



german
cooperation

DEUTSCHE ZUSAMMENARBEIT



I vetëm,
mund të ecësh shpejt,
Por së bashku,
mund të
shkojmë larg!

Proverb
afrikan

Lëvizshmëria Urbane e Qëndrueshme
në Vendet e Evropës Juglindore

SUMSEEC

UDHËRRËFYES PËR LËVIZSHMËRINË URBANE TË QËNDRUESHME NË VENDET E EJL

Implemented by:

giz Deutsche Gesellschaft
für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

In cooperation with:



BOTUAR NGA

Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Selitë e regjistruara: Bonn dhe Eschborn, Gjermani

Fondi i Hapur Rajonal për Evropën Juglindore - Eficiencia e Energjisë (ORF-EE)

Zyra Qendrore e GIZ-it në Bosnjë-Hercegovinë (BiH)

Zmaja od Bosne 7-7a (Importanne Centar 03/IV)

71000 Sarajevo, Bosnja dhe Hercegovina

T + 387 33 957 500

F + 387 33 957 521

giz-bosnienherzegowina@giz.de

www.giz.de

 @ORFEnergyEfficiency

Në

Nëntor 2018

Shtypur nga, dizajni dhe faqosja

GS Pixel

Neznanih junaka 31, Bijeljina, Bosnia and Herzegovina

Autori

Vesna Kolega

Redaktoi

Dubravka Bošnjak

Vesna Kolega

Partnerët e projektit

Koordinatorët e projektit për institucionet partnere:

Qyteti i Beogradit, Ognjen Todorović & Svetlana Stevanović

Qyteti i Podgoricës, Lazarela Kalezić

Qyteti i Prishtinës, Genc Bashota

Qyteti i Sarajevës, Nejra Selimović & Milan Trivić

Qyteti i Shkupit, Danijel Pavleski

Qyteti i Tiranës, Enton Punavija

Konferencë Periodike e qyteteve dhe bashkive në Republikën e Serbisë, Klara Danilović & Miodrag Glušćević

Unioni i Bashkive të Malit të Zi, Sanja Živković

Shoqata e Bashkive të Kosovës, Sazan Ibrahim

Shoqata e Bashkive dhe e Qyteteve të Federatës së Bosnjës dhe Hercegovinës, BiH, Amir Kupusija

Shoqata e Qyteteve dhe Bashkive në Republikën Srpska, BiH, Predrag Pajić

Shoqata e Unioneve të Vetëqeverisjes Lokale të Republikës së Maqedonisë, Aleksandar Arsovski

Shoqata e Bashkive të Shqipërisë, Agron Haxhimali

Kontribuan

Jelena Nikolić, Qyteti Kruševac

Dario Bušić, Ministria e Komunikimit dhe Transportit BiH

Aljaž Plevnik, Instituti i Planifikimit Urban, Republika e Sllovenisë (UIRS)

Grafika dhe figura

Levent Saran & Tamara Čolović

Graphics and Images

Levent Saran & Tamara Čolović

Ekipi GIZ ORF- EE

Joachim Gaube, Menaxher i Fondit Sektorial ORF-EE

Dubravka Bošnjak, Menaxhere Rajonale Projekti, BiH

Jasna Sekulović, Menaxhere Projekti dhe Koordinatore Vendore, Mali i Zi

Emina Durmo, Konsulente për Barazi Gjinore/Përfshirje Gjinore

Amela Vranić, Menaxhere Administrative, BiH

Ilija Sazdovski, Koordinator Vendor, Maqedoni

Ismail Beka, Koordinator Vendor, Shqipëri dhe Kosovë

Svetlana Bačanin, Koordinatorë Vendore, Serbi

Marina Cvetković, Menaxhere Administrative, Maqedoni

Zhaneta Shehi, Menaxhere Administrative, Shqipëri

Olga Mičunović, Menaxhere Administrative, Mali i Zi

*Per qëllim të kësaj brochure emir Maqedoni është përdorur si referencë për ish Republikën Jugosllave të Maqedonisë.

GIZ-i është përgjegjës për përmbajtjen e këtij botimi.

Në emër të Ministrisë Federale Gjermane për Bashkëpunim dhe Zhvillim Ekonomik (BMZ)

PËRMBAJTJA

Botuar nga	1
Përmbajtja	2
Figurat	3
Shkurtime	4
Hyrje	5
Rregulloret, legjislacioni dhe politikat e Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme të BE	6
Partneritetet, platformat, programet iniciativat kryesore të Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme në BE	7
Vizioni, Misioni dhe Objektivat e Udhërrëfyesit SUMSEEC	36
Metodologjia dhe Qasjet e Udhërrëfyesit SUMSEEC	38
Përfitimet e Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme në vendet e EJL-së	42
Sfidat dhe Pengesat në ndërtimin e Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme në qytetet e EJL-së	44
Vështrim i shkurtër i Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme në vendet e EJL-së	48
Legjislacioni dhe strategjitë për transportin në vendet e EJL-së	56
Ngritja e Kapaciteteve për Lëvizshmërinë Urbane të Qëndrueshme	69
Aktorët e Interesuar për Lëvizshmërinë Urbane të Qëndrueshme në vendet e EJL-së	73
Fushatat e Ndërgjegjesimit Publik për Lëvizshmërinë Urbane të Qëndrueshme në vendet e EJL-së	79
Instrumentet financiare për Lëvizshmërinë Urbane të Qëndrueshme në vendet e EJL-së	86
Projektet kryesore për Lëvizshmërinë Urbane të Qëndrueshme në vendet e EJL-së	99
Barazia Gjinore për SUMSEEC	111
Mënyrat më të mira për zhvillimin e Qyteteve/Bashkive me Lëvizshmëri Urbane të Qëndrueshme në vendet e EJL-së	114

FIGURAT

Figura 1: Shpërndarja e shkarkimeve CO2 në sektorin e transportit të BE.....	8
Figura 2: Komponentët e Paketës së Lëvizshmërisë Urbane.....	10
Figura 3: 7 Karakteristikat kryesore të SUMP-it.....	12
Figura 4: 10 përfitimet kryesore të SUMP-it.....	13
Figura 5: Projektet CIVITAS.....	25
Figura 6: Qytetet CIVITAS në EJT.....	26
Figura 7: Rrjetet Kombëtare CIVITAS - CIVINET.....	27
Figura 8: 4 fushat e aktivitetit të TUMI-t.....	28
Figura 9: 12 Mesazhet MobilizoQytetinTënd për zhvillimin e SUM-it.....	30
Figura 10: Masat e qasjes Shmang - Ndrysho - Përmirëso (SHNP).....	39
Figura 11: Efiçenca e qasjes Shmang - Ndrysho - Përmirëso (SHNP).....	40
Figura 12: 5 Përfitimet kryesore SUM.....	42
Figura13: Përfitimet e Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme në Bashkitë e EJT-së.....	42
Figura 14: Pengesat për progresin SUM në qytetet e EJT-së.....	46
Figura 15: Ndarja e faktorëve të ndryshëm që dekurajojnë klimën e investimeve.....	46
Figura 16: Trajnimet edukative SUM për SHB dhe administratat e bashkive.....	71
Figura 17: Struktura Organizative Bashkiake.....	72
Figura 18: Objektivat e SUMSEEC-it për ndërgjegjësimin publik.....	79
Figura 19: Qytetet e EJT-së në EMW 2017.....	80
Figura 20: Fushatat e rritjes së ndërgjegjësimit SUM në vendet e EJT-së.....	84
Figura 21: Instrumentet financiare ndërkombëtare të disponueshme të SUM-it në vendet e EJT-së.....	86
Figura 22: Alokimet financiare për SEEC të IPA II 2014-2020.....	87
Figura 23: 11 prioritetet e investimeve nga Interreg V.....	89
Figura 24: Demonstrim i veprimeve SUM në Pejë.....	103
Figura 25: 6 Objektiva Kryesore të SUMSEEC-it.....	114
Figura26: mënyrat më të mira për mbështetjen e Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme në Qytetet/ Bashkitë e EJT-së.....	114

SHKURTIMET

AoM - Shoqata e Bashkive

CIVINET - Rrjetet Kombëtare CIVITAS

CIVITAS - Iniciativa e Qëndrueshmërisë dhe Vitalitetit të Qyteteve

CSO - Organizatë e Shoqërisë Civile

EE - Efiçenca e Energjisë

ELTIS - Shërbimi Evropian i Informacionit për Transportin Lokal

EMW - Java e Lëvizshmërisë Evropiane

EPOMM - Platforma Evropiane për Menaxhimin e Lëvizshmërisë

GE - Barazia Gjinore

GM - Integrimi Gjinor

LGA - Autoritet i Pushtetit Lokal

LUTP - Programi Lider të Planifikimit të Transportit Urban

POLIS - Rrjeti Evropian i Qyteteve dhe Rajoneve për Zgjidhjet Novative të Transportit

PPP - Partneriteti Publik Privat

RES - Burimet e Rinovueshme të Energjisë

SEEC - Vendet e Evropës Jug Lindore

SEM - Bashki me Energji të Qëndrueshme

SEAP - Plani i Veprimeve për Energjinë e Qëndrueshme

SEETO - Observatori i Transportit për Evropën Juglindore

SloCaT - Partneriteti për Transport të Qëndrueshëm me Karbon të Ulët

SUM - Lëvizshmëria Urbane e Qëndrueshme

SUMP - Plani për Lëvizshmërinë Urbane të Qëndrueshme

UEMI - Iniciativa për Lëvizshmërinë Elektrike Urbane

TUMI - Iniciativa për Lëvizshmërinë Urbane Transformuese

HYRJE

Deri në vitin 2030, 60% e popullsisë së botës do të jetojë në qytete. Gjatë të njëjtës periudhë, më shumë se dy miliardë njerëz do të jetojnë në qytete në tregjet në zhvillim.

Aktualisht, në Evropën juglindore mbi 50% të popullsisë jeton në qytete. Efektet negative të sistemit të transportit në qytetet e EJT-së janë të mëdha dhe “gjelbërimi” i sistemit të transportit është shumë i rëndësishëm, por në të njëjtën kohë është proces i vështirë dhe me sfida.

Qytetet e EJT-së nuk do të zhvillohen paralelisht dhe ritmi i transformimit do të ndryshojë. Por këto qytete janë të ngjashme në shumë mënyra dhe përballen me mundësi dhe sfida të përbashkëta, në mënyrë që të mësojnë me sukses nga përvojat e njëri tjetrit, dhe kjo ka qenë arsyeja kryesore për krijimin e projektit LUQVEJT.

Bazuar në mësimet e nxjerra, përvojat pozitive dhe bashkëpunimin e shkëlqyer të arritur nëpërmjet realizimit të suksesshëm të projekteve “Ngritjes së kapaciteteve për menaxhimin e energjisë në qytete drejt objektivave të Marrëveshjes së Kryetarëve të Bashkive në BE – Iniciativa e Kryeqyteteve”, “Forcimit të Rrjetit të Kryeqyteteve të Qëndrueshme në Evropën Juglindore – NEEC”, “Rrjeti i kryeqyteteve me efikasitet energjie në EJT – Zbatimi i Planeve të Qëndrueshme të Veprimit për Energjinë (SEAP) në kryeqytete – NEEC SEAP” dhe “Efikasiteti i Energjisë në Shoqatat e Bashkive – EeMA”, projekti SUMSEEC synon të krijojë sektorë transporti të qëndrueshëm dhe të integruar që do të kontribuojnë për zhvillimin ekonomik të qëndrueshëm dhe zhvillimin e kapaciteteve njerëzore në vendet e EJT-së.

Zgjidhja e sfidës së lëvizshmërisë në qytete dhe vende të EJT-së kërkon veprime të koordinuara nga të gjithë aktorët në drejtim të shërbimeve të reja “multimodale” – të tilla që të lehtësojnë lëvizjet duke kombinuar ecjen, automjetet, autobusët, biçikletat dhe trenat – si dhe shërbimet e përbashkëta të transportit. Zhvillimet teknologjike dhe komercializimi, financimi, politikat inteligjente, dhe inovacionet e modeleve të biznesit do të nevojiten për realizimin e përmirësimit të prodhimit, duke krijuar ndërkohë mjedise më të qëndrueshme në qytetet tona.

Jemi optimiste se Udhërrëfyesi SUMSEEC do t’i japë qyteteve tona një platformë solide për përparimin drejt të ardhmes së Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme, kushtuar njerëzve dhe shëndetit të tyre, mirëqenies dhe cilësisë së përmirësimit të jetës.

Me këtë dëshirojmë të falënderojmë të gjithë ata që në mënyrë aktive na kanë mbështetur në zhvillimin e këtij Udhërrëfyesi.

RREGULLORET, LEGJISLACIONI DHE POLITIKAT E LËVIZSHMËRISË URBANE TË QËNDRUESHME TË BE

Legjislacioni më i rëndësishëm i Komunitetit të Energjisë (KE), përsa i takon Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme, në rend kronologjik është:

- Direktiva e rishikuar për Automjetet e Pastra - 2017¹
- Strategjia dhe Plani i Veprimit të BE-së për lëvizshmërinë me shkarkime të ulëta - 2016²
- Paketa e Lëvizshmërisë Urbane - 2013³
- Karta e Bardhë - Udhërrëfyes për një Zonë Transporti Evropiane të vetme - Drejt një sistemi transporti konkurrues dhe me efikasitet burimesh - 2011⁴
- Direktiva 2009/33/EC për Nxitjen e Automjeteve të Pastra të Transportit dhe me Efikasitet Energjie - (Direktiva e Automjeteve të Pastra) - 2009⁵
- Plani i Veprimit për Lëvizshmërinë Urbane (APUM) - 2009⁶
- Plani i Veprimit për Vendosjen e Sistemeve Inteligjente të Transportit - 2008⁷
- Karta e Gjelbër për Lëvizshmërinë Urbane - Drejt një Kulture të re për Lëvizshmërinë Urbane - 2007⁸

DIREKTIVA E AUTOMJETEVE TË PASTRA

Direktiva për Nxitjen e Automjeteve të Pastra dhe me Efikasitet Energjie të Transportit Rrugor (Direktiva e Automjeteve të Pastra) synon një prezantim të gjerë në treg të automjeteve ekologjikisht miqësore. Ajo kërkon që impaktet e energjisë dhe mjedisit, të lidhura me funksionimin e automjeteve gjatë gjithë jetës së tyre, të merren parasysh në të gjitha blerjet e automjeteve të transportit rrugor, siç përcaktohet nga Direktivat e prokurimit publik dhe Rregullorja e shërbimit publik.

Legjislacioni dhe programet e lidhura me fushat e ndryshme të Direktivës për Automjetet e Pastra janë të mëposhtmet:

OBJEKTI (NENI 3)

- Direktiva 2004/17/KE e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit e 31 Marsit 2004, që koordinon procedurat e prokurimit të enteve që kanë aktivitet në sektorët e shërbimeve të ujit, energjisë, transportit dhe postës.
- Direktiva 2004/18/KE e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit e 31 Marsit 2004 për koordinimin e procedurave për dhënien e kontratave të punimeve publike, kontratave të furnizimeve publike dhe e kontratave të shërbimeve publike.

1 Më shumë informacion në: https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-11-08-driving-clean-mobility_en

2 Më shumë informacion në: https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/news/2016-07-20-decarbonisation_en

3 Më shumë informacion në: https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/ump_en

4 Më shumë informacion në: https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en

5 Më shumë informacion në: https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/vehicles/directive_en

6 Më shumë informacion në: https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/action_plan_en

7 Më shumë informacion në: https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan_en

8 Më shumë informacion në: https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/green_paper_en

- Rregullorja (KE) Nr. 1370/2007 e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit e 23 Tetorit 2007 për shërbimet e transportit publik hekurudhor dhe rrugor të udhëtarëve dhe Rregullorja shfuqizuese e Këshillit (KEE) Nr. 1191/69 dhe 1107/70

PËRJASHTIME (NENI 2)

- Direktiva 2007/46/EC e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit e 5 Shtatorit që vendos kuadrin për miratimin e automjeteve dhe rimorkiove të tyre, dhe e sistemeve, komponentëve dhe njësive teknike të veçanta të synuara për këto automjete.

FINANCIMI (RECITALET 30 DHE 37)

FINANCIMI I BE-SË

- Rregullore e Këshillit (KE) Nr. 1083/2006 e 11 Korrikut 2006 që përcakton dispozitat e përgjithshme për Fondin Evropian të Zhvillimit Rajonal, Fondin Social Evropian dhe Fondin e Kohezionit dhe Rregulloren shfuqizuese (KE) Nr. 1260/1999

INICIATIVA CIVITAS

HORIZON 2020

RREGULLAT E BE PËR NDIHMËN SHTETËRORE PËR FINANCIMIN KOMBËTAR

- Udhëzimet e Komunitetit për ndihmën shtetërore për mbrojtjen e mjedisit [Fletore Zyrtare 2008/C82/01 e 01-04-2008]
- Rregullore e Komisionit (KE) Nr. 800/2008 e 6 Gushtit 2008 që përcakton kategori të caktuara të ndihmës të pajtueshme me tregun e përbashkët në zbatimin e Neneve 87 dhe 88 të Traktatit (Rregullore e përgjithshme e përjashtimit në bllok)
- Komunikim i Komisionit – Udhëzimet e komunitetit për ndihmën shtetërore për sipërmarrjen në fushën e hekurudhave [Fletore Zyrtare C 184 e 22/07/2008]

UDHËZIMET E BE-SË PËR STIMULIMIN FINANCIAR KOMBËTAR PËR AUTOMJETE

- Dokument pune i stafit të Komisionit “Udhëzime për Stimulimin Financiar për Automjetet” i 13 Nëntorit 2009, i cili jep udhëzime praktike për shtetet anëtare që dëshirojnë të fusin stimuj financiarë për automjetet që respektojnë normat e detyrueshëm të shkarkimeve përpara afateve të përcaktuara në Rregulloren (KE) Nr. 715/2007

LEGJISLACION TJETËR (RECITALI 21)

- Rregullorja (KE) Nr. 715/2007 e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit e 20 Qershorit 2007 për miratimin e tipave të automjeteve në lidhje me shkarkimet nga automjetet për transport njerëzish dhe mallrash (Euro 5 dhe Euro 6) dhe për aksesin tek informacioni për mirëmbajtjen dhe riparimin e automjeteve.

Në nëntor 2017, Komisioni Evropian propozoi rishikimin e Direktivës së Automjeteve të Pastra, dhe pas një vlerësimi tregoi se Direktiva kishte dhënë rezultate të pakta, për shembull duke mos nxitur një hyrje më të konsiderueshme të automjeteve të pastra në treg në tërësi.

Direktiva e rishikuar synon të stimulojë zgjidhjen e lëvizshmërisë në tenderët e prokurimit publik dhe në këtë mënyrë të rrisë kërkesën dhe futjen e mëtejshme të automjeteve të pastra.

Direktiva e rishikuar jep një përkufizim të automjeteve të tonazhit të lehtë e të pastra bazuar në normën e kombinuar të shkarkimeve të CO₂ dhe ndotësve të ajrit (Figura 1); për automjetet e tonazhit të rëndë, ajo jep një përkufizim të bazuar në karburantet alternative. Direktiva e rishikuar është në përputhje me paketën e bashkimit të Komisionit Evropian për energjinë, që planifikon veprime për dekarbonizimin e mëtejshëm të transportit rrugor në linjë me objektivat për klimën dhe energjinë të vitit 2030, dhe angazhimet e BE-së në kuadër të marrëveshjes së Parisit. Direktiva e rishikuar i është caktuar Komitetit për Mjedisin, Shëndetin Publik dhe Sigurinë Ushqimore (ENVI) të Parlamentit Evropian. Parlamenti ka qenë mbështetës i fortë për një futje më të gjerë të karburanteve alternative në tregun Evropian.

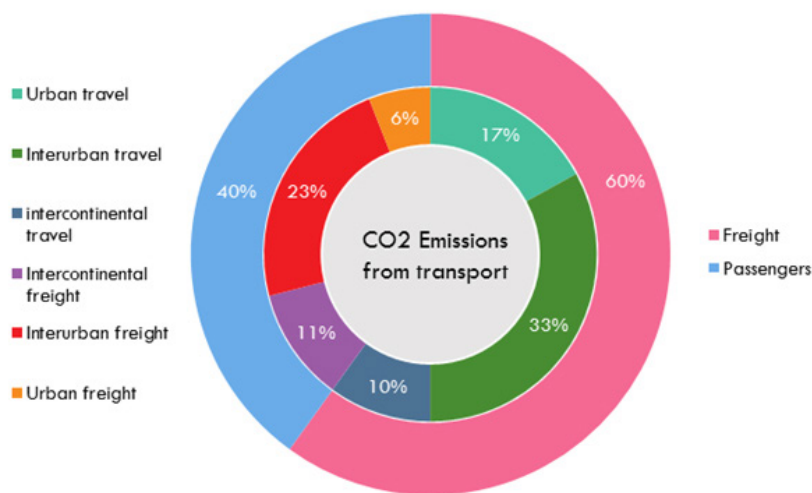


Figura 1: Shpërndarja e shkarkimeve CO₂ në sektorin e transportit të BE

NJË PLAN VEPRIMI DHE NJË STRATEGJI EVROPIANE PËR LËVIZSHMËRINË ME SHKARKIME TË ULËTA

Lëvizja globale drejt një ekonomie cirkulare me karbon të ulët ka filluar dhe ritmi i saj po përshpejtohet. Për të garantuar se Evropa do të jetë konkurruese dhe në gjendje t'i përgjigjet nevojave të lëvizshmërisë në rritje të njerëzve dhe mallrave, strategjia e Komisionit për lëvizshmërinë me shkarkime të ulëta përcakton parime udhëzuese të drejta dhe të qarta që shtetet anëtare të përgatiten për të ardhmen. Strategjia e Bashkimit të Energjisë kontribuon për këtë qëllim.

Strategjia e lëvizshmërisë me shkarkime të ulëta përcakton iniciativat që planifikon Komisioni për vitet në vijim, dhe kuadron fushat ku po eksploron alternativat. Ajo gjithashtu tregon sesi janë të lidhura iniciativat në fushat e lidhura me lëvizshmërinë dhe sesi mund të arrihen sinergjitë. Ajo duhet të shihet si një prej instrumenteve për modernizimin e ekonomisë Evropiane dhe forcimin e Tregut të Brendshëm të saj.

