteve përgatitëse për implementimin e masave afat gjata të propozuara nga INDC (në mbështetje të përdorimit të karburanteve alternative dhe bio karburanteve)

Viti	Objektivat kryesor
2020	- Përfshirja e konceptit të ricklimit të ftohtë në tenderat për mirëmbajtjen e rrugëve - Implementimi projektit pilot për strategjitë e përdorimit mix të tokës - Të gjitha masat të jene operationale me përjashtim atyre që janë zhvilluar si udhëzues

4.3.6 Bashkë-Përfitimet e STP

Implementimi i masave të përshkruara në paragrafët e mëparshëm do të prodhojë **bashkë-përfitime** jo të drejtpërdrejt, që Plani për Qëndrueshmërinë e Transportit do të marrë në konsideratë.

Bashkë-përfitimet kuptohen si përfitimet që vijnë nga implementimi i një politike dhe i shtohen objektivave kryesorë të politikës. Paneli Ndërqeveritar për Ndryshimet Klimatike (IPCC) përkufizon bashkë-përfitimet si “përfitimet e politikave që janë implementuar për arsye të ndryshme në të njëjtën kohë –*duke përfshirë përmirësimin e ndryshimeve klimatike – acknowledging that most policies addressing greenhouse gas mitigation have other ... shkaqe njësoj të rëndësishme*”.

Prandaj, benefitet që nuk janë objektiv i drejtpërdrejtë i politikës ose pjesë e qëllimit thelbësor, janë quajtur “bashkë-përfitime”. Identifikimi i të gjithë bashkë-përfitimeve të rëndësishme është një prioritet i lartë në studimet për bashkë-përfitimet, si shumë politika, sidomos në vendet e zhvilluara, merren nga një kërkesë për optimizimin e kostos për të arritur te niveli më i mirë i emetimeve duke llogaritur të gjithë kostot dhe përfitimet. Përfshirja e bashkë-përfitimeve të tjera monetare dhe jomonetare i lejon hartuesit e politikave të rrisin ngushticën ekonomike dhe burimet e programeve të tyre dhe të korrrin përfitime të konsiderueshme administrative dhe publike (U.S. EPA, 2011).

Korniza e bashkë-përfitimeve në sektorin e transportit

Një qasje bashkë-përfitimi kapitalizon ndërveprimin mes problemeve lokale (psh. dyndja, ndotja e ajrit, etj.) dhe pasojave globale të të ardhmes (ndryshimet klimatike) duke integruar objektiva të shumtë në planifikimin e projektit. Në lidhje me lëvizjen, aksesueshmërinë, sigurinë rrugore, ndotjen e ajrit dhe emetimit me CO₂ në një mënyrë gjithëpërfshirëse, një qasje bashkë-përfitimi jo vetëm që maksimizon përfitimet por edhe minimizon kostot. Qasja gjithashtu do të nxitë hartuesit e politikave që të llogarisin multiple benefits in the ex-ante planning stage të një projekti transporti in contrast to acknowledging ancillary or secondary benefits ex post. Figurat e mëposhtme paraqesin kornizën e bashkë-përfitimeve në sektorin e transportit dhe bashkëpërfitimet e Qëndrueshmërisë së Transportit.