Tre shtyllat kryesore të Strategjisë janë:

- **Rritja e efikasitetit të sistemit të transportit** duke shfrytëzuar në maksimum teknologjitë digjitale, çmimet inteligjente dhe nxitjen e mëtejshme të kalimit në mënyrat e transportit me shkarkime më të ulëta;
- **Përshpejtimi i vendosjes së energjisë alternative me shkarkime të ulëta për transport**, si p.sh. biokarburantet e avancuara, energjia elektrike, hidrogjeni dhe karburantet sintetike të rinovuar dhe eliminimi i pengesave ndaj elektrifikimit të transportit; dhe
- **Përparimi drejt automjeteve me shkarkim zero**. Megjithëse do të nevojiten përmirësime të tjera në motorin me djegie të brendshme, Evropa duhet të përshpejtojë kalimin tek automjetet me shkarkim të ulët dhe zero. (Legjislacioni i BE aktualisht i referohet mjeteve motorike me shkarkim të ulët si automjete me shkarkim nën 50g/km. Kjo do të përfshijë edhe disa automjete hibride, dhe makina dhe automjete tërësisht elektrike (d.m.th me hidrogjen). Dy shembujt e fundit përfaqësojnë edhe automjetet me shkarkime zero).

Qytetet dhe autoritetet janë të rëndësishme për realizimin e kësaj Strategjie. Ato po zbatojnë tashmë stimujt për automjetet dhe energjitë alternative me shkarkim të ulët, duke inkurajuar një ndryshim të mënyrës së të udhëtuarit aktiv (përdorimi i biçikletave dhe ecjes), transportin publik dhe/ose skemat e përbashkëta të lëvizshmërisë, si p.sh. biçikletat e përbashkëta, dhe automjetet e përbashkëta, për reduktimin e mbipopullimit dhe ndotjes.

Së fundi, kjo Strategji përsërit angazhimin e Evropës në bërjen e **përprojekteve globale** për kontrollimin e shkarkimeve nga aviacioni ndërkombëtar dhe transporti detar.

PAKETA E LËVIZSHMËRISË URBANE

Në vijim të Kartës së Bardhë për Transportin 2011 “Udhërrëfyesi për Zonën e Vetme Evropiane të Transportit”, Komisioni Evropian në vitin 2013 zhvilloi Paketën e Lëvizshmërisë Urbane që trajton iniciativat 31, 32 dhe 33 të Kartës së Bardhë. Iniciativa 31 e krijuar për vendosjen e procedurave dhe mekanizmave të mbështetjes financiare në nivel Evropian për përgatitjen e Planeve për Lëvizshmërinë Urbane; iniciativa 32 parashikoi zhvillimin e një pakete për skemat e kufizimit të aksesit dhe tarifimin e përdoruesve të rrugëve urbane; ndërsa iniciativa 33 trajtonte krijimin e udhëzimeve më të mira të praktikës për monitorimin dhe menaxhimin më të mirë të qarkullimit urban të mallrave.

Me Paketën e Lëvizshmërisë Urbane, Komisioni përforcon masat mbështetëse të tij në fushën e transportit urban:

- Duke ndarë përvojat, duke ekspozuar praktikat më të mira, dhe duke mbështetur bashkëpunimin;
- Duke ofruar mbështetjen financiare të synuar;
- Duke u fokusuar tek kërkimet dhe inovacioni për gjetjen e zgjidhjeve për sfidat e lëvizshmërisë urbane; dhe
- Duke angazhuar shtetet anëtare dhe duke përmirësuar bashkëpunimin ndërkombëtar.

Elementi qendror i Paketës së Lëvizshmërisë Urbane është komunikimi “Së bashku drejt lëvizshmërisë urbane konkurruese dhe me efikasitet burimore”. Ajo plotësohet nga një shtojcë që parashtron konceptin e Planeve të Qëndrueshme për Lëvizshmërinë Urbane, si dhe katër Dokumente Pune të Stafit për logjistikën urbane, rregulloret e aksesit urban, vendosjen e zgjidhjeve të Sistemit Inteligjent të Transportit në zonat urbane, dhe sigurinë e rrugëve urbane (Figura 2).

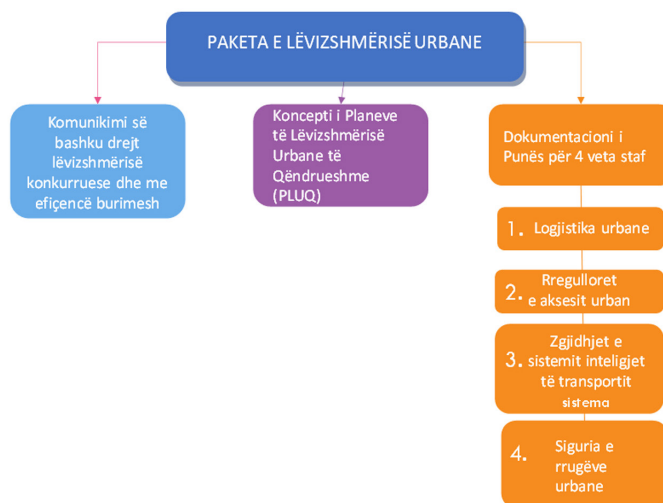


Figura 2: Komponentët e Paketës së Lëvizshmërisë Urbane

Komunikimi "Së bashku drejt lëvizshmërisë urbane konkurruese dhe me efikasitet burimore"

Menaxhimi i tranzicionit të suksesshëm drejt një tipi më të qëndrueshëm të lëvizshmërisë urbane mbetet një sfidë kryesore për qytetet në të gjithë Bashkimin Evropian. Autoritetet lokale duhet të mbështetin trajtimin e impakteve sociale, mjedisore dhe ekonomike negative të lidhura me modelet e sotme të lëvizshmërisë urbane. Pra është e nevojshme që lëvizshmëria urbane të mbetet prioritare në agjendën politike të BE.

Komisioni dhe shtetet anëtare duhet të përforcojnë mbështetjen e tyre për autoritetet lokale në mënyrë që të gjitha qytetet e Bashkimit të mund të realizojnë një përmirësim në përpjekjet e tyre për lëvizshmëri urbane më konkurruese dhe me efikasitet energjie.

Ky komunikim synon të ndikojë veprimet në të gjitha nivelet e qeverisjes: Komisioni do të shtojë mbështetjen e tij në fushat me vlera të shtuara e të konsoliduara të BE-së, ndërsa shtetet anëtare inkurajohen të krijojnë kushtet e kuadrit të nevojshëm që autoritetet lokale të zhvillojnë dhe zbatojnë strategjitë e integruara dhe gjithëpërfshirëse për lëvizshmëri urbane më të qëndrueshme dhe më të mirë. Për të lehtësuar një shkëmbim më të ngushtë ndërmjet Komisionit dhe shteteve anëtare, Komisioni propozon të organizojë një Grup Ekspertësh të shteteve anëtare për lëvizshmërinë urbane. Komisioni rekomandon një grup të posaçëm masash për tu ndërmarrë në nivele të ndryshme për çështje të ndryshme, të tilla si logjistika urbane, rregulloret e aksesit urban, futjen e zgjidhjeve urbane ITS dhe sigurinë rrugore, dhe do të monitorojë me kujdes aktivitetet pasuese të tyre. Veprimet në këtë Komunikim paraqesin një bazë për ecjen përpara drejt lëvizshmërisë urbane konkurruese dhe me efikasitet burimore.

NJË KONCEPT PËR PLANET E LËVIZSHMËRISË URBANE TË QËNDRUESHME (SUMP)

Ky dokument parashtron një koncept për zhvillimin e Planeve të Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme që është rezultat i një shkëmbimi të gjerë ndërmjet aktorëve dhe ekspertëve të planifikimit në të gjithë Bashkimin, që u mbështet nga iniciativat e Komisionit Evropian, si p.sh. projekti ELTIS Plus. Koncepti reflekton një konsensus të gjerë të karakteristikave kryesore të një plani transporti dhe të lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme moderne. Nuk propozohet që ky koncept të përbëjë një qasje të tipit "një masë i bën të gjithëve" ndaj planifikimit të transportit urban. Por, koncepti mund dhe duhet të përshtatet me rrethanat konkrete të shteteve anëtare dhe aspekteve urbane.

Për disa vite Komisioni Evropian ka nxitur në mënyrë aktive konceptin e planifikimit të lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme. Nëpërmjet financimit të një sërë projektesh që lidhen me këtë fushë, aktorët e interesuar dhe ekspertët janë mbledhur për të analizuar qasjet ekzistuese, të diskutojnë fushat problematike dhe të

identifikojnë praktikat më të mira. Në vitin 2013, kjo solli si rezultat botimin e udhëzimeve për zhvillimin dhe zbatimin e Planeve të Lëvizshmërisë Urbane të (SUMP)⁹. Këto udhëzime i sigurojnë autoriteteve lokale një qasje të strukturuar sesi të zhvillojnë dhe zbatojnë strategji për lëvizshmërinë urbane bazuar në analiza të plota të gjendjes konkrete, të kombinuara me një vizion të qartë për zhvillimin e qëndrueshëm të zonave urbane dhe zonave fqinje të marra në shqyrtim. Për rrjedhojë, planet e lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme mund të ndihmojnë qytetet që të shfrytëzojnë me efikasitet infrastrukturën ekzistuese të transportit dhe shërbimeve si dhe të garantojnë zbatim me kosto efektive të masave të propozuara.

Koncepti SUMP nuk është përkufizim i ngurtë i planifikimit urban, e as një qasje universale ndaj planifikimit të lëvizshmërisë urbane. Por është një grup parimesh udhëzuese që mund të përshtaten ndaj rrethanave konkrete të zonës urbane që po shqyrtohet. Komisioni Evropian e përkufizon Planin e Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme si një plan që synon të përmirësojë aksesueshmërinë e zonave urbane për të ofruar lëvizshmëri të qëndrueshme dhe me cilësi të lartë, dhe transport për në, nëpër dhe brenda zonës urbane. Ai përqendrohet tek nevojat e një “qyteti funksional” dhe zonave të brendshme të tij, dhe jo në rajonin administrativ vendor. Ai synon të krijojë praktika ekzistuese planifikimi dhe të garantojë integrimin, si dhe parimet e vlerësimit dhe pjesëmarrjes. Njerëzit janë fokusi kryesor i SUMP-eve; qoftë kalimtarët, biznesmenët, konsumatorët, klientët ose ndonjë rol tjetër; përgatitja e një SUMP-i do të thotë “Planifikim për Njerëzit”.

Kjo qasje njerëz-centrike është një nga diferencat kryesore me planifikimin tradicional për transportin, që priret të fokusohet tek trafiku dhe infrastruktura dhe jo tek njerëzit dhe nevojat e lëvizshmërisë së tyre.

Në Figurën 3 jepen shtatë karakteristika kryesore të SUMP-eve, ndërsa në Figurën 4 jepen 10 përfitime kryesore të tyre.



Figura 3: 7 Karakteristikat kryesore të SUMP-it¹⁰

9 <http://www.eltis.org/mobility-plans>

10 Lëvizshmëria Urbane e Qëndrueshme në BE: Politikat, Praktika dhe Zgjidhjet Evropiane, Ref. Ares (2017)3676309 - 20/07/2017

10 Përfitimet Kryesore

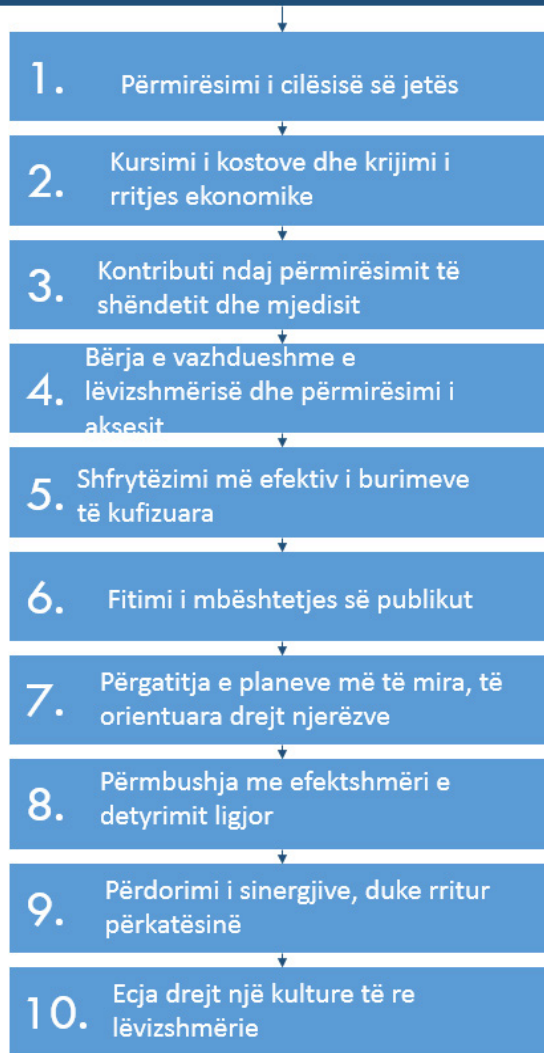


Figura 4: 10 përfitimet kryesore të SUMP-it

DOKUMENTET E PUNËS TË STAFIT TË KOMISIONIT

1. NJË THIRRJE PËR VEPRIM NË LOGJISTIKËN URBANE

Logjistika urbane efiçente është thelbësore për ekonominë dhe cilësinë e jetës në qytetet ku jeton shumica e shtetasve Evropiane por që më së shumti neglizhohen nga planifikimet dhe politikat e transportit urban. Pavarësisht marrëveshjes së përgjithshme për problemet, dhe shumë raste zgjidhjet, ka një mungesë të madhe të vëmendjes ndaj çështjeve të logjistikës urbane. Kjo strategji, së bashku me Komunikimin që e shoqëron për Planet e Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme, është një thirrje për veprim në të gjitha nivelet për përmirësimin e efiçencës së logjistikës urbane. Përmirësimi i logjistikës urbane është një fushë ku mund të bëhet progres i hershëm drejt synimit të përgjithshëm të reduktimit të shkarkimeve të gazit serë deri në masën 60% deri në vitin 2050.

Politika urbane për transportin e mallrave mund të sigurojë përmirësime me kosto efektive në nivelin lokal dhe në të njëjtën kohë të japë kontribut të konsiderueshëm për objektivat/qëllimet afatgjata të politikave evropiane ekonomike, mjedisore, dhe të transportit.

2. THIRRJE PËR RREGULLORE URBANE MË INTELIGJENTE PËR AKSESIN E AUTOMJETEVE

Rregulloret e aksesit janë një mjet i përdorur gjithnjë e më shumë për administrimin e lëvizshmërisë urbane. Megjithatë, ka një rrezik që diversiteti në rritje i skemave të ndryshme të rregullimit të aksesit, që zbatohen në mënyra të ndryshme, çon në një mungesë të ekonomive të shkallës dhe risqeve që copëzojnë tregun e vetëm. Nevojitet një kuptim më i mirë i llojeve të ndryshme të rregulloreve të aksesit, impakteve të tyre dhe, më e rëndësishmja efektiviteti i kostos së tyre.

Megjithëse vendimet për rregulloret e aksesit duhen marrë në nivel lokal, ka potencial të konsiderueshëm për një qasje më të përbashkët dhe më të koordinuar ndaj rregulloreve të aksesit në të gjithë Bashkimin, veçanërisht për çështje të tilla si karakteristikat e automjeteve, metodologjitë e zbatimit, informacioni dhe komunikimi si dhe vlerësimi.

Rregulloret e aksesit të zbatuara korrektësisht, të zhvilluara dhe të rëna dakord me palët e interesuara, si pjesë e planifikimit të lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme, mund të jenë një instrument i efektshëm për optimizimin e lëvizshmërisë dhe aksesueshmërisë urbane dhe arritjen e objektivave të politikave lokale, kombëtare dhe Evropiane të transportit urban. Megjithatë, nevojiten më shumë përpjekje për përmirësimin e kuptimit dhe zbatimit të rregulloreve urbane të aksesit të automjeteve dhe mbështetja e një qasjeje më të përbashkët në të gjithë Bashkimin për optimizimin e aksesit në zonat urbane.

3. MOBILIZIMI I SISTEMEVE INTELIGJENTE TË TRANSPORTIT PËR QYTETET NË BE

Teknologjitë inteligjente dhe Sistemet Inteligjente të Transportit (ITS) në veçanti mund të kontribuojnë në mënyrë të konsiderueshme për një sistem transporti më të pastër, më të sigurtë dhe më eficient në zonat urbane. Zgjidhjet novative të transportit mund të plotësojnë gjithashtu nevojat gjithnjë në rritje të qytetarëve përsa i takon shërbimeve të reja të lëvizshmërisë, si për shembull skemat e automjeteve të përbashkëta dhe biçikletave të përbashkëta ose zgjidhjet inteligjente për biletarinë.

Sistemet Inteligjente të Transportit janë faktorë mundësues kryesorë për arritjen e objektivave të politikave publike, për mbështetjen e projektimit të lëvizshmërisë urbane dhe ofrojnë masa të përshtatura me një shumëllojshmëri të gjerë skenarësh të lëvizshmërisë urbane. Ata mund të ofrojnë zgjidhje konkrete, si për shembull, funksionimin dhe menaxhimin e udhëtimeve dhe trafikut, duke reduktuar kështu mbipopullimin dhe pasojat negative të tij. Janë shume funksionale dhe mund të përdoren për qëllime të ndryshme në kushte të ndryshme, të zbatueshme për të gjitha mënyrat e transportit dhe shërbimet e lëvizshmërisë, edhe për pasagjerët edhe për mallrat. Kjo shpjegon pse zgjidhjet e sistemeve inteligjente janë në thelb të Paketës për Lëvizshmërinë Urbane. Ato përbëjnë mjete instrumentale, të cilat mbështesin hartimin e Planeve të Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme, duke mbështetur skemat e kufizimit të aksesit, funksionimin e mirë të logjistikës së qytetit dhe përmirësimin e masave të sigurisë rrugore.

Potenciali i plotë i Sistemeve Inteligjente të Transportit mund të realizohet vetëm nëse vendosja e tyre në Evropë zhvillohet nga qasja e kufizuar dhe e fragmentuar, siç është dhe rasti sot, në një qasje të vazhdueshme dhe në të gjithë BE-në. Vendosja ndër-nacionale e shërbimeve ndërkufitare të vazhdueshme për menaxhimin e trafikut dhe informacionin e udhëtimeve nuk mund të arrihet vetëm nga shtetet anëtare. Zonat urbane janë të rëndësishme për arritjen e këtyre objektivave, sepse përbëjnë nyje të rëndësishme në rrjetin rrugor trans-evropian duke garantuar lidhje të qëndrueshme me rrjetet e transportit ndër urban.

Për të pasur përfitim të plotë të Sistemeve Inteligjente të Transportit urban, ekziston nevoja për veprime në çdo nivel administrativ: lokal, kombëtar dhe Evropian.

4. VEPRIMET E SYNUARA PËR SIGURINË RRUGORE URBANE

Në zonat urbane të BE-së, kalimtarët, biçiklistët, motoçiklistët, shoferët e automjeteve dhe transporti publik konkurrojnë për hapësirën e kufizuar. Një individ mund të jetë kalimtar, biçiklist dhe shofer brenda të njëjtës ditë; vajtja dhe ardhja nga shkolla apo puna; kryerja e detyrave dhe përdorimi i rrugëve gjatë kohës së lirë. Ndërveprimi i vazhdueshëm ndërmjet përdoruesve vulnerabël ose të pambrojtur të rrugës dhe automjeteve në lëvizje krijon situata ku njerëzit janë rregullisht në rrezik. Siguria rrugore urbane për rrjedhim është në një masë të madhe një çështje e sigurisë së përdoruesit vulnerabël të rrugës.

Gati 11,000 njerëz vdesin çdo vit në aksidentet e trafikut rrugor në zonat urbane të BE-së, dhe 37% prej tyre janë kalimtarë. Krahas kësaj, shumë prej njerëzve lëndohen rëndë, duke pësuar lëndime që ua ndryshojnë jetën. Statistikat e sigurisë rrugore tregojnë se progresi për reduktimin e vdekjeve në rrugë ka qenë më pak se mesatar në zonat urbane.¹¹

Në zonat urbane, hapësira e kufizuar duhet të përdoret në mënyrë inteligjente dhe të efektshme për të mundësuar rritjen e lëvizshmërisë pa kompromentuar sigurinë. Për ta arritur këtë, kërkohet një përqendrim i përkushtuar mbi aspektet e sigurisë rrugore në të gjitha nivelet e planifikimit të lëvizshmërisë urbane. Disa prej qyteteve të BE-së kanë përparuar mirë në menaxhimin e çështjeve të sigurisë rrugore. Të tjera qytete përballen me sfida më të rrezikshme. Ky dokument synon të mbështesë këto zona urbane që nuk kanë zhvilluar akoma një kulturë të fortë të sigurisë së lëvizshmërisë. Qëllimi nuk është asnjëherë për të vendosur kufij për ata që e respektojnë mirë sigurinë rrugore, por për ngritjen e niveleve minimale dhe rrjedhimisht për të ndihmuar për mbushjen e boshllëkut ndërmjet zonave urbane të sigurta dhe më pak të sigurta në BE.

Karta e Bardhë e Transportit¹² përcakton objektivin e arritjes së eliminimit të vdekjeve në transportin rrugor deri në vitin 2050. Objektivi i ndërmjetëm është përgjysmimi i vdekjeve nga aksidentet rrugore deri në vitin 2020 krahasuar me statistikën e vitit 2010.

Komisioni ka identifikuar gjithashtu shtatë zona specifike punimesh për sigurinë rrugore në Komunikimin "Drejt një zone të sigurisë rrugore Evropiane: orientime politikash për sigurinë rrugore 2011-2020"¹³:

- (1) Përmirësimi i edukimit dhe trajnimit të përdoruesve të rrugës
- (2) Rritja e zbatimit të rregullave rrugore
- (3) Infrastrukturë më e sigurtë rrugore
- (4) Automjete më të sigurta
- (5) Nxitja e përdorimit të teknologjisë moderne për rritjen e sigurisë rrugore
- (6) Përmirësimi i shërbimeve të emergjencës dhe pas lëndimeve
- (7) Mbrojtja e përdoruesve vulnerabël të rrugës.

11 Baza e të dhënave të BE-së CARE për sigurinë e trafikut rrugor, http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/index_en.htm

12 COM (2011) 144 final: Udhërrëfyesi për një Zonë Evropiane të Vetme Transporti – Drejt një sistemi transporti konkurrues dhe me efikasitet burimesh, <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF>

13 COM (2010) 389 final, http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_en.pdf

KARTA E BARDHË – UDHËRRËFYES DREJT NJË ZONE TRANSPORTI EVROPIANE TË VETME – DREJT NJË SISTEMI TRANSPORTI KONKURRUES DHE ME EFIÇENCË BURIMESH

Sistemi i transportit i ka dhënë Evropës një shkallë të lartë lëvizshmërie me një performancë gjithnjë në rritje përsa i takon shpejtësisë, rehatisë, sigurisë dhe përshtatshmërisë. Megjithatë, një vlerësim i thelluar ex post i kryer nga Komisioni ka treguar se, megjithëse disa karakteristika të sistemit të transportit janë përmirësuar gjatë dekadës së fundit – pikërisht, efiçenca dhe siguria – nuk ka pasur asnjë ndryshim strukturor në mënyrën sesi funksionon sistemi. Pamundësia e politikave të kaluara të modifikojnë modelin aktual të transportit është një prej shkaqeve kryesore të trendit të paqëndrueshëm: rritja e shkarkimeve CO₂, varësia e vazhdueshme nga nafta dhe rritja e mbipopullimit.

Komisioni ka kryer një analizë të zhvillimeve të ardhshme të mundshme të këtyre problemeve me politika të pandryshuara. Kjo analizë tregon se pjesa e shkarkimeve CO₂ nga transporti do të vazhdojë të rritet me pothuaj 50% të shkarkimeve totale deri në vitin 2050. Gjithsesi, produktet e naftës do të përbëjnë 89% të nevojave të sektorit të transportit në BE në vitin 2050. Mbiipopullimi do të vazhdojë të përbëjë një barrë të madhe në shoqëri.

Në bazë të konkluzioneve konkrete, Komisioni ka identifikuar katër shkaqe kryesore që pengojnë sistemin e transportit në BE të zhvillohet në një sistem të qëndrueshëm:

1. **Çmimet jo efikase:** Sot, shumica e kostove të jashtme të transportit nuk janë inkorporuar në çmime. Aty ku ekzistojnë, skemat e brendshme të inkorporimit të kostove në çmime nuk koordinohen ndërmjet mënyrave dhe shteteve anëtare. Krahas kësaj, shumë taksa dhe subvencione, që janë krijuar pa synimin e inkorporimit të kostos në çmim kanë një efekt të shtrembëruar mbi sjelljen.
2. **Politika kërkimore të pamjaftueshme:** Pavarësisht përpjekjeve të konsiderueshme, kushtuar politikave kërkimore për transportin dhe rezultateve premtuese që merren, një shumëllojshmëri e gjerë pengesash rregullatore dhe tregtare pengojnë zhvillimin e shpejtë dhe përdorimin e teknologjive kryesore për lëvizshmëri të qëndrueshme.
3. **Paefektshmëria e shërbimeve të transportit:** Realizimi i një sistemi transporti efikas, të integruar dhe të vetëm sot nuk arrihet nga një numër pengesash rregullatore dhe tregtare të mbetura si p.sh. pengesat rregullatore për hyrjen në treg ose procedura administrative të vështira, që pengojnë efiçencën dhe konkurrueshmërinë e transportit ndërkufitar me mjete të ndryshme. Përveç kësaj, investimet për modernizimin e rrjetit hekurudhor dhe infrastrukturës së transportit të mallrave kanë qenë të pamjaftueshme për adresimin e vështirësive në transportin me kombinimin e mjeteve. Rrjetet e kombinuara vazhdojnë të jenë të integruara dobët. Politikës së rrjetit të transportit trans-evropian (TEN-T) i mungojnë burimet financiare dhe perspektiva e vërtetë Evropë.

piane dhe multimodale.

- 4. Mungesa e planifikimit të transportit të integruar:** Kur merren vendimet për vendndodhjen ose planifikimin e përdorimit të tokës, edhe në nivel lokal edhe në atë kontinental, autoritetet publike dhe kompanitë shpesh nuk marrin si duhet në konsideratë pasojat e zgjedhjeve të tyre mbi funksionimin e sistemit të transportit në tërësi, gjë e cila zakonisht ka si rezultat mungesën e efikasitetit.

Komisioni Evropian miratoi në vitin 2011 një Udhërrëfyes me 40 iniciativa konkrete për dhjetëvjeçarin pasues për ndërtimin e një sistemi transporti konkurrues që do të rrisë lëvizshmërinë, të heqë pengesat e mëdha në zona të rëndësishme dhe të nxisë rritjen dhe punësimin. Në të njëjtën kohë, propozimet do të reduktojnë në mënyrë dramatike varësinë e Evropës nga nafta e importuar dhe do të reduktojnë shkarkimet e karbonit me 60% deri në 2050n.

Deri në vitin 2050, objektivat kryesore do të përfshijnë:

- Jo më automjete me karburant të zakonshëm në qytete
- 40% përdorim të karburanteve me karbon të ulët të qëndrueshëm në aviacion – të paktën një reduktim 40% në shkarkimet e transportit të mallrave
- Një zhvendosje me 50% udhëtimeve ndërqytetëse me distancë mesatare të pasagjerëve dhe mallrave nga transporti rrugor në transportin hekurudhor dhe detar
- Të gjitha këto do të kontribuojnë me një reduktim prej 60% në shkarkimet e transportit deri në mes të shekullit.

Raporti i zbatimi të arritjeve dhe sfidave të Kartës së Bardhë u botua në vitin 2016. Ky raport trajton progresin e zbatimit të iniciativave në kuadër të programit dhjetë vjeçar të Kartës së Bardhë të Transportit 2011, duke marrë në shqyrtim aktivitetet e kryera për periudhën 5 vjeçare nga 2011 në 2016. Ai gjithashtu paraqet ndryshimet në kontekst të cilave në vitin 2011 ishin formuluar qasja dhe objektivat e politikave, duke evidentuar tendencat dhe zhvillimet kryesore me rëndësi për transportin. Me anë të botimit të këtij raporti, shërbimet e Komisionit i përgjigjen në veçanti aktorëve të interesuar, si dhe organeve dhe institucioneve Evropiane, që kanë kërkuar analizën dhe ndjekjen e zbatimit të Kartës së Bardhë 2011 të transportit. Në tërësi, analizimi i aktiviteteve ka treguar se ka pak progres të arritur në drejtim të objektivave të vendosur në vitin 2011. Pavarësisht nga ritmi i mirë nga ana e Komisionit për propozimin e masave të reja, është bërë e evidente se ka mbetur prapa miratimi më pas i propozimeve nga ligjvënësit si dhe zbatimi i tyre. Krahas kësaj, ka rezultuar se jo të gjitha iniciativat kanë marrë formën e planifikuar fillimisht dhe se nevojiten qasje alternative për trajtimin e problemeve të ndryshme.

Pavarësisht vazhdimet të tendencave kryesore, duhet të pranohet gjithashtu se situata aktuale është zhvilluar që nga viti 2011. Zhvillimet teknologjike të shpejta (pikërisht për shkak të automatizimit dhe digjitalizimit) i kanë dhënë formë të re koncepteve të lëvizshmërisë dhe kanë hapur potenciale të reja. Në të njëjtën kohë, rezultatet e konsultimit dhe informacionit të marrë nga aktorë të interesuar të ndryshëm tregojnë se pasojat negative të transportit janë gjithnjë e më shumë sfiduese, ndërsa çështjet sociale të pazgjidhura konsiderohen një pengesë e madhe për Zonën Evropiane të Vetme të Transportit.

Krahas kësaj, **‘transporti inteligjent’** shpesh shihet si pjesë e zgjidhjes së problemeve të lëvizshmërisë, por ai gjithashtu kërkon kushtet e duhura të kuadrit rregullues, veçanërisht përsa i takon standardizimit, ndërveprimit dhe shkëmbimit të të dhënave.

PLANI I VEPRIMIT PËR LËVIZSHMËRINË URBANE (APUM)

Komisioni Evropian miratoi Planin e Veprimit për Lëvizshmërinë Urbane (APUM) në 30 Shtator 2009.

APUM-i propozoi 20 masa për nxitjen dhe ndihmën e autoriteteve kombëtare, rajonale dhe lokale në arritjen e objektivave të tyre për lëvizshmërinë urbane të qëndrueshme. Me Planin e Veprimeve, Komisioni Evropian paraqiti për herë të parë një paketë mbështetjeje gjithëpërfshirëse në fushën e lëvizshmërisë urbane.

Projektet u lançuan gjatë tre viteve pas miratimit të Planit të Veprimit. Komisioni Evropian bëri një rishikim të zbatimit të Planit të Veprimit, të cilin e mori në konsideratë për zhvillimin e Paketës së Lëvizshmërisë Urbane 2013.

PLANI I VEPRIMIT DHE DIREKTIVA PËR VENDOSJEN E SISTEMEVE INTELIGJENTE TË TRANSPORTIT

Sistemet Inteligjente të Transportit (ITS) mund të kontribuojnë në mënyrë të konsiderueshme për një sistem transporti të pastër, të sigurtë dhe më eficient. Një kuadër ligjor (Direktiva 2010/40/EU) u miratua në 7 Korrik 2010 për përshpejtimin e futjes në përdorim të këtyre teknologjive novative të transportit në të gjithë Evropën. Kjo Direktivë është një instrument i rëndësishëm për zbatimin e koordinuar të këtyre sistemeve në Evropë. Ajo ndihmon për krijimin e shërbimeve ITS të vazhdueshme dhe ndërvepruese, ndërkohë që i jep shteteve anëtare lirinë të vendosin se për cilat sisteme të investojnë.

Në kuadër të kësaj Direktive, Komisioni Evropian duhet të miratojë brenda shtatë viteve të ardhshëm specifikimet (d.m.th. dispozita funksionale, teknike, organizative ose të shërbimit) për të adresuar pajtueshmërinë, ndërveprimin dhe vazhdimësinë e zgjidhjes ITS në të gjithë Evropën. Prioritetet e parë do

të jenë trafiku dhe informacioni për udhëtimet, sistemi i emergjencave eCall¹⁴ dhe parkimi inteligjent i kamionëve.

Komisioni ka hedhur tashmë një hap të madh në drejtim të vendosjes dhe përdorimit të transportit rrugor (dhe ndërlidhjeve me mënyrat e tjera të transportit) në 16 Dhjetor 2008 duke miratuar një Plan Veprimi. Plani i Veprimit sugjeroi një numër masash dhe përfshiu propozimin për këtë Direktivë. Objektivi është krijimi i momentit të nevojshëm për përshejtimin e hyrjes në treg të aplikacioneve dhe shërbimeve ITS në Evropë.

Iniciativa mbështetet nga pesë Drejtori të Përgjithshme: DP e Lëvizshmërisë dhe Transportit (kryesore), DP e Rrjeteve të Komunikimit, Përmbytjes & Teknologjisë, DP e Kërkimeve & Inovacionit, DP e Sipërmarrjeve dhe Industrisë dhe DP e Veprimit për Klimën.

Plani i veprimit dhe direktiva u rishikuan në Paketën e Lëvizshmërisë Urbane 2018 - Dokument Pune i Stafit të Komisionit: Mobilizimi i Sistemeve Inteligjente të Transportit për qytetet e BE-së.

KARTA E GJELBËR PËR LËVIZSHMËRINË URBANE – DREJT NJË KULTURE TË RE PËR LËVIZSHMËRINË URBANE

Në vitin 2007 KE-ja botoi Kartën e Gjellbër për Lëvizshmërinë Urbane – Drejt një kulture të re për lëvizshmërinë urbane që hodhi themelet për një agjendë të re Evropiane për Politikën e Lëvizshmërisë së Qëndrueshme, dhe i ftoi aktorët e interesuar të debatonin se çfarë mbështetjeje duhet të japë BE-ja si dhe për identifikimin e mënyrave më të mira për ta ofruar këtë mbështetje. Rezultatet e konsultimit dhe masave konkrete u hartuan më vonë në Planin e Veprimit të KE-së për Lëvizshmërinë Urbane (2009). Pesë përfitimet kryesore SUM sipas kartës së gjellbër tregohen në Figurën 12 në Kapitullin 5.

¹⁴ Më shumë informacion në: https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/ecall_en

PARTNERITETET, PLATFORMAT, PROGRAMET INICIATIVAT KRYESORE TË LËVIZSHMËRISË URBANE TË QËNDRUESHME NË BE

Duke pasur parasysh se Lëvizshmëria Urbane e Qëndrueshme (LUQ) është një çështje e rëndësishme në BE, ka shumë iniciativa, programe, platforma dhe partneritete që kanë për qëllim prezantimin dhe zbatimin e koncepteve LUQ në sektorët e transportit të vendeve anëtare të BE.

Partneritetet, platformat, programet dhe iniciativat kryesore më të rëndësishme të Lëvizshmërisë Urbane të BE-së janë si më poshtë:

- Shërbimi Evropian i Informacionit për Transportin Lokal – ELTIS
- Observatori i Transportit për Evropën Juglindore – SEETO
- Iniciativa e Qëndrueshmërisë dhe Vitalitetit të Qyteteve – CIVITAS
- Rrjetet Kombëtare CIVITAS – CIVINET
- Iniciativa e Lëvizshmërisë Urbane Transformuese – TUMI
- Partneriteti Mobilizo Qytetin Tënd – MYC
- Iniciativa e Lëvizjes Elektrike Urbane – UEMI
- Programi Lider të Planifikimit të Transportit Urban – LUTP
- Platforma Evropiane për Menaxhimin e Lëvizshmërisë – PEMPL
- Rrjetet e Qyteteve dhe Rajoneve Evropiane për Zgjidhje Novative të Transportit – POLIS
- Partneriteti për Transportin e Qëndrueshëm me Karbon të Ulët – SloCaT
- Qytetet ECF për Rrjetin e Biçiklistëve.

SHËRBI MI EVROPIAN I INFORMACIONIT PËR TRANSPORTIN LOKAL – ELTIS¹⁵

I themeluar më shumë se 10 vjet më parë, ELTIS-i është tashmë observatori kryesor Evropian për lëvizshmërinë urbane.

ELTIS-i lehtëson shkëmbimin e informacionit, njohurive dhe përvojave në fushën e lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme në Evropë. Është i destinuar për individët që punojnë në transport si dhe në fushat e lidhura me të, duke përfshirë zhvillimin urban dhe rajonal, shëndetin, energjinë dhe shkencat mjedisore. Ai financohet nga Drejtoria e Përgjithshme e Komisionit Evropian për Lëvizshmërinë dhe Transportin.

¹⁵ Më shumë informacion në: <http://www.eltis.org/>

Me tre tema kryesore - Zbulim, Burime, Pjesëmarrje - ELTIS-i jep informacion, praktika të mira, mjete dhe kanale komunikimi të nevojshme për të ndihmuar në kthimin e qyteteve në modele të lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme.

Seksion i dedikuar për Planet e Lëvizshmërisë përbën një qendër informacioni sesi të zhvillohen dhe zbatohen Planet e Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme (SUMP) me rritjen në Evropë të proceseve të planifikimit të integruar dhe më të qëndrueshëm.

Platforma Evropiane për Planet e Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme mbështet kalimin drejt sistemeve konkurruese dhe me efikasitet burimore në qytetet Evropiane:

- Duke mbështetur zhvillimin e mëtejshëm të konceptit të Planit për Lëvizshmërinë Urbane të Qëndrueshme (SUMP) dhe mjeteve të kërkuara për zbatimin e suksesshëm të tij nga autoritetet lokale planifikuese;
- Duke ofruar portalin e tij të Planeve të Lëvizshmërisë për përhapjen e informacionit, botimeve dhe instrumenteve përkatës;
- Duke lehtësuar koordinimin dhe bashkëveprimin ndërmjet aksioneve të mbështetura nga BE-së nëpërmjet Grupit të Koordinimit; dhe
- Duke ofruar mundësi për shkëmbimin e njohurive dhe kontakteve nëpërmjet një konference vjetore SUMP, aktiviteteve, kurseve të trajnimit dhe medias sociale.

Puna e Platformës mbështetet nga një Sekretariat, që shërben si pikë kontakti qendrore për të gjitha kërkimet.

OBSERVATORI I TRANSPORTIT PËR EVROPËN JUGLINDORE - SEETO¹⁶

SEETO është organizata rajonale e transportit e themeluar nga Memorandumi i Mirëkuptimit për zhvillimin e Rrjetit Qendror të Transportit Rajonal (MU) nënshkruar në 11 Qershor 2004 nga Qeveritë e Shqipërisë, Bosnje Hercegovinës, Kroacisë dhe ish-Republikës Jugosllave të Maqedonisë, Malit të Zi, Serbisë, Misionit të Kombeve të Bashkuara në Kosovë dhe Komisionit Evropian. Qëllimi i SEETO-s është promovimi i bashkëpunimit për zhvillimin e infrastrukturës kryesore dhe ndihmëse për Zgjerimin Indikativ multimodal të Rrjetit Gjithëpërfshirës TEN-T në Ballkanin Perëndimor, dhe për përmirësimin e kapaciteteve lokale për zbatimin e programeve të investimit si dhe të mbledhjes dhe analizës së të dhënave për rrjetin e sipërpërmendur për Ballkanin Perëndimor.

Objektivat kryesore të bashkëpunimit SEETO:

- Zhvillimi i Zgjerimit Indikativ të Rrjetit Gjithëpërfshirës TEN-T për Ballkanin Perëndimor;

¹⁶ Më shumë informacion në: <http://www.seetoint.org/>

- Përmirësimi dhe harmonizimi i politikave rajonale të transportit dhe standardeve teknike për Zgjerimin Indikativ të Rrjetit Gjithëpërfshirës TEN-T për zhvillimin e Ballkanit Perëndimor;
- Mbajtja e një rrjeti komunikimi dhe koordinimi të efektshëm; dhe
- Integrimi i Zgjerimit Indikativ të Rrjetit Gjithëpërfshirës TEN-T në Ballkanin Perëndimor në kuadër të Rrjetit më të gjerë Trans Evropian.

SEETO fokusohet në disa zona të synuara për ndërhyrje, që janë të identifikuara në Programin Strategjik të Punës 2012-2014 të SEETO-s si Detyra të Projektit SEETO, për të cilat nevojiten përpjekje të vazhdueshme dhe mbështetje e jashtme:

- Reforma Hekurudhore
- Lehtësimi i Kalimit të Kufirit
- Auditimi i Sigurisë Rrugore.

Masat horizontale SEETO sjellin një vlerë të shtuar në zhvillimin e infrastrukturës së Rrjetit Gjithëpërfshirës SEETO. Ato janë ndërmarrë në nivel rajonal dhe për këtë arsye plotësojnë proceset kombëtare të reformave, pajtueshmërinë legjislative, kuadrin rregullator, forcimin institucional etj. Ka pasur një projekt të përfunduar për zbatimin e masave të zbutura në nivel rajonal, duke synuar reformat hekurudhore dhe auditimin e sigurisë rrugore në të gjithë Pjesëmarrësit Rajonalë. (Projekti RWR/RSA).

Megjithatë, çdo Plan Shumëvjeçar të Rrjetit Kryesor Rajonal të Transportit në Evropën Juglindore (MAP) përmbledh një grup me propozime për masa të buta, që janë të miratuara dhe merren në konsideratë për financim dhe zbatim, si më poshtë:

- Zbatimi i një mekanizmi për mbledhjen e harmonizuar të të dhënave dhe modelin e Transportit të Rrjetit Gjithëpërfshirës SEETO
- Analizën e boshllëqeve për zbatimin e standardeve TEN-T për Rrjetin Gjithëpërfshirës SEETO
- Mbështetje për kurse trajnimi për auditorët dhe inspektorët e sigurisë rrugore
- Adresimi i pengesave jo-fizike për transportin rajonal.

Takimi i vitit 2017 në Trieste pati si rezultat nënshkrimin e Memorandumit të Mirëkuptimit për Themelimin e Traktatit të Komunitetit për Transportin.

INICIATIVA E QËNDRUESHMËRISË DHE VITALITETIT TË QYTETEVE - CIVITAS¹⁷

CIVITAS është rrjeti i qyteteve të përkushtuara për një transport më të mirë dhe më të pastër në Evropë dhe më gjerë. Meqenëse u lançua nga Komisioni Evropian në vitin 2002, iniciativa CIVITAS ka testuar

¹⁷ Më shumë informacion në: <http://civitas.eu/>

dhe ka zbatuar më shumë se 800 masa dhe zgjidhje për transportin urban si pjesë e projekteve të demonstrimit në më shumë se 80 qytete si hapësira laboratorike në të gjithë Evropën (Figura 5).

Njohuritë e mbledhura me anë të këtyre përvojave praktike plotësohen dhe mbështeten nga një numër projektesh kërkimore dhe novative (ECCENTRIC, PORTIS dhe DESTINATIONS), që janë në funksionim në kuadër të CIVITAS. Këto projekte kërkimore kërkojnë mënyra për ngritjen e një sistemi transporti konkurrues dhe më eficient nga ana burimore në Evropë.

CIVITAS ofron për profesionistët mundësi për të parë zhvillimin dhe përdorimin e zgjidhjeve novative për transportin dhe për të mësuar nga kolegët dhe ekspertët që punojnë në sektor. CIVITAS ushqen angazhimin politik, zgjidhjet e reja të tregut, dhe ofron financim dhe shkëmbim njohurish me qëllim krijimin e rritjes dhe mënyrave më të qëndrueshme dhe të ndërlidhura më mirë të transportit.

Projekti punon në 10 zona tematike të lidhura me lëvizshmërinë e qëndrueshme të transportit: Stile Jetese pa Automjete, Karburante dhe Automjete të Pastra, Transporti i Përbashkët i Pasagjerëve, Strategji për Menaxhimin e Kërkesës, Planifikimi i Integruar, Menaxhimi i Lëvizshmërisë, Përfshirja e Publikut, Siguria&Sigurimi, Telematika e Transportit dhe Logjistika Urbane e Mallrave.

Iniciativa CIVITAS ndihmon qytetet të testojnë dhe zhvillojnë një grup masash të integruara për Lëvizshmërinë Urbane të Qëndrueshme. Qytetet CIVITAS kanë një qasje planifikimi të integruar që trajton të gjitha format dhe modelet e transportit në qytete. Ato synojnë të demonstronjë se është e mundur të garantohet një nivel lëvizshmërie i lartë për të gjithë qytetarët, të ofrohet një cilësi e lartë e hapësirës urbane dhe të mbrohet mjedisi nëpërmjet lëvizshmërisë së qëndrueshme. Është kjo qasje e integruar e bazuar në inovacion, bashkëpunim, kërkime dhe orientim drejt rezultateve që e nxjerr në pah iniciativën CIVITAS.