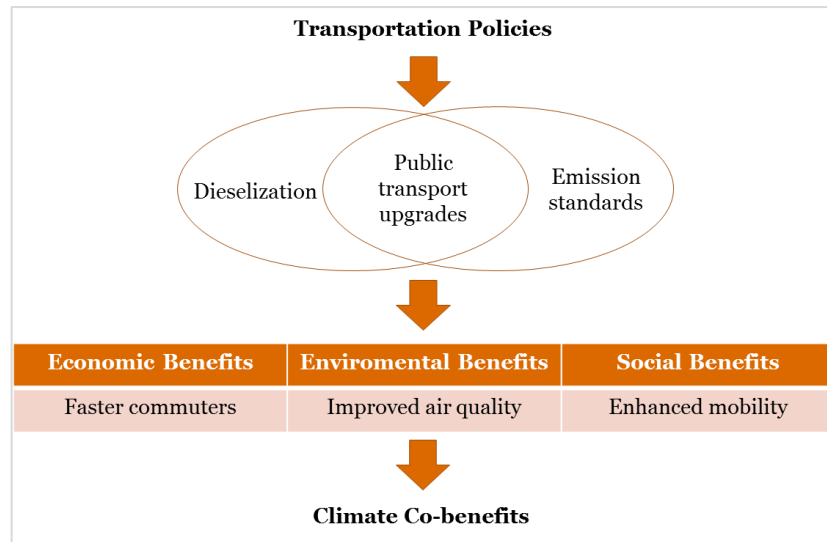


Figure 42 – Qasja e perfitimeve te perbashketa midis politikave te transportit

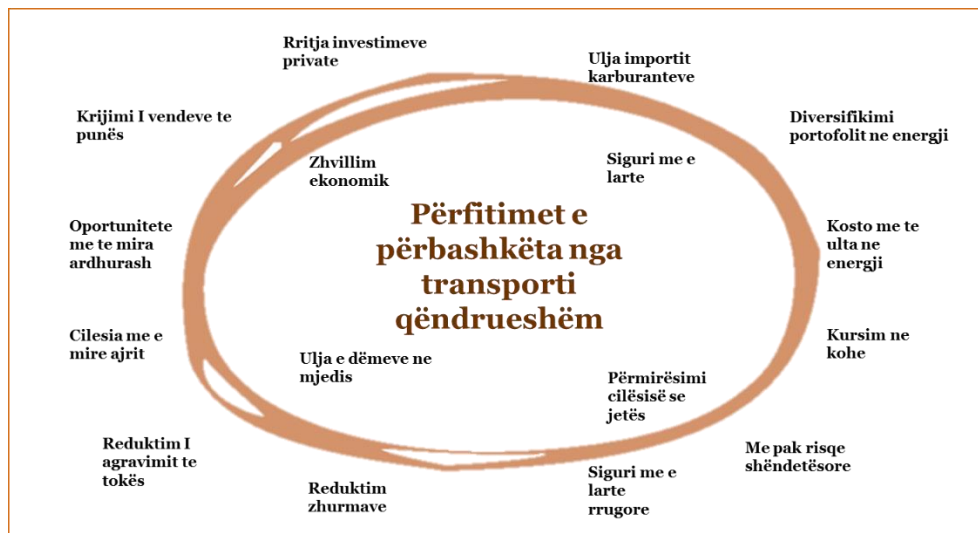


Figure 43 - Bashke perfitimet e transportit te qendrueshem

Bashkë-përfitimet e STP

Bashkë-përfitimet më të rëndësishme që vijnë nga masat për transportin që janë përfshirë në STP janë listuar më poshtë (siç është prezantuar për çdo projekt), për të mundësuar shembuj koherentë për kornizën e bashkë-përfitimeve që është paraqitur në figurën e mësipërme, duke iu referuar masave specifike.