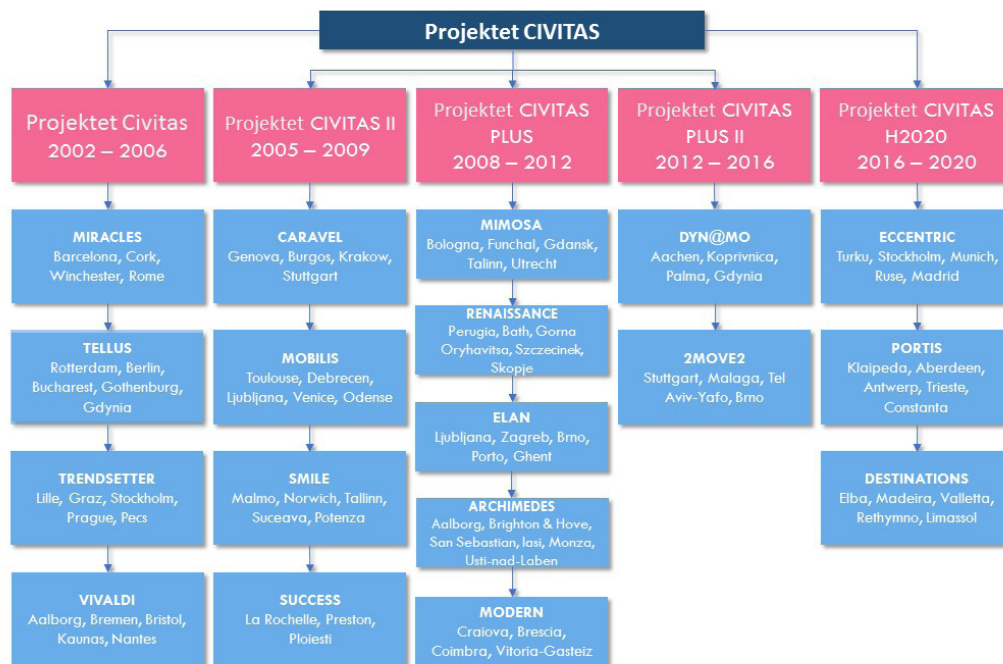


Figura 5: Projektet CIVITAS

Një prej projekteve kryesore CIVITAS është sigurisht projekti PROSPERITY¹⁸ i filluar në shtator 2016 dhe i mbështetur nga Komisioni Evropian në kuadër të programit H2020. Ai synon të mundësojë dhe sjellë një ndryshim të kulturës tek agjencitë qeveritare dhe autoritetet lokale për mbështetjen e Planeve të Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme (SUMP). Projekti fokusohet në nxitjen dhe mbështetjen e një filimi të gjerë të SUMP-eve veçanërisht në vendet/rajonet dhe qytetet ku fillimi është mjaft i ulët deri tani. Këtë synon ta arrijë nëpërmjet: sigurimit të mekanizmave dhe mjeteve që agjencitë kombëtare/rajonale të marrin një rol udhëheqës në zhvillimin e PLUQ; rritjes së kapacitetit profesional nëpërmjet programeve të shkëmbimit të kolegëve; dhe programeve të përshtatura të trajnimit për aspekte të ndryshme të SUMP-eve dhe/ose qasjeve novative ndaj Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme.

Koncepti kryesor i projektit PROSPERITY është aktivizimi i nivelit kombëtar për zhvillimin e kornizave të politikave që do të përmirësojnë ose fillojnë programe kombëtare për mbështetjen e SUMP-eve. Aktivizimi i nivelit kombëtar do të realizojë transferimin e politikave në nivele të njëjta, i përmirësuar nga inovacioni dhe rritja e kapaciteteve. Qasja ka në thelb të saj zhvillimin dhe përmirësimin e programeve kombëtare

18 Projekti Prosperity: D3.1 Nivelet më të Larta të Qeverisjes – Mbështetjen e tyre për SUMP në BE, Aljaž Plevnik (UIRS), Mojca Balant (UIRS), Luka Mladenović (UIRS), shkurt 2018

SUMP. Këto do të mbështeten nga procese shkëmbimi kombëtare dhe ndërkombëtare, si dhe nga trajnimet dhe rritja e kapaciteteve.

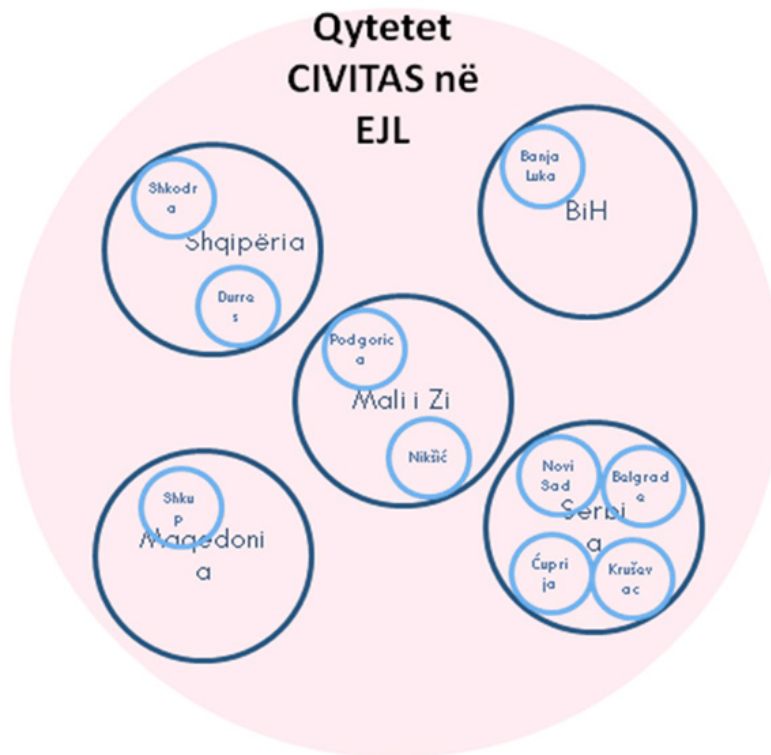


Figura 6: Qytetet CIVITAS në EJL

RRJETET KOMBËTARE CIVITAS – CIVINET¹⁹

CIVINET është një grup i rrjeteve të qyteteve që promovojnë qasjen CIVITAS në nivel lokal, duke kaluar gjuhën dhe pengesat kontekstuale për autoritetet lokale dhe organizatat e interesuara në lëvizshmërinë urbane të qëndrueshme. Anëtarët shkëmbejnë informacion në gjuhën e tyre duke punuar së bashku për të ndërvepruar me Komisionin Evropian dhe qeveritë kombëtare për sa i takon çështjeve të politikave të transportit, legjislacionit, rregulloreve dhe financimit.

Secili Rrjet Qytetas CIVINET punon në mënyrë të pavarur, në bashkëpunim me CIVINET për të ndarë mësimet dhe përvojat, dhe për të përhapur qasjen e rrjetit të qytetit me vendet e tjera (Figura 7).

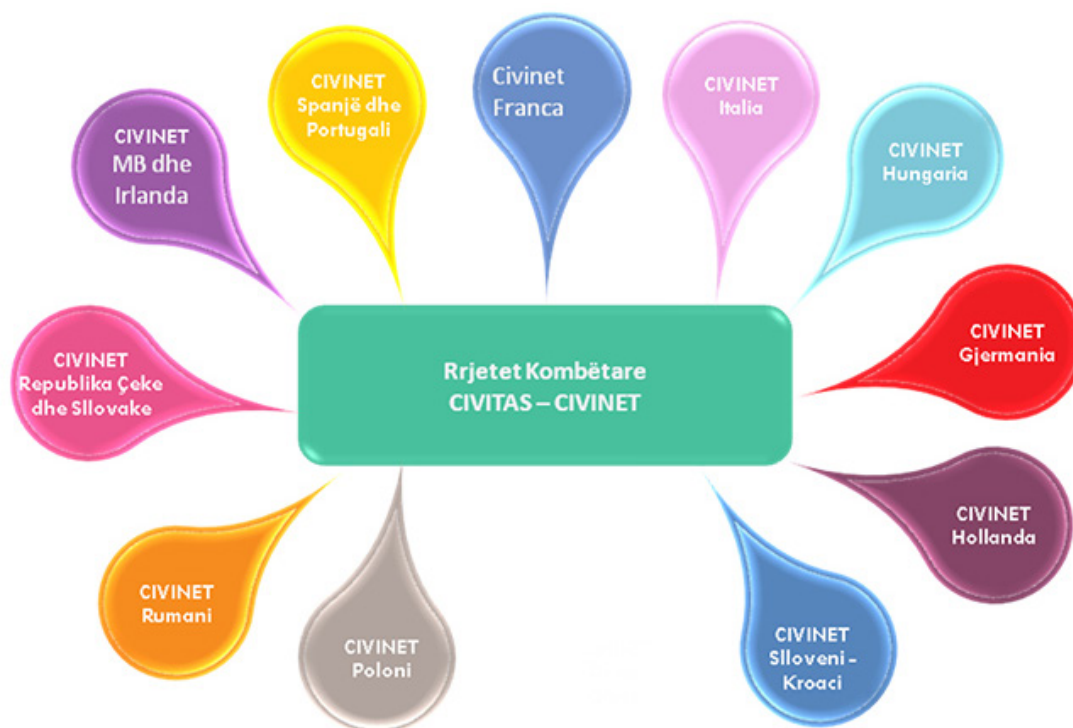


Figura 7: Rrjetet Kombëtare CIVITAS - CIVINET

Rrjeti Slloveni-Kroaci CIVINET u themelua në vitin 2013 si rrjet i qyteteve dhe aktorëve të tjerë të interesuar nga dy vendet fqinje që trajton planifikimin e lëvizshmërisë së qëndrueshme dhe menaxhimin e trafikut. Objektivi i rrjetit është ndarja e njohurive dhe shkëmbimi i praktikave të mira, si dhe zbatimi i projekteve me partnerët, që financojnë aktivitetet e ardhshme të lëvizshmërisë së qëndrueshme. Lidhja në rrjet dhe të gjitha format e bashkëpunimit janë të mirëpritura për zgjidhje më efektive të problemeve të lëvizshmërisë dhe trafikut urban - nga shkëmbimi i përvojës, njohurive dhe ideve tek pjesëmarrja e përbashkët dhe sinergjia e qyteteve, duke mundësuar kështu një përdorim më të mirë të fondeve të BE-së. Përveç anëtarëve nga Sllovenia dhe Kroacia, Rrjeti tërheq gjithashtu qytete dhe aktorë të tjerë nga vendet e Evropës Juglindore. Për të përmirësuar kushtet për zhvillim të qëndrueshëm, i cili kontribuon në prosperitetin dhe të ardhmen e mirë të qyteteve, shteteve dhe rajoneve, gjatë Asamblesë së 3-të të mbajtur në Shkurt 2016, emri i rrjetit u ndryshua në CIVINET Slloveni - Kroaci - Evropë Juglindore (EJL).

Autoritetet lokale dhe partnerët e tjerë të CIVINET Slloveni-Kroaci-EJL kanë shprehur angazhimin e tyre për forcimin e shkëmbimit të njohurive, informacionit dhe përvojës së fituar në kuadër të iniciativës CIVITAS me

anëtarët e tjerë të rrjetit. Ata janë angazhuar gjithashtu të mbështesin përhapjen e informacionit për aktivitetet, arritjet dhe rezultatet e iniciativës CIVITAS dhe rrjetit CIVINET Slloveni-Kroaci-EJL në qytete të tjera në të dy vendet dhe në SEEC.

INICIATIVA E LËVIZSHMËRISË URBANE TRANSFORMUESE – TUMI²⁰

Iniciativa e Lëvizshmërisë Urbane Transformuese i mundëson udhëheqësve në vendet dhe ekonomitë në zhvillim të krijojnë lëvizshmëri urbane të qëndrueshme. Ajo ofron mbështetje teknike dhe financiare për idetë novative. Tek TUMI-i, Ministria Federale Gjermane e Bashkëpunimit dhe Zhvillimit Ekonomik (BMZ) ka mbledhur bashkë disa prej institucioneve kryesore të botës që punojnë për lëvizshmërinë e qëndrueshme me rrjetet e qyteteve dhe grupet e ekspertëve për zbatimin e projekteve në terren ku ato nevojiten më shumë. TUMI-i mbështet projekte, zhvillime lidhshme dhe ndërtim karriere për drejtuesit urbanë, vendimmarrësit, planifikuesit dhe studentët; duke lidhur 1000 drejtues në të gjithë botën bazuar në rritjen e kapaciteteve, mobilizimin e investimeve dhe mbështetjen e qasjeve në terren si masat më efektive për ndjekjen e objektivave të vendosur dhe arritjen e një të ardhmeje urbane më të qëndrueshme. Iniciativa mbështet aktivitetet në fushën e lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme drejt sistemeve të aksesueshme të transportit për rritjen dhe prosperitetin ekonomik, përfshirjen sociale më të mirë për banorët urbanë, qytete më të pastra dhe më të shëndetshme si vende të jetueshme dhe zbutjen e shkarkimeve GHG të lidhura me transportin.

4 fushat e aktivitetit të TUMI-t

Aksesi	Përfshirja	Shëndetësia	Ndryshimi klimatik
Sisteme transporti të aksesueshëm për rritjen dhe prosperitetin ekonomik	Përfshirje sociale për banorët urbanë	Qytete të pastra dhe të shëndetshme si vende të jetueshme	Zhvillim i transportit urban i ndjeshëm ndaj klimës

Figura 8: 4 fushat e aktivitetit të TUMI-t

PARTNERITETI MOBILIZOQYTETINTËND²¹

Partneriteti MobilizoQytetinTënd është një rrjet global gjithëpërfshirës i qyteteve dhe vendeve si dhe një markë kornizë e bashkëpunimit Evropian për zhvillim veçanërisht në fushën e transportit urban të qëndrueshëm. Partneriteti synon të ndihmojë partnerët përfitues – d.m.th. pushtetin qendror dhe lokal – në përgatitjen e tyre të Programeve Kombëtare të Investimit dhe Politikave të Lëvizshmërisë Urbane

²⁰ Më shumë informacion në: <http://transformative-mobility.org>

²¹ Më shumë informacion në: <http://mobiliseyourcity.net>

(NUMP) dhe Planeve të Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme (SUMP). Ai lehtëson krijimin e kushteve të kuadrit për investimet efektive dhe zhvillimin e qëndrueshëm të shërbimeve dhe infrastrukturës së transportit urban si dhe masave të zbutura rregullatore.

Krahas kësaj, MobilizoQytetinTënd është një partneritet global për klimën për planifikimin e integruar të lëvizshmërisë urbane në vendet në zhvillim dhe ato fqinje me BE-në, dhe një iniciativë ndërkombëtare për transportin në kuadër të Partneritetit për Aksionin Klimatik Global të Kombeve të Bashkuara.

Ai është aksion me shumë donatorë, i bashkë financuar nga Komisioni Evropian (EUROPEAID), dhe qeveria Franceze e përfaqësuar nga Ministria e saj e Tranzicionit Ekologjik dhe Solidaritetit (MTES), Fondi Francez për Mjedisin Global (FFEM), dhe Qeveria Gjermane e përfaqësuar nga Ministria e saj e Mjedisit, Mbrojtjes së Natyrës dhe Sigurisë Bërthamore (BMU). Partneriteti zbatohet së bashku nga partnerët themelues të tij ADEME, AFD, CEREMA, CODATU, dhe GIZ. Përveç kontributit në procesin ndërkombëtar klimatik, ai kontribuon edhe në Agjendën e KB 2030, konkretisht Objektivi i Zhvillimit të Qëndrueshëm (OZHQ) 11: Bërja e qyteteve gjithëpërfshirëse, të sigurta, fleksibël dhe të qëndrueshme.

Partneriteti MobilizoQytetinTënd është anëtar i platformës së koordinimit SUMP BE nën përgjegjësinë e Drejtorisë së Përgjithshme të Komisionit Evropian DG MOVE.

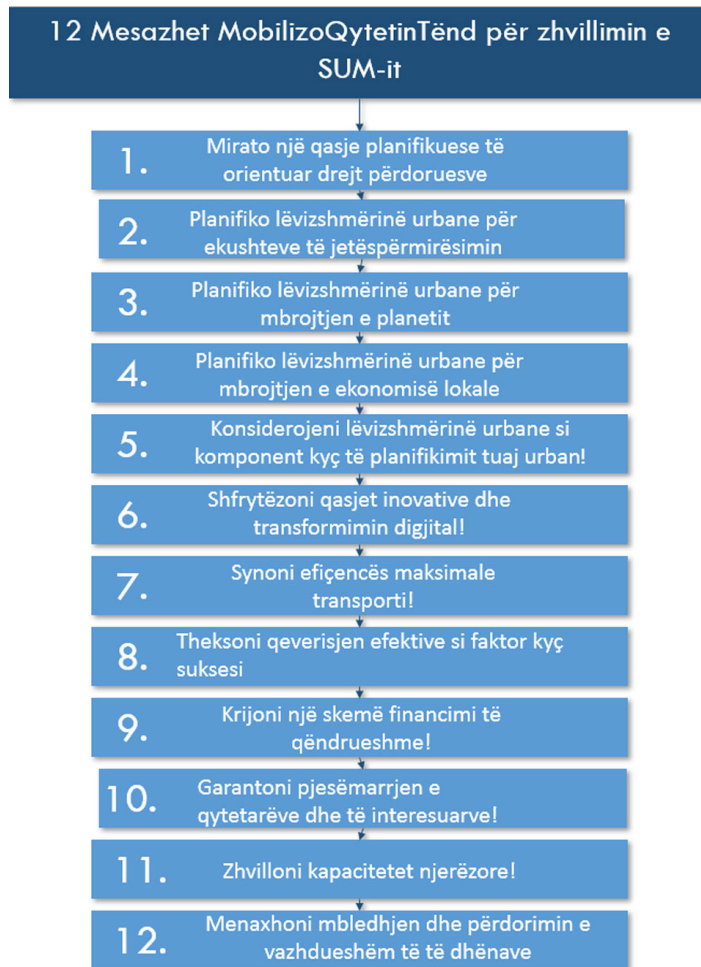


Figura 9: 12 Mesazhet MobilizoQytetinTënd për zhvillimin e SUM-it

INICIATIVA E LËVIZSHMËRISË ELEKTRIKE URBANE – UEMI²²

Komisioni Evropian financoi disa projekte, si SOLUTIONS, EMPOWER dhe ELIPTIC që mbështesin zbatimin e UEMI-t. Projekti Future Radar ka marrë financim nga programi për kërkime dhe inovacion Horizon 2020 i Bashkimit Evropian.

Me angazhime nga industria dhe qeveria, UEMI do të funksionojë si një forum i hapur për transferimin e

njohurive dhe mbështetjes për fillimin e zgjidhjeve e-lëvizshmëri në të gjithë botën. Ai do të fillojë një proces dialogu dhe do të vazhdojë të mbledhë angazhime nga qeveritë qendrore dhe lokale si dhe bizneset për objektivat e e-lëvizshmërisë. Platforma e Aksionit do të krijohet me një program pune që përcakton objektivat ndërkombëtarë, kombëtarë dhe të qyteteve për e-lëvizshmërinë, si p.sh. pjesa e tregut global të automjeteve elektrike dhe numrin total të kilometrave për pasagjerët që udhëtojnë me e-automjete. Megjithëse, këto objektiva do të jenë vullnetare në natyrë, do të zhvillohet një sistem monitorimi global për ndjekjen e progresit të zbatimit.

Reduktimi i shkarkimeve GHG nga përshtatja e Automjeteve Elektrike nuk është arsyeja e vetme për nxitjen e përdorimit të tyre të përhapur. Në vlerësimet e saj të fundit, OBSH-ja tregon se ndotja e ajrit të jashtëm shkaktoi 3.7 milion vdekje të parakohshme në vitin 2012. Njerëzit që jetojnë në vendet me të ardhura të mesme dhe të ulëta provojnë në mënyrë disproporcionale barrën e ndotjes së ajrit të jashtëm me 88% (nga 3.7 milion vdekjet e parakohshme) që ndodhin në këto vende. Meqenëse transporti është ndër burimet kryesore të ndotjes së ajrit, kalimi në lëvizshmërinë elektrike do të kontribuojë për reduktimin e vdekshmërisë dhe humbjeve ekonomike të lidhura me të.

Objektivi i UEMI-t është ndalimi i përdorimit të automjeteve me karburant dhe rritja e pjesës së automjeteve elektrike në vëllimin total të transportit individual të motorizuar në qytete me të paktën 30% nga 2030. Kjo do të sjellë si rezultat reduktimin e konsiderueshëm të shkarkimeve të CO₂, që kontribuojnë në objektivin e kufizimit të rritjes së temperaturës globale. Do të përfitojë popullsia globale, veçanërisht ajo vulnerabël ndaj impaktit të ndryshimeve klimatike. Banorët e qytetit do të përfitojnë gjithashtu nga cilësia më e mirë e ajrit dhe frekuenca e reduktuar e problemeve të shëndetit dhe vdekjeve të parakohshme të shkaktuara nga ndotja e ajrit, duke përfshirë lëndën në fjalë. Iniciativa do të stimulojë gjithashtu zhvillimin ekonomik të ri dhe me karbon të ulët, duke krijuar punë të reja.

Aktorët e përfshirë në UEMI:

- Grupi për Leadershipin: UN-Habitat, Agjencia Ndërkombëtare për Energjinë, UN Global Compact, Ministeriali për Energjinë e Pastër (me përfaqësim nga SHBA, KINA dhe EBA)
- Partnerët Shtete Anëtare: Kina, Gjermania, India, SHBA
- Partnerët e biznesit: BYD Auto, Jiangsu Aima, Mahindra Reva, Siemens AG dhe të tjerë
- Partnerët e shoqërisë civile: Partneriteti për Transportin e Qëndrueshëm me Karbon të Ulët (PTQKU), Ekosistemet dhe qytetet botërore EV
- Partnerë për njohuritë: Instituti Wuppertal për Klimën, Mjedisin dhe Energjinë, Forumi Ndërkombëtar për Transportin (ITF)
- Partnerët financues: Banka Aziatike për Zhvillim, BERZH dhe MDB të tjera.

LIDER NË PROGRAMIN E PLANIFIKIMIT TË TRANSPORTIT URBAN - LUTP²³

Programi Lider në Planifikimin e Transportit Urban (LUTP) është një iniciativë e Bankës Botërore që synon zhvillimin e një mënyre të strukturuar të vendimmarrjes që merr në konsideratë kompleksitetet e transportit urban. Programi përdor një qasje të mësuarit praktik që shfrytëzon shumë rastet praktike, ushtrimet në grup dhe vizitat në terren për evidentimin e lidhjeve ndërmjet komponentët e ndryshëm të sistemit të transportit urban. Programi LUTP i pajis profesionistët e transportit me njohuri për planifikimin e strategjik të integruar dhe menaxhimin e transportit.

Objektivat LUTP janë për të ndërtuar udhëheqjen e transportit urban që:

- Kupton kompleksitetet e problemeve të transportit urban dhe zgjidhjet e mundshme sipas konteksteve;
- Njeh nevojën për planifikimin e lëvizshmërisë së integruar, me çfarë ka të bëjë ky planifikim dhe si duhet të ndërmerret; dhe
- Përdor mësimet e nxjerra nga qytetet dhe rastet për vendimmarrje më të mirë.

Aktiviteti kryesor i programit është një workshop shtatë ditor i sponsorizuar nga një institucion lokal partner. Workshop-i paraprihet nga një fazë vetë mësimi, që konsiston në një 24 orësh mësim autodidakt (rreth 1 orë punë çdo ditë për një periudhë 5 javore) dhe mbulon temat që variojnë nga përdorimi i tokës dhe planifikimi i transportit për çështjet sociale dhe mjedisore në planifikimin e transportit urban. Programi mund të japë monitorim individual dhe ture studimesh ndërkombëtare.

Aktorët e programit LUTP janë të mëposhtmit:

- Banka Botërore
- Agjencia Australiane për Ndhmën e Zhvillimit Ndërkombëtar
- Programi i Asistencës për Menaxhimin e Sektorit të Energjisë (ESMAP)
- Infrastruktura Publike Private Këshillimore (PPIAF)
- Programi për Politikën e Transportit në Afrikë (SSATP).

PLATFORMA EVROPIANE PËR MENAXHIMIN E LËVIZSHMËRISË - EPOMM²⁴

Platforma Evropiane për Menaxhimin e Lëvizshmërisë është një partneritet ndërkombëtar që synon nxitjen dhe zhvillimin e mëtejshëm të Menaxhimit të Lëvizshmërisë në Evropë dhe të rregullojë zbatimin e Menaxhimit të Lëvizshmërisë në BE.

Objektivat kryesorë të EPOMM-it janë:

²³ Më shumë informacion në: <http://www.worldbank.org/en/topic/transport/brief/leaders-in-urban-transport-planning>

²⁴ Më shumë informacion në: <http://www.epomm.eu/>

- Ta bëjë lëvizshmërinë miqësore ndaj mjedisit, të drejtë nga ana sociale dhe ekonomike
- Të nxisë dhe zhvillojë më tej Menaxhimin e Lëvizshmërisë në Evropë
- Të mbështesë shkëmbimet dhe mësimet e Menaxhimit të Lëvizshmërisë ndërmjet vendeve të Evropës
- Të bëhet partneri kryesor për institucionet Evropiane dhe qeveritë kombëtare në kërkimin e këshillimit për Menaxhimin e Lëvizshmërisë.

Mjetet kryesore për arritjen e objektivave të EPOMM-it janë:

- **Transferimi i Politikave:** EPOMM-i ofron mbështetje të përshtatur për të ndihmuar transferimin direkt të politikave më të mira nga vendet e tjera ose nga projektet e BE-së në çdo shtet anëtar
- **Trajnimi dhe Workshop-et:** EPOMM organizon dhe përgatit trajnime, ka një trajner dhe bazë të dhënash për materialet e trajnimit dhe jep një etiketë për cilësinë e atyre trajnimeve që i përmbushin standardet e saj
- **Pikat Fokale Kombëtare (NFP):** Rrjetet kombëtare EPOMM ndihmojnë për zhvillimin dhe mbështetjen e komunikimit dhe shkëmbimit ndërmjet NFP-ve dhe në nivel Evropian
- **Faqja e Internetit të EPOMM:** përmban informacionin më të përditësuar dhe më të thelluar që ekziston për ML
- **Përditësimi mujor EPOMM:** ofron pjesët më të rëndësishme të ngjarjeve nga shtetet anëtare EPOMM
- **Mjetet Online:** Instrumenti i Ndarjes Modale TEMS – EPOMM me të dhënat e tij për ndarjen e mënyrave të transportit të zgjedhura nga qytetarët nga më shumë se 350 qytete dhe MaxEva, instrumenti standard i vlerësimit për projektet MM
- **Konferenca EPOMM për Menaxhimin e Lëvizshmërisë** zhvillohet çdo vit në një qytet të një shteti anëtar të EPOMM-it
- **Marrëdhëniet me BE-në:** kontakte të rregullta me institucionet Evropiane dhe bashkëpunimi me CIVITAS, ELTIS, UITP, POLIS dhe EURO CITIES, etj.
- **Përhapja e projekteve të BE-së:** EPOMM-i është një mënyrë efiçente për përhapjen e rezultateve të projekteve nëpërmjet NFP-ve, përditësimeve digjitale, trajnimeve dhe uebsajteve; dhe
- **Sekretariati:** nëpërmjet pikës së kontaktit EPOMM, aktorët e interesuar janë në gjendje të marrin informacionin që kanë nevojë për projektet e tyre ML.

RRJETI I RAJONEVE DHE QYTETEVE EVROPIANE PËR ZGJIDHJET NOVATIVE TË TRANSPORTIT – POLIS²⁵

POLIS është rrjeti i rajoneve dhe qyteteve Evropiane që punojnë së bashku për prezantimin e zgjidhjeve novative për një lëvizshmëri më të qëndrueshme. Me sekretariatit e tij me seli në Bruksel, Polis mbështet

25 Më shumë informacion në: <https://www.polisnetwork.eu>

bashkëpunimin dhe partneritetet në Evropë dhe me BE-në, për t'i bërë më të aksesueshme kërkimet dhe inovacionet për transportin në qytete dhe rajone. Në rrjetin POLIS, vendimmarrësve iu jepet gjithashtu informacioni i nevojshëm për të bërë realitet politikat e lëvizshmërisë së qëndrueshme.

3 misionet kryesore të rrjetit POLIS janë:

1. Lehtësimi i shkëmbimit të njohurive midis qyteteve dhe rajoneve, dhe me aktorë të tjerë nga hulumtimi, industria, si dhe OJQ-të;
2. Ndihmë që anëtarët e POLIS-it të kenë akses në iniciativat, projektet dhe financimet evropiane; dhe, Përfaqësimi i interesave të qyteteve dhe rajoneve për iniciativat e lidhura me transportin drejt institucioneve evropiane; dhe,
3. Përfaqësimi i interesave të qyteteve dhe rajoneve për iniciativat e lidhura me transportin drejt institucioneve evropiane.

Që nga viti 1989, rrjeti POLIS ka mbështetur qytetet dhe rajonet e tij anëtare në arritjen e objektivave të tyre të lëvizshmërisë. POLIS është i angazhuar të ofrojë njohuri dhe mbështetje praktike për zbatimin e zgjidhjeve novative për lëvizshmëri më të qëndrueshme.

Grupet e punës dhe aktivitetet e Polis janë të organizuara rreth katër shtyllave tematike:

1. Mjedisi dhe Shëndeti në Transport
2. Lëvizshmëria dhe Efikasiteti i Trafikut
3. Siguria dhe Sigurimi i Transportit
4. Sfidat Sociale dhe Ekonomike të Transportit.

Përveç kësaj, POLIS mbulon një sërë temash transversale si Qytetet Inteligjente, transporti urban i mallrave dhe planifikimi i lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme.

PARTNERITETI PËR TRANSPORTIN E QËNDRUESHËM ME KARBON TË ULËT – SLOCAT²⁶

Partneriteti për Transportin e Qëndrueshëm me Karbon të Ulët promovon integrimin e transportit të qëndrueshëm në politikat globale për zhvillimin e qëndrueshëm dhe ndryshimet klimatike dhe nxitjen e veprimeve në mbështetje të zbatimit të politikave globale. Partneriteti SLoCaT për Transportin e Qëndrueshëm është një partneritet me shumë aktorë të interesuar i mbi 90 organizatave (që përfaqësojnë organizatat e Kombeve të Bashkuara, organizatat shumëpalëshe dhe dypalëshe të zhvillimit, OJQ-të dhe Fondacionet,

Akademikë dhe Sektorin e Biznesit). Shtrirja tematike e Partneritetit është transporti tokësor (i motorizuar dhe jo i motorizuar) në vendet në zhvillim, duke përfshirë transportin e mallrave dhe udhëtarëve. Politikat e propozuara nga SLoCaT janë universale, por fusha gjeografike e Partneritetit është kryesisht për vendet në zhvillim. Fokusi aktual i Partneritetit është Azia, Amerika Latine dhe Afrika.

FEDERATA EVROPIANE E ÇIKLISTËVE – RRJETI QYTETET DHE RAJONET PËR ÇIKLISTËT²⁷

I themeluar dhe koordinuar nga Federata Evropiane e Çiklistëve, qëllimi i “Qyteteve dhe Rajoneve për Çiklistët” është të themelojë një rrjet global qytetesh ECF, që punojnë për nxitjen e përdorimit të biçikletave në zonat urbane dhe të inkurajojë shkëmbimin e njohurive.

Objektivat kryesore të Rrjetit janë të mëposhtmet:

- Vendosja e përdorimit të biçikletave në qendër të planifikimit dhe të menduarit të politikave urbane;
- Frymëzimi dhe katalizimi i më shumë qyteteve për të ndërmarrë veprime konkrete në promovimin e çiklizmit duke mësuar nga njëri-tjetri dhe duke shmangur dilemën e të “ri-shpikurit të rrotës”;
- Shkëmbimi i njohurive, zgjidhjeve dhe strategjive, duke promovuar iniciativa politike dhe punë praktike në terren; dhe
- Promovimi dhe mbështetja e një ndryshimi në praktikën e politikave dhe planifikimit në qytete dhe prezantimi i perspektivës miqësore ndaj përdorimit të biçikletave në këto procese.

²⁷ Më shumë informacion në: <https://ecf.com/community/cities-and-regions-cyclists>

VIZIONI, MISIONI DHE OBJEKTIVAT E UDHËRRËFYESIT SUMSEEC

Vizioni i Udhërrëfyesit SUMSEEC: Krijimi i sektorëve të qëndrueshëm dhe të integruar të transportit që do të kontribuojnë në zhvillimin e qëndrueshëm ekonomik dhe zhvillimin e kapaciteteve njerëzore në vendet e EJK-së.

Misioni i Udhërrëfyesit SUMSEEC: Dhënia e një kuptimi më të qartë të kontekstit lokal dhe rajonal të efikasitetit të energjisë dhe mbrojtjes së mjedisit në sektorin e transportit, si dhe mjetet e suksesshme për zhvillimin e Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme në vendet e EJK-së, bazuar në Efikasitetin e Energjisë dhe Mbrojtjen e Mjedisit si një domosdoshmëri e shekullit të 21-të. Krahas kësaj, barazia gjinore është një faktor thelbësor për arritjen e ndryshimeve të qëndrueshme dhe prandaj është një nga vlerat kryesore në të cilat bazohet ky Udhërrëfyes.

Udhërrëfyesi SUMSEEC ka si qëllim parësor të përshkruajë aktivitetet e përbashkëta që duhet të ndër-marrin autoritetet e qyteteve në vendet e EJK-së për të mbështetur në mënyrë proaktive zhvillimin e lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme brenda juridiksionit të tyre, si dhe në qytete të tjera në vendet e EJK-së, përmes përvojës dhe transferimit të njohurive.

Sipas përkufizimit të KE-së, Lëvizshmëria Urbane e Qëndrueshme:

- Lejon aksesin themelor dhe nevojat për zhvillim të individëve, kompanive dhe shoqërisë në mënyrë të sigurt dhe në përputhje me shëndetin e njeriut dhe ekosistemit dhe promovon barazinë brenda dhe midis brezave të njëpasnjëshëm;
- Është e përbalueshme, funksionon në mënyrë të drejtë dhe efikase, ofron një zgjedhje të mënyrës së transportit dhe mbështet një ekonomi konkurruese, si dhe një zhvillim të balancuar rajonal;
- Kufizon shkarkimet dhe mbetjet, duke përfshirë aftësinë e planetit për t'i thithur ato, përdor burimet e rinovueshme në ose nën normat e tyre të prodhimit dhe përdor burime jo të rinovueshme në ose nën ritmet e zhvillimit të zëvendësuesve të rinovueshëm, duke minimizuar ndikimin në përdorimin e ndotjen e tokës dhe zhurmës.

Objektivat kryesore të udhërrëfyesit SUMSEEC janë të mbështesin qytetet e EJL-së në:

- Zhvillimin e sektorëve të transportit të qëndrueshëm, të pastër dhe efikas të energjisë në qytete
- Krijimin e Udhëzimeve të Energjisë së Qëndrueshme si një mjet për të përmirësuar efikasitetin e energjisë dhe mbrojtjen e mjedisit në sektorin e transportit
- Përmirësimin dhe rritjen e kuadrit ligjor për sektorin e transportit në vendet e EJL-së
- Mbikëqyrjen e sektorëve të transportit modern në qytetet e EJL-së
- Identifikimin e pengesave dhe sfidave për krijimin e lëvizshmërisë së qëndrueshme urbane në qytetet e EJL-së
- Krijimin e një baze cilësore për zhvillimin e suksesshëm të Planeve të Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme (SUMP) të Qyteteve në EJL
- Lidhjen e të gjitha aktiviteteve që synojnë zhvillimin e sektorëve të transportit të qëndrueshëm, të pastër dhe të efektshëm të energjisë në qytete me rezultatet e arritura të Rrjetit të Eficiencës së Energjisë në EJL të përfshira përmes zhvillimit, zbatimit dhe monitorimit të Planeve të Veprimit për Energji të Qëndrueshme (SEAP)
- Përmirësimin e ngritjes së kapaciteteve në fushën e sektorit të transportit të qëndrueshëm, të pastër dhe efikas të energjisë në qytete
- Forcimin e njohurive dhe njohurive praktike në fushën e Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane në Qytete
- Mbështetjen e Kryetarëve të Komunave për të përcaktuar rrugën e duhur për adresimin e Transportit të Qëndrueshëm, të Pastër dhe me Eficiencë Energjie dhe për të harmonizuar përpjekjet për arritjen e objektivave kombëtare dhe përmbushjen e angazhimit për reduktimin e konsumit të energjisë si dhe shkarkimeve GHG dhe ndotësve të ajrit
- Mbështetjen e ngritjes së kapaciteteve të administratës së qytetit në lidhje me transpozimin e politikave përkatëse të BE-së për energjinë, ndryshimet klimatike dhe mjedisin në kornizat legjislative kombëtare dhe vendore
- Promovimin e lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme si një temë vendimtare për zhvillimin e suksesshëm të qytetit
- Rritjen e ndërgjegjësimit publik për rëndësinë e Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme në vendet e EJL-së
- Rritjen e ndërgjegjësimit për nevojën e Përfshirjes Gjimore në SUM në EJL
- Identifikimin e instrumenteve financiare për zhvillimet e SUMP-eve dhe implementimin e projekteve të lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme në qytetet e EJL-së.

METODOLOGJIA DHE QASJET E UDHËRRËFYESIT SUMSEEC

Parimet themelore të Udhërrëfyesit SUMSEEC janë si më poshtë:

- Nevojiten nivele të larta ambicie me objektiva të qarta, të cilat mbështeten mirë brenda qeverisë dhe shoqërisë
- Bazuar në analizën e shëndoshë të status kuos, opsionet, barrierat ekzistuese
- Adresimi i të gjithë sektorit dhe të gjitha çështjeve përkatëse, të diferencuara nga nën-sektorët
- Identifikimi i mekanizmave financiarë për të mbështetur Lëvizjen Urbane të Qëndrueshme
- Marrja parasysh e ndryshimeve në shoqëri, demografinë dhe gjendjen e trafikut
- Integrimi i Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme në shëndetësi, siguri, akses, komoditet, mbetje dhe qëllime më të gjera shoqërore
- Përfshirja e të menduarit fleksibël dhe kreativ përtej asaj që është provuar më parë
- Përfshirja e proceseve të konsoliduara të monitorimit dhe vlerësimit
- Bashkëpunimi me të gjitha palët e interesuara për të siguruar suksesin

Përfshirja gjinore si domosdoshmëri e lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme në vendet e EJK-së.

Metodologjia e Udhërrëfyesit SUMSEEC, që ka si qëllim përshtatjen ndaj nevojave komunale në një mënyrë krijuese dhe të bazuar në situatën reale në vendet e EJK-së përbëhet nga:

- Politikat e BE-së për lëvizshmërinë urbane të qëndrueshme, legjisllacionin dhe rregulloret
- Politikat e lëvizshmërinë urbane të qëndrueshme, legjisllacioni dhe rregullimi në vendet e EJK-së: Shqipëria, Bosnja dhe Hercegovina (Federata e Bosnjës dhe Hercegovinës dhe Republika Srpska), Kosova, Maqedonia, Mali i Zi dhe Serbia
- Iniciativat dhe programet kryesore të Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme në BE
- Projektet kryesore të lëvizshmërinë urbane të qëndrueshme në vendet e EJK-së
- Vështrimi i shkurtër i lëvizshmërinë urbane të qëndrueshme në vendet e EJK-së
- Përfitimet e lëvizshmërinë urbane të qëndrueshme në qytetet e EJK-së
- Pengesat dhe sfidat në krijimin e lëvizshmërinë urbane të qëndrueshme në qytetet e EJK-së
- Mënyrat më të mira për të përmirësuar ngritjen e kapaciteteve në nivel komunal dhe kombëtar në vendet e EJK-së
- Palët e interesuara të lëvizshmërinë urbane të qëndrueshme në vendet e EJK-së
- Fushatat e ndërgjegjësimit publik të lëvizshmërinë urbane të qëndrueshme në vendet e EJK-së
- Instrumentet financiare për lëvizshmërinë urbane të qëndrueshme në vendet e EJK-së
- Mënyrat më të mira për të zhvilluar qytetin e lëvizshmërinë urbane të qëndrueshme në vendet e EJK-së – qyteti SUMSEEC
- Integrimi i Përfshirjes Gjinore në aktivitetet e Qyteteve SUM.

QASJA E UDHËRRËFYESIT SUMSEEC INTEGRON DY QASJE KRYESORE SUM:

- Qasja Shmang – Ndrysho – Përmirëso (SHNP)
- Qasja Planifiko-Zbato-Monitoro-Vlerëso (PZMV).

QASJA SHMANG – NDRYSHO – PËRMIRËSO (SHNP)²⁸

Megenëse rritja e shpejtë e përdorimit të automjeteve personale ka qenë kontribuuesi kryesor në problemet e transportit në qytete, fokusi i masave rregulluese duhet të jetë reduktimi i një përdorimi të tillë si dhe reduktimi i impakteve negative të cilatdo lloj përdorimi që është i pashmangshëm. Këto përpjekje janë njohur si qasja “Shmang-Ndrysho-Përmirëso (SHNP). Veprimet e shmangies synojnë të reduktojnë nevojën për udhëtim, edhe përsa i takon numrit të udhëtimeve që bëjnë njerëzit edhe gjatësisë së këtyre udhëtimeve. Veprimet e ndryshimit synojnë t’i bëjnë njerëzit të kalojnë nga mënyrat më pak të qëndrueshme të udhëtimit – si p.sh. automjetet personale – në mënyra më të qëndrueshme si transporti publik dhe mënyrat jo me mjete të motorizuara. Veprimet e përmirësimit synojnë të reduktojnë impaktet negative të udhëtimit me mjete të motorizuara që pashmangshmërisht vazhdojnë të zhvillohen pavarësisht masave të shmangies dhe ndryshimit.²⁹

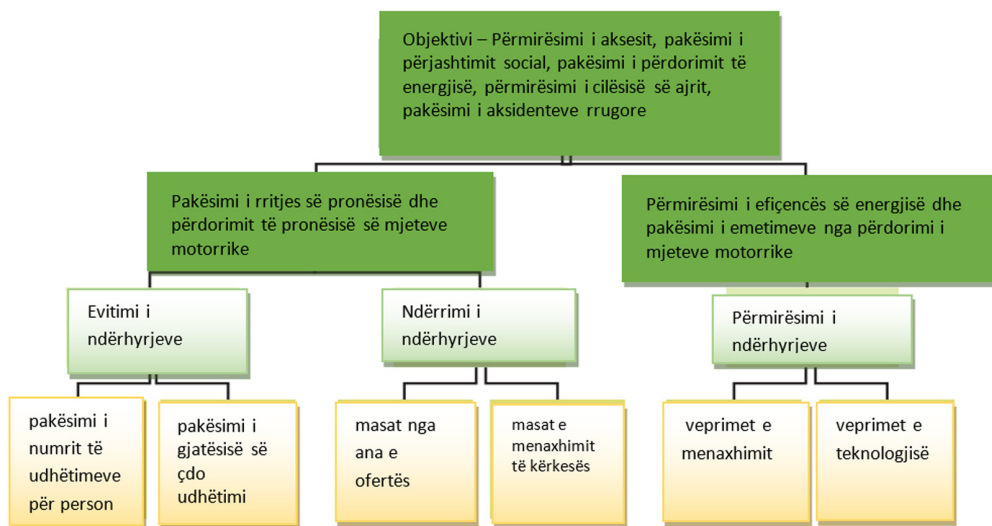


Figura 10 Masat e qasjes Shmang – Ndrysho – Përmirëso (SHNP)³⁰

Organizimi i përdorimit të tokës, i aktiviteteve ekonomike dhe sociale në një mënyrë të tillë që të pakësohet nevoja për transport dhe përdorimi i lëndëve djegëse fosile.