Masat STP	Përfitimet e pritshme të përbashkëta
Zhvillimi kapaciteteve	➤ Reduktimi në kongestion, përmirësimi dhe rritja e besueshmerisë në sistemin e transportit
Përmirësimi kushteve asfaltit	➤ Reduktimi i aksidenteve ➤ Rritja e komoditetit në rrugë ➤ Kosto më të ulëta transporti rrugor
Novacionet e asfaltit	➤ Reduktim të kostove të mirëmbajtjes ➤ (Në rastin e një implementimi më të shpejtë të inovacionit) zhvillimi paralelisht dhe i kompanive lokale të ndërtimit duke i bërë me kompetitive
Masa të zgjuara dhe të buta	➤ Rritja e informacionit ndaj qytetarit në lidhje me përfitimet që ai ka në rast të një përdorimi të duhur të sistemit të transportit (duke ndikuar dhe në dhenien me kujdes të mjeteve, si dhe zgjedhja racionale e llojit të transportit)
Stacionet e monitorimit të cilësisë së ajrit	➤ Monitorimi i burimeve të ndotjes krahas trafikut (psh, fabrika etj) ➤ Reduktimi i efekteve negative nga ndotja (vdekshmeria nga ceshtje kardiovaskulare dhe frymemarrje, demtimi i fasadave dhe monumenteve etj) si pasojë e implementimit në kohë reale
Përmirësimi i sistemit të transportit publik	➤ Reduktimi në kongestion si rrjedhojë e ndërrimit apo kalimit nga transporti privat në atë publik; ➤ Reduktimi i aksidenteve si rrjedhojë e ndërrimit apo kalimit nga transporti privat në atë publik; ➤ Reduktimi i zhurmave.
Menaxhimi integruar mallrave	➤ Përmirësimi apo rritja e besueshmerisë në sistemin e transportit të mallrave ➤ Përmirësimi i transportit lokal të mallrave dhe rritja e konkurrencës në raport me kompanitë huaja transporti) ➤ Reduktimi në kostot e transportit të mallrave dhe përmirësimi i kompetitivitetit të ekonomisë shqiptare (import / export)
Incentiva dhe tarifa eficiente për rinovimin e mjeteve	➤ Reduktimi aksidenteve (mjetet e reja kanë mundësi më të pakta për probleme mekanike) ➤ Reduktimi i efekteve negative në ndotjen e ajrit (vdekshmeria nga ceshtje kardiovaskulare dhe frymemarrje, demtimi i fasadave dhe monumenteve etj) si pasojë e implementimit në kohë reale
Përdorimi tokës	➤ Optimizimi i përdorimit të tokës duke evituar humbjen e veteë tokës si dhe duke lejuar ruajtjen e ekosistemit dhe kulturave të ndryshme bujqesore

Siç është paraqitur në listën më sipër, bashkë-përfitimet nga STP ndryshojnë në bazë të natyrës së masave të transportit, dhe do të impaktojnë në aspekte të ndryshëm të natyrës, shoqërisë dhe ekonomisë.

4.3.7 Struktura e kornizes ligjore

Siç është përcaktuar në përshkrimin e masave të propozuara, në shumicën e rasteve kuadri ekzistues ligjor shqiptar duket të kërkojë ndryshime të rëndësishme, duke u përditësuar në mënyrë të mjaftueshme dhe / ose duke u bere me fleksibël për të bërë të mundur zbatimin e veprimeve të propozuara.

Në mënyrë të veçantë - në bazë të vlerësimit të ndikimeve ligjore të kryera si pjesë e zhvillimit të STP - nuk ka nevojë për akte të reja ligjore ose ndryshime të nevojshme për zbatimin e masave të mëposhtme.

- masa që lidhen me zhvillimin e infrastruktures rrugore dhe asfaltimit (zgjerimi i kapaciteteve, permiresimi i kushteve të asfaltit, inovacione në asfaltimin e rrugëve), duke qene se ekziston nje kuader i mjaftueshem ligjor;;
- masa “te buta dhe te zgjuara” (Nisma për lëvizshmëri të ndërgjegjshme), për shkak të mungesës së ndikimit ligjor të kesaj mase;
- përdorimi i integruar i tokës dhe planifikimi i transportit, për shkak se Ligji 107/2014 "Për planifikimin dhe zhvillimin e territorit" tashmë përfshin rëndësinë e çështjeve të transportit, si pjesë e planifikimit të përdorimit të tokës (sidoqoftë, ndoshta disa udhëzime në nivel ministrie mund të sugjerojnë zhvillimin e Vlerësimeve për Ndikimin në Transport ose Deklarata për Transportin kur e përshtatshme);
- përmirësimi i transportit publik, duke pasur parasysh se si koncesioni është edhe prokurimi i shërbimeve të autobusëve tek sektori privat janë të parashikuara me legjislacionin ekzistues (megjithatë disa pershtatje/përmirësime mund të konsiderohen, për të përcaktuar më mirë kushtet për cedimin tek shërbimet private të operimit me autobusa, por kjo do të kerkonte që së pari të ndërmerreshin studimet e nevojshme paraprake);
- Menaxhimi i integruar i transportit të mallrave, duke pasur parasysh se modele të ndryshme për zhvillimin e propozuar të konsolidimit të transportit të mallrave dhe nyjet logjistike janë të mundshme sipas legjislacionit aktual (përfshirë PPP).