²⁸ Urban Transport and Energy Efficiency_ MODUL 5, Susanne Böhrer-Beadeker and Hanna Hüging, BMZ Federal Ministry for Economic Development, i disponueshëm në: www.sutp.org dhe www.bmz.de

²⁹ Toward Sustainable and Energy Efficient Urban Transport, Om Prakash Agarwal, Energy Efficient Cities, ESMAP, i disponueshëm në: www.esmap.org

³⁰ Burimi: Om Prakash Agarwal, Toward Sustainable and Energy Efficient Urban Transport, Energy Efficient Cities, ESMAP

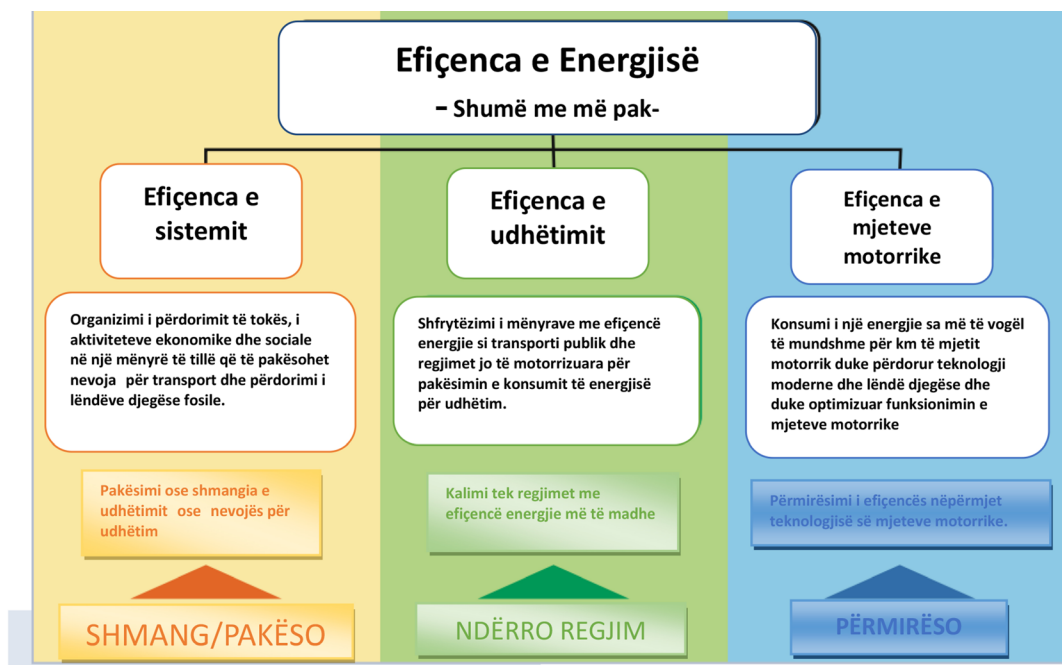


Figura 11 Eficienca e qasjes Shmang - Ndrysho - Përmirëso (SHNP)³¹

QASJA PLANIFIKO-ZBATO-MONITORO-VLERËSO (PZMV)³²

Megjithëse çdo qytet është i ndryshëm dhe reagimet ndaj efijencës së transportit variojnë, rruga e përgjithshme për efijencën e energjisë së sistemit të transportit ka një linjë të përbashkët: qytetet që kanë zbatuar politika transporti të efektshme kanë punuar me një gamë të gjerë aktorësh të interesuar për zhvillimin dhe zbatimin e objektivave të qarta dhe reagimeve të politikave ndërkohë duke monitoruar, vlerësuar dhe komunikuar progresin me kalimin e kohës për të garantuar vazhdimin e përmbushjes së objektivave të politikave.

Qasja PZMV jo vetëm që evidenton masat e shumta të politikës dhe përfitimet e programeve të efijencës së transportit në qytete, por gjithashtu shërben edhe si instrument praktik për të ndihmuar qytetet të ndjekin planin, dhe të zbatojnë, monitorojnë dhe vlerësojnë procesin e arritjes së objektivave të transportit.

31 Burimi: Susanne Böhrer-Beadeker and Hanna Hüging, Urban Transport and Energy Efficiency_ MODUL 5, BMZ Federal Ministry for Economic Development

32 A Tale of Renewed Cities_A policy guide on how to transform cities by improving energy efficiency in urban transport systems, International Energy Agency, e disponueshme në: www.iea.org

HAPI 1. PLANIFIKO

1. Identifikoni nevojat e transportit dhe përcaktoni objektivat
 - Identifikoni problematikat e transportit dhe nevojat e përdoruesve
 - Përcaktoni objektivat
 - Identifikoni përgjigjet ndaj politikave
 - Merrni në konsideratë përfitimet e përbashkëta dhe masat plotësuese
2. Identifikoni dhe angazhoni aktorët e interesuar
 - Identifikoni dhe angazhoni aktorët e interesuar
 - I mbani të përfshirë aktorët e interesuar
 - Eksploroni mundësitë për bashkëpunim dhe partneritet
3. Adresoni pengesat e mundshme dhe siguroni burimet e nevojshme
 - Identifikoni zgjidhjet ndaj pengesave të mundshme
 - Formuloni përgjigjet
 - Siguroni burimet e nevojshme: teknike, institucionale, financiare, etj.
4. Hartoni kuadrin e politikave dhe planin e veprimeve
 - Zhvilloni planin e veprimeve: identifikoni hapat, përgjegjësitë dhe etapat kryesore
 - Përgatisni analizën e konsoliduar të pasojave ekonomike të mundësive
 - Përgatisni planin rezervë
 - Vendosni sesi do të matet progresi

HAPI 2. – ZBATO

5. Angazhoni aktorët dhe filloni implementimin
 - Thirrje për tender
 - Përcaktoni rolet, përgjegjësitë dhe produktet
 - Lançoni politikën

6. Rritni ndërgjegjësimin dhe komunikoni objektivat
 - Komunikoni objektivat dhe shpjegoni masat e politikave
 - Rritni ndërgjegjësimin për konsumin e energjisë dhe zgjedhjet e lëvizshmërisë
7. Menaxhoni procesin e zbatimit
 - Verifikoni progresin, garantoni pajtueshmërinë dhe merrni produktet
 - Menaxhoni rritjen e kapaciteteve dhe mbështetjen e projektit

STEP 3. – MONITORO

8. Mblidhni, rishikoni dhe përhapni të dhënat
 - Caktoni objektiva të qarta për të dhënat dhe përcaktoni metodologjinë e vlerësimit
 - Rishikoni dhe krahasoni të dhënat
 - Ndani të dhënat

HAPI 4. – VLERËSO

9. Analizoni të dhënat dhe vlerësoni efektet e politikës së transportit
 - Analizoni të dhënat dhe vlerësoni rezultatet e politikave
 - Komunikoni rezultatet
10. Miratoni politikën e transportit dhe planifikoni hapat vijues
 - Miratoni politikën në lidhje me rezultatet
 - Planifikoni hapat vijues dhe veprimet e ardhshme.

PËRFITIMET E LËVIZSHMËRISË URBANE TË QËNDRUESHME NË VENDET E EJL-SË

Përfitimet që mund të arrihen si rezultat i Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme në qytetet e EJL-së janë të shumta. Disa janë të prekshme dhe lehtësisht të matshme, ndërsa të tjerat janë më pak dhe mund të jetë e vështirë të përcaktohet një vlerë monetare, siç është përfshirja sociale dhe ndjenja e krenarisë qytetare që vjen si rezultat i jetesës në një ambient të gjelbër, të suksesshëm dhe të qëndrueshëm. (Figura 12, Figura 13).

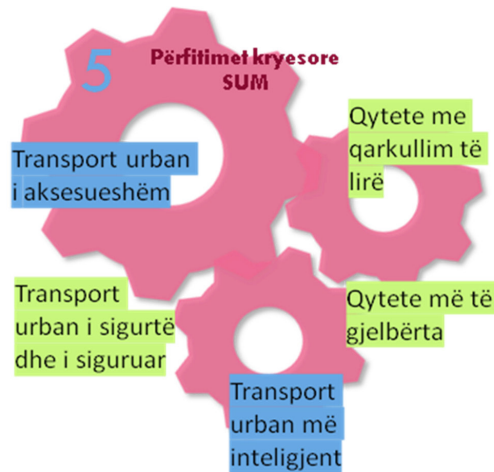


Figura 12: 5 Përfitimet kryesore SUM

Përfitimet SUMSEEC		
Ekonomike	Shoqërore	Mjedisore
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Punë të reja ▪ Rritje e Produktit të Brendshëm Bruto (PBB) ▪ Pakësim i disbalancës tregtare për të gjithë vendet naftë-eksportuese ▪ Pakësimi i varësisë nga nafta ▪ Kursime në kostot e rrugëve dhe parkimeve ▪ Ekspozim më i pakët ndaj risqeve të paqëndrueshmërisë së çmimit të naftës ▪ Pakësim i kostove të shëndetësisë ▪ Pakësim i kostove të karburantit ▪ Rritje e financave publike ▪ Zhvillim i teknologjive të reja ▪ Rritje e konkurrueshmërisë 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Punë të reja ▪ Rritje e Produktit të Brendshëm Bruto (PBB) ▪ Pakësim i disbalancës tregtare për të gjithë vendet naftë-eksportuese ▪ Pakësimi i varësisë nga nafta ▪ Kursime në kostot e rrugëve dhe parkimeve ▪ Ekspozim më i pakët ndaj risqeve të paqëndrueshmërisë së çmimit të naftës ▪ Pakësim i kostove të shëndetësisë ▪ Pakësim i kostove të karburantit ▪ Rritje e financave publike ▪ Zhvillim i teknologjive të reja ▪ Rritje e konkurrueshmërisë 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ndotje ajri e pakësuar ▪ Përmirësim i cilësisë së ajrit ▪ Pakësim i zhurmave ▪ Pakësim i gjurmës së karbonit ▪ Mjedisë rrugore të përmirësuara ▪ Zbatim i masave për zbutjen dhe përshatjen me ndryshimet klimatike

Figura 13: Përfitimet e Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme në Bashkitë e EJL-së

Zbatimi i suksesshëm i projektit SUMSEEC do të garantojë:

1. Cilësi më të mirë të jetës në qytetet dhe bashkitë e EJL-së
2. Përfitime mjedisore dhe shëndetësore për të gjithë shtetasit e EJL-së
3. Përfshirje sociale të përmirësuar
4. Lëvizshmëri dhe aksesueshmëri të përmirësuar në vendet e EJL-së
5. Imazh të përmirësuar të qyteteve EJL-së
6. Qytetarët dhe aktorët e interesuar mbështesin vendimet
7. Përbushje e efektshme e detyrimeve ligjore
8. Përmirësimi i konkureshmërisë dhe aksesit tek financimet e qyteteve të EJL-së
9. Kalim drejt një kulture lëvizshmërie të re
10. Rritje ekonomike në vendet e EJL-së.

E thënë thjesht, Lëvizshmëria Urbane e Qëndrueshme në qytetet e EJL-së përmirëson shëndetin dhe pasurinë e qytetarëve të tyre!

SFIDAT DHE PENGESAT NË NDËRTIMIN E LËVIZSHMËRISË URBANE TË QËNDRUESHME NË QYTETET E EJL-SË

Karta e Gjelbër për Lëvizshmërinë Urbane: 'Drejt një kulture të re për lëvizshmërinë urbane'³³ identifikoi pesë sfida që duhet të kapërcehen nga qytetet me qëllimin për të ecur drejt 'qyteteve me qarkullim të lirë':

- Mbipopullimi
- Varësia nga lëndët djegëse fosile
- Rritja e qarkullimit të udhëtarëve dhe mallrave
- Aksesueshmëria në sistemin e lëvizshmërisë urbane
- Siguria

Mbipopullimi krijon impakte negative ekonomike, shëndetësore, mjedisore dhe sociale dhe ndikon në lëvizjen jo vetëm në nivel qyteti, por edhe në rrugët e transportit në distanca të gjata që kalojnë nëpër zonat urbane. Zgjidhjet e mundshme për këtë çështje përfshijnë një lidhje më të mirë dhe më efektive midis mënyrave të transportit, promovimin e përdorimit të biçikletave dhe ecjes, politikave të përshtatshme të parkimit, të punuarit nga shtëpia, dhe blerjet nëpërmjet telefonit ose Internetit dhe masa të tjera të tilla si përdorimi kolektiv i automjeteve.

Varësia nga lëndët djegëse fosile, me CO₂ e tyre dhe shkarkimet ndotëse të tjera si dhe ndotja nga zhurmat, kontribuojnë në mënyrë të konsiderueshme në ndryshimet klimatike dhe përkeqësojnë cilësinë e ajrit dhe shëndetin e njerëzve.

Mënyrat e mundshme për të kapërcyer këtë sfidë përfshijnë: zhvillimin e motorëve me djegie më të pastër dhe vendosjen e standardeve minimale për performancën e automjeteve; hulumtimi dhe futja e karburanteve alternative dhe mbështetja për zhvillimin e infrastrukturës për furnizimin e tyre në zonat urbane; dhe në fund kufizimi apo ndalimi i trafikut nga zonat urbane të përcaktuara.

Rritja e qarkullimit të udhëtarëve dhe mallrave, kombinuar me mundësinë e kufizuar për zgjerimin e infrastrukturës së transportit – nga këndvështrimi i hapësirës së kufizuar, financave të pamjaftueshme dhe nga një pozitë e mbështetjes së zhvillimit të qëndrueshëm.

Mënyrat e mundshme për të kapërcyer këtë sfidë përfshijnë përfshirjen më efektive të sistemeve inteligjente të transportit (ITS), duke integruar strukturën tarifore të transportit publik të të gjitha llojeve të

³³ Më shumë informacion në: https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/green_paper_en

transportit urban dhe duke pasur të dhëna të mira për të arritur menaxhim më të mirë të flotës (transportit të mallrave dhe udhëtarëve).

Aksesueshmëria në sistemin e lëvizshmërisë urbane

Sistemet ekzistuese, të cilat përfshijnë transportin publik, shtigjet e ecjes në këmbë dhe çiklizmit, rrugët, etj., duhet të jenë të cilësisë së lartë. Kjo nënkupton se duhet të jenë efikase, të shpejta, të shpeshta, të rehatshme, të besueshme, të sigurta, fleksibël, të përbalueshme dhe të arritshme për grupet më vulnerabël (të moshuarit, fëmijët, qytetarët me aftësi të kufizuara, gratë shtatzëna etj.). Përveç kësaj, fenomenet e shtrirjes urbane e bëjnë këtë sfidë më të komplikuar.

Mënyrat e mundshme për të kapërcyer këtë sfidë përfshijnë sigurimin se opsionet e transportit kolektiv përmbushin nevojat e qytetarëve, duke ndërtuar një kornizë të përshtatshme ligjore (p.sh. duke vendosur standarde të përshtatshme të prokurimit publik), duke zhvilluar zgjidhje të shpejta dhe të shpeshta të transportit publik, të tilla si “tranziti i shpejtë me autobus”, dhe, si një masë gjithëpërfshirëse, zhvillimin dhe zbatimin e Planeve të Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme.

Siguria është një aspekt vendimtar i një sistemi të lëvizshmërisë urbane të cilësisë së lartë. Ai përfshin sigurinë e infrastrukturës dhe të mjeteve lëvizëse, si dhe sigurinë e qytetarëve në arritjen e sistemit (p.sh. ecja nga shtëpia në stacionin e autobusit). Një sistem i pasigurt mund të dekurajojë përdorimin e transportit publik dhe të rezultojë në izolimin e qytetarëve dhe në rritjen e përdorimit të automjeteve private.

Mënyrat e mundshme për të kapërcyer këtë sfidë përfshijnë investimet për infrastruktura më të sigurta (p.sh. instalimi i ndriçimit në shtigjet në këmbë dhe në çiklizëm), futja e mjeteve lëvizëse në dispozicion të qytetarëve me lëvizshmëri të reduktuar dhe zbatimi i fushatave të edukimit dhe informimit.

Për më tepër, ekzistojnë sfida makro dhe mikro ekonomike që duhet të përballohen për të përmirësuar qëndrueshmërinë e sistemeve të transportit urban dhe më veçanërisht për të rritur qëndrueshmërinë e qyteteve që shërbejnë këto sisteme. Sfidat makro kanë të bëjnë kryesisht me reagimin ndaj ritmeve në rënie të rritjes së produktivitetit urban dhe performancës së produktivitetit të diferencuar ndërmjet pjesëve të ndryshme të qyteteve, me implikime të lidhura me barazinë. Gjithashtu, ekzistojnë lidhje midis rritjes së produktivitetit urban, transportit/investimeve të tjera të infrastrukturës komunitare dhe përbalueshmërisë së strehimit.

Grupet kryesore të pengesave që ndikojnë në përparimin e SUM-it në qytetet e EJL-së janë treguar në Figurën 14.

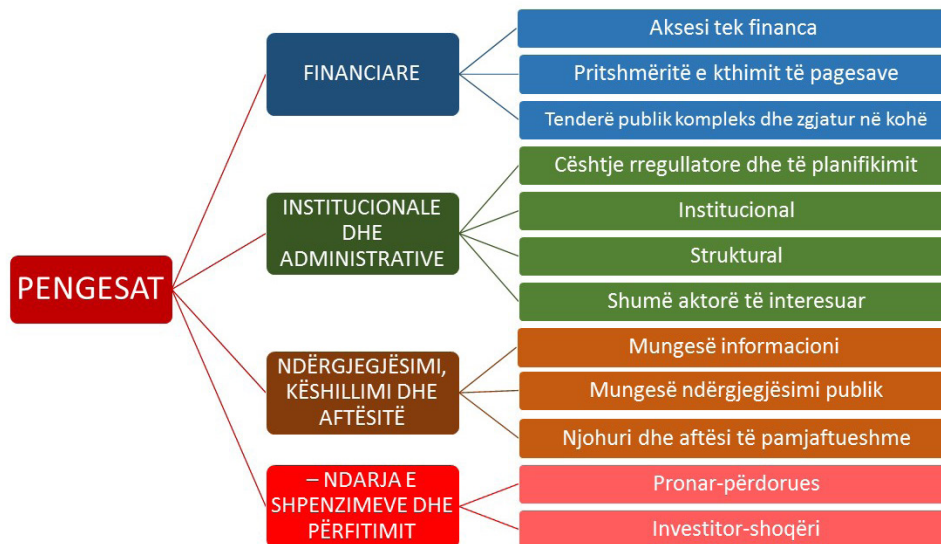


Figura 14: Pengesat për progresin SUM në qytetet e EJL-së

Sipas Anketave për Sipërmarrjet të Bankës Botërore,³⁴ legjislacioni dhe rregulloret përsa i takon klimës së investimeve përbëjnë 46% të pengesave totale për zbatimin e krijimit të vendeve të punës dhe reduktimit të varfërisë në vendet me të ardhura të ulëta (Figura 15).

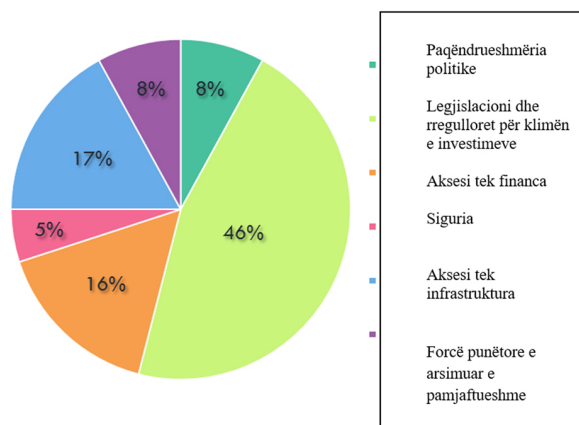


Figura 15: Ndarja e faktorëve të ndryshëm që dekurajojnë klimën e investimeve

³⁴ Studim i IFC për punësimin që vlerëson kontributet e sektorit privat në krijimin e punësimit dhe reduktimin e varfërisë, http://siteresources.worldbank.org/CFPEXT/Resources/2999471364681190360/IFC_Jobs_Report_Summary.pdf

Shpërndarja e mëtejshme e 46% të përmendur është si vijon:

- Informaliteti - 12%
- Normat e taksave - 11%
- Korrupsioni - 8%
- Aksesit në tokë - 3%
- Administrata tatimore - 3%
- Lejet dhe licencimi i biznesit - 3%
- Rregulloret e punës - 3%
- Gjykatat - 2%

Mund të konkludohet se hartimi dhe zbatimi në kohë, efektiv dhe i qëndrueshëm i zgjidhjeve të transportit në shumë qytete të EJT shpesh pengohet nga mungesat institucionale dhe administrative. Megjithatë reforma institucionale nuk sjell domosdoshmërisht një institucion të vetëm të unifikuar që përfshin me-naxhimin e mënyrave dhe funksioneve të shumëfishta SUM, është i nevojshëm koordinimi ose integrimi ndërmjet departamenteve për të adresuar në mënyrë gjithëpërfshirëse sfidat SUM.

Veprimet për kapërcimin e këtyre pengesave duhet të përshtaten sipas aktorëve të ndryshëm. Rrjedhimisht, përzjerja e politikave do të duhet të përfshijë një gamë masash që, së bashku, të adresojnë të gjithë aktorët e interesuar (autoritetet dhe administratat e pushtetit lokal, Shoqatat e Kryetarëve të Bashkive, autoritetet kombëtare, shoqëritë e transportit publik, shoqëritë UK, investitorët, zhvilluesit, etj.).

ASPEKTET POZITIVE

Përsa i takon Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme dhe gjendjes aktuale në vendet e EJL, aspektet pozitive dhe të pranuarra janë si më poshtë:

Niveli kombëtar

- Si nënshkrues të Komunitetit të Energjisë, vendet e EJL-së janë të detyruara të harmonizojnë legjislacionin e tyre me legjislacionin përkatës të BE-së
- Janë të disponueshëm mekanizma financiarë ndërkombëtarë
- Ndërgjegjësim publik i lartë për temat SUM në Maqedoni
- Hartëzimi i mjeteve motorike sipas standardeve Evropiane të shkarkimeve në Maqedoni
- Komuniteti Akademik i Malit të Zi është mjaft aktiv në promovimin e SUM-it
- Ndërtimi i autostradës Bar – Boljare që lidh veriun e zhvilluar më pak ekonomikisht me pjesën tjetër të Malit të Zi, dhe në një aspekt më të gjerë, me autostradat në Serbi dhe vendet e tjera, rrugët e të cilave janë lidhura në këtë linjë transversale
- Rindërtimi dhe ndërtimi i linjës së tretë të rrugëve kombëtare për shmangien e bllokimit të trafikut në Malin e Zi
- Zhvillimi i strategjisë për zhvillimin e trafikut në Malin e Zi
- Rindërtimi dhe ndërtimi i një linje të tretë në rrugët kombëtar për shmangien e bllokimit të trafikut.
- Strategjia e zhvillimit të trafikut siguron zhvillim të mëtejshëm të rrugëve kombëtare dhe lokale.
- Infrastruktura rrugore në Serbi është e zhvilluar mirë
- Njohuri të forta teknike për lëvizshmërinë urbane të qëndrueshme dhe transferim i tyre në Serbi, kryesisht i drejtuar nga komuniteti i akademikëve (Fakultetet për inxhinierinë e transportit dhe trafikut në Beograd dhe Novi Sad)
- Përvojë afatgjatë në zbatimin e projekteve ndërkombëtare për lëvizshmërinë urbane të qëndrueshme në Serbi
- Iniciativat OJQ nxisin fort lëvizshmërinë urbane të qëndrueshme në Serbi
- Investime të mëdha në sektorin e transportit në Serbi
- Përfitime pas procedurave për aderim në BE në Serbi.