Rekomandohen si të përshtatshme ndryshimet apo pershtatjet e mëposhtme në legjislacionin ekzistues:

- në lidhje me "cilësinë e ajrit dhe stacionet e monitorimit të trafikut", do të ishte e këshillueshme të parshpejtohej hyrja në fuqi e Ligjit nr. 162/2014 "Për mbrojtjen e cilësisë së ajrit", nga 31.12.2017 në 31.12.2016, me kusht që rrjeti i stacioneve (ose të paktën një pjesë e tij) mund të jetë operacional në atë datë, për të siguruar se korniza perkatese ligjore të jete në fuqi kur monitorimi të fillojë;
- për masën "Tarifat (taksat) e makinave të bazuara në efience", ndryshimi i formulës për llogaritjen e takses vjetore të automjeteve të përdorura, përjashtimi i automjeteve të reja nga taksa, si dhe aplikimi i një 0 (zero) koeficienti për automjetet LPG do të kërkojë ndryshimin e Ligjit nr. 9975, datë 28.10.2008 "Për taksat kombëtare", dhe Udhëzimit nr. 26, datë 04.09.2008 të Ministrisë të Financave

në zbatim të këtij ligji, siç thuhet në paragrafin “ Tarifat e bazuara ne eficience dhe stimujt per ripërteritjen e flotes 4.2.9-seksioni 1;

- për masën mbi “Incentiva financiare për automjete të pastra”, duke synuar stimulimin e blerjes se makinave te reja apo makinave te vjetra efikase (ndotje te ulët) do te jete i nevojshem miratimi i një ligji të veçantë.
- Në mbështetje gjithashtu, Ligji Nr. 9936, datë 26.06.2008 “Për menaxhimin e sistemit të buxhetit në republikën e Shqipërisë” parashikon ekzistencën e "fondeve speciale" (përgatitur nga një njesi speciale) që janë fonde që krijohen nga një ligj specifik, gjeneruar nga të ardhura që lidhen ose jo me taksat, që përdoren vetëm për financimin e funksioneve/aktiviteteve special të qeverisjes qëndrore/vendore.

Së fundi, të gjitha masat me kosto të veçantë te zbatimit nga ana e financave publike do t'i nënshtrohen përfshirjes si një ze i veçantë në buxhetin vjetor të shtetit

4.3.8 Koordinimi, përditësimi dhe monitorimi i STP

Implementimi dhe monitorimi i STP kërkon përfshirjen e vazhdueshme të palëve më të rëndësishme të interes.

Do të jetë avantazh koordinimi i një **structure specifike (grupi i punës përgjegjës për mbështetjen dhe monitorimin e implementimit)**. Ky institucion duhet, në mënyrë të veçantë, të ndjekë aktivitetet e mëposhtme:

- **të mbledhë të gjithë të dhënat e transportit** me detajet e nevojshme që lidhen me masat e propozuara dhe t'i përmbledhë në një format të përshtatshëm për shpërndarjen;
- të hartojë **pyetsorët** në mënyrë që të ketë njohuri për kërkesën për transport;
- të implementojë një **databazë për sektorin e transportit**, duke përdorur të gjithë mjetet e rëndësishme siç është propozuar në masën “monitorimi i cilësisë së ajrit dhe trafikut”;
- të mbështesë implementimin e **planning modelling tools** në nivel kombëtare (psh. model transporti);
- të **mbledhë dhe analizojë të gjithë dokumentat e rëndësishëm** në lidhje me sektorin e transportit, në nivel kombëtar dhe ndërkombëtar (rregulloret Europiane, marrëveshjet e transportit, etj.);
- të **konsultohet me palët e interes të përfshira** (ministritë, institute i transportit, kompanitë, grupet e përdoruesve, etj.) për ndërhyrjet që do të realizohen dhe të konsiderojë ndërhyrjet e implementuara nga Ministria e Infrastrukturës duke përdorur të gjithë burimet (psh. ëëbsite);
- të mbështesë **vendim-marrësit** (Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës dhe ministri të tjera të rëndësishme, sipas përshkrimit të masave të STP) dhe **agjensitë qeverisëse** të përfshira në implementimin e aktiviteteve përgatitore që kërkojnë (nga hartimi i akteve ligjore që kërkojnë **Error! Reference source not found.** – deri te ndihma në përgatitjen e kërkesave për mbështetje financiare nga BE dhe IFI, si dhe të mundësojë elementët për hartimin e dokumenatve të tenderave për blerjen e shërbimeve të konsulencës, pajisjeve, etj., të nevojshme për implementimin e STP);
- të përgatisë në bazë vjetore **raportin për implementimin e STP** duke përfshirë ecurinë e masave të ndryshme, arritjet kryesore, vonesat, si dhe rezultatet në terma të ndotjes dhe konsumit të energjisë dhe të gjithë treguesit e