Niveli i Bashkisë (qyteti)

- Autobusë të rinj publikë ekologjikë në Tiranë
- 5 autobus elektrik publik në Beograd
- Objektivat e përcaktuar qartë të lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme në Podgoricë
- 60-70% pjesë e planifikuar e transportit publik dhe periferik në Podgoricë
- SUMP i zhvilluar në kuadër të projektit CIVITAS RENAISSANCE në Shkup
- Sigurimi i mbështetjes financiare për projektin e Transitit të Trameve në Shkup
- Mbështetje financiare e siguruar për projektin e transportit urban të qëndrueshëm në Shkup, që përfshin zhvillimin e një PLUQ-i të ri
- Rrjeti i zgjeruar i transportit publik në Sarajevë përfshinte tramvaje, trolejbus, autobusë dhe minibusë
- Zhvillimi i kulturës së këmbësorëve në qytetet e vogla dhe të mesme në Serbi
- Kulturë e fortë e këmbësorëve (44% në ndarjen modale të transportit) në Krushevac
- Promovim për transportin publik të autobusëve për nxënësit, personat me aftësi të kufizuara dhe pensionistët në Krushevac
- Ngritja e Rrjetit të koordinatorëve të lëvizshmërisë në kopshte dhe shkolla në Krushevac
- Krijimi i Këshillit të Qytetit për sigurinë e trafikut në Krushevac
- Kultura e fortë e përdorimit të biçikletave pavarësisht nga zhvillimi relativisht i dobët i infrastrukturës së çiklizmit në Krushevac
- Ndërtimi i rreth rrotullimeve ka rezultuar në një qarkullim më të shpejtë të trafikut, më pak zhurmë, reduktim të konsumit të karburantit dhe ndotje të ajrit në Krushevac
- Përqindje e madhe e çiklistëve në numrin e përgjithshëm të lëvizjeve ditore si pasojë e konfigurimit të terrenit dhe zakonit të njerëzve për të përdorur biçikleta si një mënyrë transporti në Sabac
- Matrica ortodokse e rrugës që lejon organizimin e mirë të llojeve të ndryshme të trafikut në Sabac
- Zona aktive dhe e gjallë e këmbësorëve në Sabac
- Lidhja e mirë e pjesëve periferike me qendrën e qytetit me transport publik në Sabac
- SUMP për Krushevacin u miratua nga Këshilli i Qytetit.

ASPEKTET MË PAK POZITIVE

Aspektet më pak pozitive në lidhje me lëvizshmërinë urbane të qëndrueshme dhe situatën aktuale në vendet e EJT-së janë si në vijim:

Niveli kombëtar

- Për një sërë arsyesh, kërkesat e shumta të lëvizshmërisë urbane moderne nuk përmbushen në vendet e EJT-së
- Dominim i fortë i mjeteve motorike

- Fokusi i zhvillimit të rrugëve i orientuar nga automjetet në kornizat kombëtare të planifikimit dhe dispozitat për planet e zhvillimit urban
- Konsumi i energjisë është rritur në mënyrë dramatike dhe varet nga nafta
- Mungesa e rregullimit efektiv të pronësisë së automjeteve dhe importeve të automjeteve të përdorura më parë
- Ligjet kombëtare të transportit nuk zbatohen plotësisht dhe zbatimi është në një nivel mjaft të ulët
- Reformat e sektorit të transportit në vendet e EJL-së janë të ngadalta dhe jo shumë efikase
- Legjislacioni i transportit u miratua me procedurë të shpejtë dhe shpesh nuk u pyetën të gjithë aktorët për mendimin e tyre - kontribuon në problemet e zbatimit
- Ndryshime të shpeshta të akteve ligjore
- Vizibilitet i pamjaftueshëm i qasjes SUM dhe projekteve
- Mungesa e mbledhjes sistematike të të dhënave të transportit - mungesa dhe besueshmëria e dyshimtë e të dhënave të transportit në të gjitha nivelet është një pengesë e madhe për intensifikimin e zbatimit të projekteve të lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme
- Klimë politike jo motivuese për zhvillimin e lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme
- Ndërgjegjësimi i pamjaftueshëm i publikut për rëndësinë e masave të lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme
- Sektorët e transportit të orientuar drejt automjeteve
- Mungesa e strategjive kombëtare SUM dhe SUMP kombëtare
- Mungesa e ndërgjegjësimit të vendimmarrësve për temat e lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme
- Mjete të pamjaftueshme financiare për zbatimin e projekteve të lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme
- Mungesa e partneriteteve publike-private si një nxitës tregu i provuar për zbatimin e projekteve të lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme
- Rritja e shpejtë e normës së motorizimit nga njëra anë për shkak të tendencave dhe nga ana tjetër nga kultura jo motivuese SUM
- Mungesa e institucioneve të nivelit kombëtar përgjegjëse për transportin urban
- Niveli jashtëzakonisht i ulët i barazisë gjinore në sektorin e transportit në vendet e EJL-së
- Mungesa e grave në pozita vendimmarrëse
- Mendësi e vjetër e vendosur mes vendimmarrësve, planifikuesve dhe projektuesve - ecja dhe biçikletat nuk konsiderohen si mënyrë transporti
- Infrastruktura dhe kushtet e dobëta rrugore në Shqipëri, Bosnjë dhe Hercegovinë dhe Kosovë
- Në përgjithësi, transporti publik i pazhvilluar me autobusë të vjetër dhe të pakëndshëm në Shqipëri, Bosnje dhe Hercegovinë dhe Kosovë
- Fushata promovuese e biçikletave dhe zgjimit nuk janë të suksesshme në Shqipëri
- Mungesa e transparencës në lidhje me investimet në sektorin e transportit në Shqipëri

- Operacionet e pasuksesshme të biznesit të kompanive të transportit publik në Federatën e Bosnjës dhe Hercegovinës
- Mjete financiare të pamjaftueshme për korsitë e biçikletave dhe infrastrukturën e lidhur me to në FBH
- Importi i lejuar i automjeteve me standarde të ulëta për shkarkimin e gazrave të dëmshëm (EURO 1, 2 dhe 3) në Maqedoni
- Mungesa e rregulloreve për hartimin e infrastrukturës për mënyrat e qëndrueshme të transportit në Maqedoni
- Mungesa e një hierarkie të përcaktuar të prioriteteve për planifikimin e infrastrukturës në Maqedoni
- Mirëmbajtja, mbrojtja dhe rehabilitimi joadekuat i rrugëve ekzistuese në Malin e Zi
- Mungesa e anashkalimeve rreth komunave në Mal të Zi që shkaktojnë mbingarkesë dhe ndotje për shkak të trafikut transit
- Akses i pamjaftueshëm në komplekset turistike, vendbanime rurale, parqe kombëtare, etj. në Mal të Zi
- Planifikimi i papërshtatshëm i trafikut (ndërtimi i infrastrukturës së paplanifikuar, renditja rrugore, profilet e tërthorta dhe gjatësore) në Malin e Zi
- Mospërputhja ndërmjet kuadrit ligjor dhe institucional përkatës dhe politikave të BE-së në Malin e Zi
- Nuk ka institucione kombëtare përgjegjëse për planifikimin e transportit urban në Serbi.

Niveli bashkiak (qyteti)

- Autoritetet komunale nuk janë të njohura me temat e lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme dhe përfitimin afatgjatë të investimeve në zbatimin e masave SUM
- Mungesa e departamenteve ose agjencive komunale që merren me temat e lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme
- Nuk ka udhëzime dhe rregullore për zhvillimin, zbatimin dhe monitorimin e SUMP
- Zhvillimi i orientuar drejt automjeteve private në qytete dhe komuna
- Bllokimet e trafikut dhe vështirësitë e parkimit - mungesa e menaxhimit dhe zbatimit të parkimit
- Udhëtimi më i gjatë - njerëzit shpenzojnë një sasi të madhe kohe për lëvizjen midis vendbanimit dhe vendit të punës
- Vështirësi për transportin jo të motorizuar - lëvizshmëria e këmbësorëve dhe biçikletave në rrezik
- Mungesa e vëmendjes për këmbësorë dhe biçikleta në projektimin fizik të infrastrukturës dhe objekteve
- Ndikimet mjedisore - ndotja (duke përfshirë zhurmën) është bërë një pengesë serioze për cilësinë e jetës dhe shëndetit të popullatës në qytetet e EJT-së
- Mungesa e shërbimeve (biçikletat kolektive, automjetet kolektive, automjetet e përbashkëta, biletë integrale, zgjidhje informacioni IT)

- Mungesa e integritit modal (ndërveprimi i shërbimeve, skemat e integruara tarifore, mungesa e stacioneve transit etj.)
- Mungesa e stacioneve të karikimit të automjeteve elektrike
- Vizibilitet i pamjaftueshëm i qasjes SUM dhe projekteve
- Niveli i ulët i ndërgjegjësimit për lëvizjen urbane të qëndrueshme
- Pamjaftueshmëria e transportit publik – shumë sisteme të transportit publik shfrytëzohen më shumë ose më pak; nuk ka mirëmbajtje të qëndrueshme dhe / ose përparim të vazhdueshëm të parashikuar në menaxhim dhe buxhetim
- Transporti publik në Tiranë është i kufizuar vetëm për autobusë dhe taksi
- Mjete të pamjaftueshme financiare për zhvillimin e mëtejshëm të korsive të biçikletave dhe infrastrukturës pasuese në Sarajevë
- Mjete financiare të pamjaftueshme për përmirësimin e automjeteve ekzistuese të transportit publik (kryesisht tramvaje dhe trolejbusë) në Sarajevë
- Mungesa e dokumentacionit të qartë të SUM-it me plan të saktë veprimi në Podgoricë
- Burime të pamjaftueshme financiare për zbatimin e masave të lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme në Podgoricë
- Probleme të mëdha me trafikun e ndaluar në Podgoricë
- Futja e tarifës së parkimit krijoi probleme në zonat e kontaktit në Podgoricë
- Numri i madh i automjeteve taksi uli sigurinë në rrugë në Podgoricë
- Niveli i ulët i shërbimeve të transportit publik në Krushevac
- Mungesa e kapaciteteve të administratës komunale të Krushevacit
- Pengesat arkitektonike në trotuare largojnë lëvizjet e këmbësorëve, personave me aftësi të kufizuara dhe prindërve me karroca fëmijësh në Krushevac
- Zhvillimi i dobët i infrastrukturës së biçikletave (mungesa e korsive, linjave, parkimi, etj.) në Krushevac
- Mungesa e informacionit për transportin publik (linjat e autobusëve dhe afatet kohore) në Krushevac
- Mungesa e shoqërisë apo departamentit të transportit publik në administratë e bashkisë që menaxhon transportin publik në Sabac
- Shfrytëzimi i pamjaftueshëm i burimeve ekzistuese hekurudhore në Sabac
- Shfrytëzimi i pamjaftueshëm i rrugëve ujore ekzistuese në Sabac
- Korsitë ekzistuese të biçikletave nuk janë të lidhura mirë në Sabac
- Mungesa e SUMP-it ose ndonjë strategjie tjetër për zhvillimin e lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme në Sabac.

MUNDËSITË PËR PËRMIRËSIMIN E LËVIZSHMËRISË URBANE TË QËNDRUESHME

Mënyrat më të mira për përmirësimin e Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme në vendet e EJL-së janë:

Niveli kombëtar

- Inkurajimi i investimeve në sektorin e transportit të orientuar nga lëvizshmëria urbane e qëndrueshme
- Zhvillimi dhe zbatimi i legjislacionit kombëtar për lëvizshmërinë urbane të qëndrueshme
- Përmirësimi i infrastrukturës së transportit
- Krijimi i kushteve pozitive për lëvizshmërinë digjitale
- Futja e skemave arsimore SUM për grupe të ndryshme në objektiv (vendimmarrësit, planifikuesit urbanë, nëpunësit civilë, etj.)
- Stimujt për shkollat e makinave ekologjike (taksa të reduktuara, etj.)
- Mbështetje e vazhdueshme financiare dhe teknike për projektet pilote SUM
- Promovimi i përfitimeve nga zbatimi i masave të EE
- Zhvillimi i strategjive kombëtare SUM dhe SUMP kombëtare - vendosja e udhëzimeve kombëtare për përgatitjen e SUMP
- Futja e rregullave më të rrepta në lidhje me vjetërsinë e automjetit dhe përmbushjen e kriterëve të caktuara në drejtim të shkarkimit të gazit dhe zhurmës
- Krijimi i agjencive kombëtare SUM në vendet e EJL-së
- Mbështetje e vazhdueshme kombëtare për komunat në planifikimin dhe realizimin e projekteve të lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme
- Qasja e integruar SUM përfshin profesionistë multidisiplinarë (inxhinierë të trafikut, arkitektë, inxhinierë civilë, inxhinierë energjetikë, urbanistë, sociologë, inxhinierë të TIK etj.)
- Bashkimi me nismat dhe programet kryesore SUM të BE-së në nivel kombëtar (Kapitulli 2)
- Sigurimi i një ambienti të favorshëm biznesi për investime në masat SUM
- Transpozimi i suksesshëm i strategjive dhe direktivave të BE-së në legjislacionin kombëtar në vendet e EJL-së (Kapitulli 1)
- Inkorporimi i konceptit SUMP në politikat përkatëse kombëtare
- Ngritja dhe puna e suksesshme e fondeve për mbrojtjen e mjedisit dhe efikasitetin e energjisë në vendet e EJL-së
- Zhvillimi i bashkëpunimit më të gjerë me organizatat ndërkombëtare, bankat, donatorët dhe sektorin e biznesit në fushëveprimin SUM në nivel kombëtar (Kapitulli 10)
- Shfrytëzimi i projekteve SUM teknikisht optimale dhe të realizueshme nga ana financiare

- Vazhdimi me reformat e sektorit të transportit në mënyra më efikase
- Identifikimi i instrumenteve financiare në dispozicion për zhvillimin e SUM në vendet e EJL-së
- Zbatimi i vazhdueshëm i fondeve të disponueshme ndërkombëtare dhe të BE-së (Kapitulli 12)
- Rritja e ndërgjegjësimit për të gjithë aktorët (administrata komunale, administrata shtetërore, OJQ-të, qytetarët etj.) për rëndësinë e lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme për zhvillimin e qëndrueshëm të vendeve të EJL-së
- Ndërtimi i kapaciteteve sistematike për autoritetet shtetërore
- Sigurimi i mbështetjes financiare dhe logjistike autoriteteve shtetërore për zbatimin e projekteve SUM
- Aktivitete të vazhdueshme edukative dhe ndërgjegjësuese me fokus në objektivat e integritit gjinor
- Zbatimi i fushatave ndërgjegjësuese kombëtare SUM për popullatën e përgjithshme përmes kanaleve të ndryshme të komunikimit (p.sh. reklamata televizive, postera të mëdhenj, zgjidhje digjitale të sinjalizimit etj.)
- Promovimi i transportit publik si një mënyrë e qëndrueshme e transportit
- Përparimi i barazisë gjinore në nivel kombëtar.

Niveli Bashkiak (Qyteti)

- Zhvillimi, zbatimi dhe monitorimi i SUMP
- Ndërtimi i kapaciteteve sistematike të administratës bashkiake - ngritja e departamenteve SUM (Kapitulli 9)
- Inkorporimi i SUMP-eve në Planet e Përgjithshme Urbanistike - integrimi i transportit dhe planifikimit urban
- Përmirësimi i transportit publik në qytete (automjete ekologjike, orare të shpeshta, mbulim dhe lidhje të mirë, biletë të integruar, bileta të reduktuara të çmimeve, etj.)
- Krijimi i zonave pa makina në qytete - Rrugë për njerëz jo për makina!
- Akses i kufizuar i automjeteve në qendrat e qytetit
- Mbrojtje e pjesëve historike të qyteteve
- Vendosja e zgjidhjeve digjitale të sinjalizimit për promovimin e lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme
- Instalimi i stacioneve të karikimit për automjetet elektrike
- Rritja e tarifave të parkimit në qytete
- Fushata të vazhdueshme të ndërgjegjësimit publik që lidh trafikun e orientuar drejt automjeteve me ndotjen e ajrit, cilësinë e dobët të ajrit, sëmundjet dhe jetën me nivel përgjithësisht të ulët
- Bashkimi si partner (anëtar) i Partneritetit MobilizoQytetinTënd (dorëzimi i aplikacionit të kërkuar)
- Bashkimi me iniciativën e Marrëveshjes së Kryetarëve të Bashkive për Inovacionin e Klimës dhe Energjisë

- Bashkimi me nismat dhe programet e ndryshme kryesore SUM të BE-së (Kapitulli 2)
- Zhvillimi i bashkëpunimit më të gjerë me organizatat ndërkombëtare, bankat, donatorët dhe sektorin e biznesit në fushë veprimtarinë SUM të punës në nivel lokal (Kapitulli 10)
- Identifikimi i instrumenteve financiare në dispozicion për zhvillimin e SUM-it në nivel komunal
- Zbatimi i vazhdueshëm i fondeve të disponueshme ndërkombëtare dhe të BE-së (Kapitulli 12)
- Qasja e integruar SUM përfshin profesionistë multidisiplinarë (inxhinierë të trafikut, arkitektë, inxhinierë civilë, inxhinierë energjetikë, urbanistë, sociologë, inxhinierë të TIK etj.)
- Progresi i barazisë gjinore në nivel komunal
- Sigurimi i një ambienti të favorshëm afarist për investime në masat e lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme
- Pjesëmarrje e rregullt në Javën Evropiane të Lëvizshmërisë
- Sigurimi i mbështetjes financiare dhe logjistike për komunat për zbatimin e projekteve të lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme
- Identifikimi i instrumenteve financiare në dispozicion për zbatimin e projektit komunal të lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme
- Krijimi i instrumenteve financiare novative (p.sh. fondet e turmave, partneritetet publike-private, etj.) për zbatimin e projekteve komunale të lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme
- Aktivitete të vazhdueshme edukative dhe ndërgjegjësuese me fokus në objektivat e integritit gjinor
- Promovimi i përdorimit të biçikletave si mënyra më e qëndrueshme e transportit të energjisë
- Promovimi i transportit publik si një mënyrë e shpejtë dhe e sigurt transporti
- Inkurajimi i qytetarëve që të përdorin transportin publik (bileta të integruara, zonat parkim dhe udhëtim etj.)
- Organizimi i vazhdueshëm i aktiviteteve dhe veprimeve që synojnë të ndryshojnë mendësitë e njerëzve për makinën si status simbol
- Inkurajimi dhe përkrahja e shkëmbimit të njohurive dhe përvojës ndërmjet qyteteve (të parandalohet rishpikja e rrotës)
- Mbështetja e vizitave studimore dhe shkëmbimi i njohurive dhe përvojës me qytete të orientuara drejt SUM-it (p.sh. Fraiburg, Lion, etj.)
- Inkurajimi i binjakëzimit ndërmjet qyteteve në BE dhe EJT.

LEGJISLACIONI DHE STRATEGJITË PËR TRANSPORTIN NË VENDET E EJL-SË

Në përgjithësi, situata në lidhje me strategjitë dhe legjislacionin e transportit është e ndryshme në secilin vend të EJL-së. Më poshtë jepen tabelat me listat e dokumenteve legjislative, faqet zyrtare të internetit dhe një përshkrim të shkurtër për çdo vend të EJL-së.

Tabela 1: Legjislacioni dhe strategjitë në Shqipëri

Dokumenti legjislativ	Faqja Zyrtare e Internetit	Përshkrim i shkurtër
Strategjia Kombëtare për Strategjinë Rrugore për Republikën e Shqipërisë (2011- 2020)	E pa disponueshme	Qëllimi është reduktimi i vdekjeve në planin afatgjatë me 50% në përputhje me objektivat e BE-së dhe SEETO-s.
Ligji për Kodin Rrugor të Republikës së Shqipërisë, Nr. 8387 (21.07.1998.)	I pa disponueshëm	Normat dhe aktet për zbatimin e këtij Kodi udhëhiqen nga parimi i sigurisë së lëvizjes në rrugë, duke ndjekur objektivat për lëvizjen racionale, mbrojtjen e mjedisit dhe kursimin e energjisë.
Ligji për Sigurinë në Tunelet Rrugore Nr.158/213, (10.10.2013)	I pa disponueshëm	Ky ligj synon të përmirësojë sigurinë në tunelet rrugore.
Ligji për Transportin Rrugor, Nr.8308 (18/03/1998)	I pa disponueshëm	Ky ligj rregullon kushtet për pranim në vepërimitarinë e operatorit të transportit kombëtar dhe ndërkombëtar të mallrave dhe pasagjerëve.
Vendim i Qeverisë për Rregulloren e Transportit të Mallrave, Nr. 325	I pa disponueshëm	Vendimi 325 rregullon kriteret përsa i takon cilësisë së automjeteve.
Vendim i Qeverisë për Kontrollin e Transportit Rrugor, Nr.1243	I pa disponueshëm	I pa disponueshëm
Ligji për Transportin e Mallrave të Rrezikshme, Nr. 118, (13.12.2012)	I pa disponueshëm	Ky ligj synon të përmirësojë sigurinë në transportin rrugor dhe hekurudhor të mallrave të rrezikshme, duke përcaktuar procedurat sipas të cilave do të kryhet transportimi i mallrave të rrezikshme nëpërmjet rrugës dhe hekurudhës.

Tabela 2: Legjislacioni dhe strategjitë për transportin në nivel shtetëror në Bosnje Hercegovinë

Dokumenti legjislativ	Faqa Zyrtare e Internetit	Përshkrim i shkurtër
Korniza e Politikave për Transportin e Bosnje Hercegovinës për periudhën 2015-2030	http://www.mkt.gov.ba/	Korniza e Politikave të Transportit të Bosnjës dhe Hercegovinës për periudhën 2015-2030 është një kornizë dhe një dokument bazë që do të çojë në zhvillimin e strategjive, rregulloreve, programeve, planeve dhe akteve të tjera që kanë për qëllim përparimin dhe zhvillimin e sektorit të transportit në nivelin e Bosnje dhe Hercegovinës, entiteteve të saj dhe Distriktit Brčko në pajtim me Kushtetutën e Bosnje Hercegovinës.
Strategjia Kuadër e Transportit e Bosnje Hercegovinës për periudhën 2016-2030	http://www.mkt.gov.ba/	Strategjia Kuadër e Transportit e BH është një dokument planifikimi për Rrjetin e Transportit dhe Infrastrukturës në Bosnje dhe Hercegovinë dhe përmban propozime strukturore për zhvillimin e sektorit të transportit dhe programeve të ngritjes së kapaciteteve për harmonizimin me qëllimet afatgjata dhe dokumentet strategjike të Bashkimit Evropian në fushën e transportit. Strategjia Kuadër e Transportit bazohet në dokumentet strategjike sektoriale të të dy Entiteteve dhe Distriktit Brčko.