tjerë të implementimit që janë prezantuar deritani) sipas të dhënave të mbledhura.

STP duhet të përditësohet në mënyrë periodike (psh. çdo 4-5 vjet, edhe në çdo rast duke ndjekur afatet kohore të planeve të tjera kombëtare) në mënyrë që të merret në konsideratë:

- progresi në implementimin e masave (në bazë të raporteve vjetore);
- ndryshimi në kornizën ekonomike dhe rregullatore;
- ndryshimet në legjislacionin ndërkombëtar dhe/ose marrëveshjet e reja ndërkombëtare që janë të rëndësishme për qëndrueshmërinë e transportit;
- modifikimet në strukturën socio-ekonomike të Shteteve, si dhe zhvillimi i llojeve të ndryshme të transportit dhe sjelljeve të lëvizjes.

Në mënyrë që të verifikohen vazhdimisht rezultatet e implementimit të STP, **tregues specifikë** duhet të përcaktohen për të monitoruar progresin e tij, në terma të veçantë rezultatet e arritura dhe përfitimet. Një listë (jo e përmbyllur) është propozuar si më poshtë:

- Numri dhe shuma e kontratave të nënshkruara për zgjerimin e kapaciteteve dhe kushtet e asfaltit (breakdoën by contract);
- Numri i kilometrave rrugë të ndërtuara për çdo projekt;
- Numri i kilometrave rrugë të rehabilituar (me përmirësim të asfaltit)
- Kushtet e rrugëve sipas kategorisë (shumë e varfër, varfër, neutral, mirë, shumë mirë)
- Niveli i IRI (indeksi ndërkombëtar i ashpërsisë) në seksione të ndryshme të rrugëve
- Rrjedha e detajuar e trafikut sipas llojit, kategorisë dhe llojit të emjetit, faktorit të ngarkesës për transportin e pasagjerëve dhe mallrave
- Ndryshimi në qëndrueshmërinë e transportit (pyetsorë për publikun)
- Numri i stacioneve të monitorimit të cilësisë së ajrit dhe trafikut
- Numri i linjave të autobusëve ekstra-urbanë si pjesë e “Masave për përmirësimin e Transportit Publik” (autobus*km / vit)
- Evolucionin e kërkesës për transport public ekstra-urban (pasagjer*km / vit)
- Numri i stacioneve të autobusëve ekstra-urbanë në qytetet kryesore
- Numri i pikave logjistike dhe për konsolidimin e transportit të mallrave
- Ndryshimi në përbërjen e flotës së mjeteve në terma të moshës, përmasës, llojit të karburantit dhe teknologjisë
- Norma e rinovimit të flotës së mjeteve
- Niveli i të ardhurave nga taksat e qarkullimit në vit
- Niveli i stimuljeve për rinovimin e flotës së mjeteve në vit
- Ndryshimet e përgjithshme në nivelin e emetimeve dhe konsumit të energjisë.
- Kosto e implementimit për çdo masë
- Skema e financimit për çdo masë

Mbledhja e të dhënave dhe raportimi i treguesve të tillë do të jetë përgjegjësi e grupit të propozuar të punës, dhe do të mbështetet nga palët e interesit që janë në ngarkim për monitorimin e çdo mase.