Ligji për Transportin Rrugor Ndër-entitetet dhe Ndërkombëtar (OG 1/02 dhe OG 14/03)	http://www.granpol.gov.ba/	Ky ligj rregullon mënyrën dhe kushtet për transportimin e udhëtarëve dhe mallrave nga automjetet në transportin rrugor ndërkombëtar dhe ndërmjet entiteteve, transportin e tepërt të mallrave, inspektimin, kontrollin doganor dhe kërkesën për të paguar taksa për shfrytëzimin e rrugëve. Këto janë ndryshimet dhe amendamentet e para të këtij ligji që nga viti 2003. Ky ligj përfshin zgjidhje për çështjet e transportit të paligjshëm të udhëtarëve në operacionet ndërkombëtare të transportit, duke pasur parasysh vështirësitë me të cilat ballafaqohen autoritetet kompetente për çështjet e inspektimit në drejtim të vërtetimit të shkeljeve dhe fillimit të procedimeve. Ky ligj synon gjithashtu të harmonizojë legjisllacionin e BH me legjisllacionin e BE-së në fushën e transportit të udhëtarëve dhe mallrave. Për më tepër, ai rregullon pjesërisht transportin publik në Sarajevë dhe rrethinat e saj, sepse transporti midis Sarajevës dhe Sarajevës lindore trajtohet si transport ndërmjet entiteteve.
Ligji për Bazën e Sigurisë së Trafikut Rrugor në Bosnje Hercegovinë (OG 06/06 - OG 9/18)	http://www.mkt.gov.ba/	Ky ligj përfshin dispozita për të gjithë pjesëmarrësit në trafikun rrugor, përfshirë përdoruesit e biçikletave. Veçanërisht interesante është se që nga fillimi i zbatimit (2007), përdorimi i kaskave mbrojtëse për personat përdorues të biçikletave ishte i detyrueshëm, por me ndryshimet e vitit 2017, ky detyrim u hoq me ligj. Pra, që nga viti 2017, një përdorues biçikletash nuk është i detyruar të përdorë kaskë mbrojtëse.

Tabela 3: Legjislacioni dhe strategjitë e transportit në Federatën e Bosnje Hercegovinës

Dokumenti legjislativ	Faqja Zyrtare e Internetit	Përshkrim i shkurtër
Strategjia e Transportit e Federatës së Bosnje Hercegovinës për periudhën 2016-2030	http://www.parlamentfbih.gov.ba/	Pjesa thelbësore e Strategjisë së Transportit përmban qëllime dhe aktivitete, kombinimi i të cilave përbën një vizion strategjik të sistemit të transportit të entiteteve të FBH deri në vitin 2030. Objektiva të veçanta janë dhënë për llojet e ndryshme të trafikut në FBH (rrugë, hekurudhë, ujë dhe ajër), dhe bazohen në prioritetet e politikës së transportit të FBH. Strategjia e transportit e FBH mbulon aktivitetet afatshkurtra (2016-2020), afatmesme (2021-2025) dhe afatgjata (2026-2030) që do të zbatohen për të arritur qëllime specifike për secilin aspekt të trafikut.
Ligji për Transportin Rrugor të Federatës së Bosnje Hercegovinës (OG 28/06 dhe OG 2/10)	https://propisi.ks.gov.ba/	Ky ligj rregullon: kushtet dhe mënyrën e kryerjes së veprimtarisë së transportit të personave dhe mallrave me mjete motorike, të shoqëruara dhe të tërhequra në transportin rrugor (në tekstin vijues: transport rrugor); punën e një stacioni inspektimi teknik në territorin e Federatës së Bosnjës dhe Hercegovinës; veprimtarinë e udhëtarëve të transportit publik dhe ngarkesave të linjës dhe transportit rrugor në dalje; transport për përdorim vetjak; mbikëqyrjen inspektuese; dispozitat penale dhe dispozitat kalimtare dhe përfundimtare.
Ligji për Rrugët në Federatën e Bosnje Hercegovinës (OG12/10, OG 16/10 dhe OG 66/13)	http://www.fbihvlada.gov.ba/	Ky ligj rregullon klasifikimin e rrugëve publike, menaxhimin e rrugëve dhe statusin ligjor të planifikimit, ndërtimit, rindërtimit, mirëmbajtjes, kontraktimit dhe caktimit të punëve, mbrojtjes së rrugëve, kushteve për trafik në rrugë, koncesioneve rrugore, financimit rrugor, mbikëqyrjes administrative për zbatimin e Ligjit, ndëshkimet dhe çështje të tjera të rëndësishme për Federatën e Bosnjës dhe Hercegovinës në lidhje me rrugët.

Tabela 4: Legjislatiioni dhe strategjitë e transportit në Republikën Srpska

Dokumenti legjislativ	Faqja Zyrtare e Internetit	Përshkrim i shkurtër
Ligji për Transportin Rrugor në Republikën Srpska (OG 47/17)	http://putevirs.com/	Ky ligj rregullon kushtet për transportin e personave dhe mallrave në trafikun rrugor, si transport publik dhe pasagjerësh, mënyrat e transportit, regjistrimet e udhëtimeve, funksionimin e stacioneve të autobusëve dhe terminaleve në zonat e qyteteve dhe periferive, funksionimin e stacioneve inspektuese teknike dhe mbikëqyrjen inspektuese në territorin e Republika Srpska.
Ligji për Rrugët Publike në Republikën Srpska (OG 89/13)	http://putevirs.com/	Ky ligj rregullon: statusin ligjor të menaxhimit të rrugëve; mënyrën e përdorimit të rrugëve publike dhe jo të kategorizuara; menaxhimin, financimin, planifikimin, ndërtimin, rindërtimin, mirëmbajtjen dhe mbrojtjen e rrugëve; koncesionet në rrugë publike; realizimin e një partneriteti publik-privat dhe mbikëqyrjen e zbatimit të ligjit.
Ligji për Sigurinë e Trafikut në Rrugët e Republikës Srpska (OG 63/11)	http://www.mup.vladars.net/	Ky ligj rregullon menaxhimin e sigurisë në trafik, themelimin, funksionimin dhe kompetencat e Këshillit të Sigurisë së Trafikut dhe Agjencisë së Sigurisë së Trafikut të Republikës Srpska, zhvillimin e dokumenteve strategjike, financimin dhe monitorimin e sigurisë së trafikut, sinjalizimin e trafikut dhe pajisjet rrugore, procedurat e pavarura të auditimit për publikun të projekteve të ndërtimit të rrugëve dhe rishikimet e pavarura të rrugëve ekzistuese publike në aspektin e sigurisë dhe licencimit, identifikimin dhe rehabilitimin e vendeve të rrezikshme në rrugë, analizën e thellë të aksidenteve të trafikut, rregullat e trafikut, masat e veçanta të sigurisë, përgjegjësinë e aksidentit rrugor, organizimin e ngjarjeve sportive në rrugë, inspektimin teknik të automjeteve, mbikëqyrjen dhe dispozitat penale.

Ligji për Transportin e Mallrave të Rrezikshme	http://www.mup.vladars.net/	Ky ligj rregullon kushtet për transportin e mallrave të rrezikshme në degë të caktuara të trafikut, të drejtat dhe detyrimet e personave të përfshirë në transport, kushtet e ambalazhimit dhe automjeteve, lëshimin e lejeve, kushtet për emërimin e këshilltarëve të sigurisë, kompetencat dhe kushtet për trajnim të personave që marrin pjesë në transport, kompetencën e ministrive në lidhje me këtë transport në Republikën Srpska dhe mbikëqyrjen e zbatimit të këtij ligji.
Rregullore për Mënyrën e Kryerjes së Kontrollit dhe Rregullimit të Drejtëpërdrejtë të Trafikut në Rrugë (OG 122/11)	http://www.mup.vladars.net/	Ky Rregullore përcakton procedurat për oficerët e policisë në kontrollin e trafikut rrugor dhe rregullimin e drejtëpërdrejtë të trafikut në rrugë, si dhe çështje të tjera të lidhura me trafikun në kuadër të kompetencave të Ministrisë së Brendshme të Republikës Srpska.

Tabela 5: Legjislacioni dhe strategjitë e transportit në Kosovë

Dokumenti legjislativ	Faqja Zyrtare e Internetit	Përshkrim i shkurtër
Strategjia e Sigurisë Rrugore dhe Plani i Veprimit në Kosovë	http://mi-ks.net/	Strategjia e Sigurisë Rrugore dhe Plani i Veprimit i zhvilluar në vitin 2015 kanë si qëllim kryesor të përmirësojnë ndjeshëm sigurinë rrugore në Kosovë. Elementet kryesore të Strategjisë janë: <ul style="list-style-type: none"> • Hetimi dhe analiza e gjendjes • Strategjia e sigurisë rrugore 2016-2020 • Plani i veprimit për sigurinë rrugore • Zbatimi.
Strategjia Sektoriale dhe e Transportit Multimodal 2015-2025 dhe Plani i Veprimit për 5 vjet	http://www.kryeministri-ks.net/	Strategjia dhe Plani i Veprimit janë përgatitur si pjesë e projektit SEETO: Mbështetje për Zbatimin e Marrëveshjes së Komunitetit të Transportit EUTCA në 2015, me qëllim përcaktimin e zhvillimit afatgjatë të Sektorit të Transportit në Kosovë deri në vitin 2025. Pesë Objektivat Strategjike janë: <ol style="list-style-type: none"> 1: Integrimi në Korridoret Pan-Evropiane 2: Rritja e Cilësisë së Shërbimeve 3: Përmirësimi i Sigurisë në Trafik 4: Bashkëpunimi me Organizatat Ndërkombëtare 5: Zbatimi i një Strukture Funktionale.

Ligji Nr. 05/L-088 për Rregullat për Trafikun Rrugor	http://www.kuvendikosoves.org	Qëllimi i këtij ligji është përcaktimi i rregullave themelore të sjelljes së përdoruesve dhe të subjekteve të tjera në trafikun rrugor, kushtet kryesore të kërkuara për rrugët në funksion të sigurisë në trafik, sistemi i sinjalizimit të rrugëve të trafikut, veprimet e zyrtarëve të autorizuar, procedurat në rastin e aksidenteve në trafik, udhëzimin e shoferëve të rinj dhe administrimin e provimeve për patentën, Automjetet: Pajisjet dhe mjetet që secili automjet duhet të ketë, madhësia e lejuar e automjetit dhe pesha e barrës së boshtit, si dhe standardeve që duhet të përmbushin automjetet në trafik.
Ligji Nr. 02/L-70 për Sigurinë e Trafikut Rrugor	http://www.assembly-kosova.org	Ky Ligj përcakton rregullat dhe kushtet që synojnë rritjen e Sigurisë së Trafikut Rrugor në Kosovë.
Ligji Nr. 05/L-064 për Patentat e Drejtimit të Automjeteve	http://mi-ks.net/	Qëllimi i këtij ligji është përcaktimi i kushteve dhe kriterëve për marrjen e patentës, licencimit të autoshkollave, lektorëve profesionistë, instruktorëve të drejtimit të automjeteve, ekzaminuesve, trajnimit të kandidatëve për shofer, kalimit të provimit për patentë shoferi, për programe për trajnimin e trajnerëve në fushën e patentave për automjete, për trajnime periodike për shoferët profesionistë që drejtojnë automjetet transportuese për mallra dhe udhëtarë, për kushtet për të fituar të drejtën për të drejtuar një automjet, për kategoritë e automjeteve, për kushtet shëndetësore, procedurat e aplikimit, për dhënien, kohëzgjatjen dhe ndryshimin e lejeve të drejtimit të automjeteve, si dhe çështje të tjera të ndërlidhura.
Ligji Nr. 04/L-179 për Transportin Rrugor	https://www.kuvendikosoves.org	Ky ligj rregullon dhe zhvillon sektorin e transportit rrugor të udhëtarëve dhe mallrave, një akses të hapur dhe jo diskriminues në treg, ofrimin e shërbimeve në tregun e transportit rrugor të udhëtarëve dhe të sektorit të mallrave, si dhe krijimin e regjimit të drejtimit dhe pushimit.

Tabela 6: Legjislatiioni dhe strategjitë e transportit në Maqedoni

Dokumenti legjislativ	Faqja Zyrtare e Internetit	Përshkrim i shkurtër
Strategjia Kombëtare e Transportit për periudhën 2007-2017	http://www.seetoint.org/	<p>Objektivat kryesore të Strategjisë janë:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Promovimi i rritjes ekonomike duke ndërtuar, rritur, menaxhuar dhe mirëmbajtur shërbimet e transportit, infrastrukturën dhe rrjetet për të maksimizuar efikasitetin e tyre • Promovimi i një rrjeti transporti të integruar dhe të ndërlidhur që krijon shërbim efektiv për përdoruesit në Republikën e Maqedonisë • Promovimi i përfshirjes sociale duke bashkuar komunitetet e largëta dhe të pafavorizuara dhe rritja e aksesit në rrjetin e transportit • Mbrojtja e mjedisit dhe përmirësimi i shëndetit duke ndërtuar dhe investuar në transportin publik dhe llojet e tjera të transportit efikas dhe të qëndrueshëm që minimizon shkarkimet dhe konsumin e burimeve dhe energjisë • Përmirësimi i sigurisë duke reduktuar aksidentet dhe duke rritur sigurinë personale të këmbësorëve, çiklistëve, shoferëve, pasagjerëve dhe stafit • Përmirësimi i integritimit duke e bërë më të lehtë planifikimin e udhëtimit dhe biletave dhe duke punuar për të siguruar lidhje të ngushta ndërmjet formave të ndryshme të transportit.

Ligji për Rrugët Publike	http://www.mtc.gov.mk/	Ky ligj rregullon kushtet dhe mënyrën e ndërtimit, rindërtimit, mirëmbajtjes, mbrojtjes, përdorimit, menaxhimit dhe financimit të rrugëve publike, si dhe mbikëqyrjen e zbatimit të këtij ligji. Ndër çështjet më të rëndësishme, Ligji rregullon: kategoritë e rrugëve; kompetencat; burimet e financimit dhe shpërndarjen e fondeve ndërmjet subjekteve përgjegjëse për rrjetin rrugor; miratimin e programeve afatmesme dhe vjetore për ndërtimin, rindërtimin dhe mirëmbajtjen e rrugëve dhe kompetencave për dhënien e koncesioneve.
Ligji për Sigurinë e Transportit Rrugor	http://www.mtc.gov.mk/	Ky ligj përcakton kushtet që duhet të plotësohen nga automjetet e përfshira në transportin rrugor, si dhe pajisjet dhe mjetet që duhet të ofrohen në automjete, përmasat, peshën e përgjithshme të masës dhe boshtit të automjeteve, kushtet për marrjen e lejes së drejtimit, formularin e aplikimit për lejen e drejtimit, verifikimin dhe kontrollin teknik të automjeteve, regjistrimin e automjetit dhe formularin e aplikimit për lejen e qarkullimit etj.
Ligji për Transportin Rrugor	http://www.mtc.gov.mk/	Ky ligj rregullon kushtet dhe mënyrën e kryerjes së transportit të udhëtarëve dhe mallrave, si në transportin rrugor vendor ashtu edhe atë ndërkombëtar. Ai përshkruan kushtet për kompetencën profesionale dhe stabilitetin financiar, disa nga kushtet për akses në profesionin e operatorit të transportit, si dhe kushtet dhe procedurat për marrjen e patentës për kryerjen e transportit rrugor të udhëtarëve dhe mallrave. Janë miratuar disa akte nënligjore që rrjedhin nga Ligji për Transportin Rrugor.

Tabela 7: Legjislacioni dhe strategjitë në Malin e Zi

Dokumenti legjislativ	Faqja Zyrtare e Internetit	Përshkrim i shkurtër
Strategjia e Zhvillimit të Transportit (pranuar në 30 Nëntor 2010)	http://www.minsaob.gov.me/	<p>Strategjia ofron udhëzime se si të përdoren potencialet e pozicionit gjeostrategjik të Malit të Zi për trafik transit dhe si të harmonizohen investimet e huaja direkte me interesin publik, duke marrë parasysh justifikimin ekonomik dhe ndikimin në mjedis.</p> <p>Qëllimet themelore të zhvillimit strategjik të sistemit të transportit të Malit të Zi janë:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Përmirësimi i sigurisë dhe sigurimit për të shpëtuar jetën njerëzore, vlerat materiale dhe për të ruajtur burimet shtetërore. 2. Integrimi në Bashkimin Evropian, nëpërmjet lidhjes me TEN-T dhe përmirësimi i konkurrencës së ekonomisë kombëtare të transportit 3. Përmirësimi i cilësisë së shërbimeve të transportit 4. Stimulimi i rritjes ekonomike përmes transportit më efikas dhe më pak të shtrenjtë; 5. Minimizimi i ndikimeve negative të zhvillimit të transportit dhe infrastrukturës së trafikut në mjedis dhe në shoqëri në përgjithësi.
Strategjia kombëtare për zhvillimin dhe mirëmbajtjen e rrugëve (pranuar në 22 Prill 2010)	http://www.minsaob.gov.me/	<p>Strategjia për Zhvillimin dhe Mirëmbajtjen e Rrugëve Shtetërore është një dokument strategjik, miratimi i të cilit parashikohet me Ligjin për Rrugët (Fletorja Zyrtare e Republikës së Malit të Zi nr. 42/04), i cili përcakton objektivat dhe detyrat themelore të zhvillimit dhe mirëmbajtjes të rrugëve shtetërore për një periudhë prej 10 vjetësh.</p> <p>Synimet e përcaktuara zhvillimore në fushën e infrastrukturës rrugore në Malin e Zi do të merren parasysh në periudhën e ardhshme të planifikimit nga viti 2008 deri në vitin 2018.</p>

<p>Strategjia Kombëtare për Zhvillimin e Qëndrueshëm të Malit të Zi deri në 2030</p>	<p>http://www.mrt.gov.me/odrzivi/</p>	<p>SKZHQ është strategjia ombrellë, horizontale dhe afatgjatë e zhvillimit të Malit të Zi, e cila lidhet jo vetëm me mjedisin dhe ekonominë, por edhe me burimet njerëzore të pazëvendësueshme dhe kapitalin e vlefshëm shoqëror që duhet të sigurojë zhvillim të begatë.</p> <p>Në përputhje me politikat evropiane në lidhje me lëvizshmërinë urbane të qëndrueshme, qytetet duhet të sigurojnë sistemin e trafikut multimodal dhe të merren me integrimet intermodale si përbërës kryesor i çdo strategjie të lëvizshmërisë urbane, në përputhje me politikat e zhvillimit të qëndrueshëm. Masat e deklaruara duhet të jenë gjithashtu prioritete në Malin e Zi, në kontekst të arritjes së qëllimeve të efikasitetit të burimeve, si dhe reduktimit të ndjeshëm të ndotjes së ajrit dhe përmirësimit të cilësisë së jetës së qytetarëve dhe cilësisë së ofertës turistike. Kjo mbi të gjitha do të thotë një transport publik efikas me të cilin ne do të reduktojmë ndjeshëm përdorimin e automjeteve në qytete dhe në këtë mënyrë do të reduktojmë turmat, veçanërisht në zonën bregdetare gjatë sezonit turistik (Kotor, Budva). Nevojiten stimuj të rëndësishëm për futjen më të shpejtë të automjeteve me shkarkime të ulëta dhe teknologji të reja / lëndë djegëse alternative, kontroll më të mirë të cilësisë së karburantit, nxitjen e mënyrave të transportit të përshtatshëm për mjedisin dhe aplikimin e instrumenteve që sjellin ndikime negative të trafikut në mjedis në nivelin më të ulët të mundshëm (duke përfshirë standardet, vlerësimet e ndikimit, instrumentet ekonomike dhe të tjera).</p>
--	--	---

Ligji për Rrugët (OG 42/2004, OG 21/2009, OG 54/2009, OG 40/2010, OG 36/2011 dhe OG 40/2011)	http://www.paragraf.me/	Ligji për Rrugët rregullon statusin ligjor, zhvillimin, mirëmbajtjen, mbrojtjen, menaxhimin dhe financimin e rrugëve publike.
Ligji për Sigurinë e Trafikut Rrugor (OG 33/2012 dhe OG 58/2014)	http://www.paragraf.me/	Ky ligj përcakton rregullat e trafikut rrugor, detyrimet e pjesëmarrësve dhe subjekteve të tjera në trafik, kufizimet e trafikut, sinjalizimet e trafikut, shenjat, shenjat dhe urdhrat, të cilat duhet të respektohen nga pjesëmarrësit në trafik, kushtet që duhet të plotësohen nga drejtuesit e automjeteve, kushtet që duhet të përmbushen nga automjetet, masat e veçanta që duhet të merren në trafik, si dhe rregulla dhe masa të tjera për të siguruar sigurinë e trafikut në rrugë.
Ligji për Transportin Rrugor (OG 71/2017)	http://www.paragraf.me/	Ky ligj përcakton kushtet dhe mënyrën e kryerjes së veprimtarisë së transportit publik të pasagjerëve dhe mallrave në trafikun rrugor, ofrimin e shërbimeve të autobusëve dhe ngarkesave, transportit për nevojat vetjake dhe çështje të tjera me rëndësi për transportin publik në trafikun rrugor.

Tabela 8: Legjislacioni dhe strategjitë e transportit në Serbi

Dokumenti legjislativ	Faqja Zyrtare e Internetit	Përshkrim i shkurtër
Strategjia për Zhvillimin e Transportit Hekurudhor, Rrugor, Ujor, Ajror dhe Intermodal në Republikën e Serbisë nga 2008 në 2015	http://www.putevi-srbije.rs/	Kjo strategji është dokumenti kornizë i politikës së transportit të Republikës së Serbisë në të cilën objektivi kryesor është anëtarësimi në BE. Strategjia është e bazuar në Kartën e Bardhë të BE-së për Transportin: Udhërrëfyes drejt një Zone të Vetme Evropiane të Transportit - Drejt një sistemi transporti konkurrues dhe efikas të burimeve nga viti 2011. Sipas Ministrisë së Transportit, Ndërtimit dhe Infrastrukturës, është planifikuar një strategji e re për 2016-2026, e cila duhet të marrë në konsideratë iniciativat nga Karta e Bardhë e BE-së 2011 dhe fokusohet më shumë në çështjet e lëvizshmërisë urbane.

Strategjia për Sigurinë në Trafik në Rrugët e Republikës së Serbisë për Periudhën 2015-2020	http://www.mgsi.gov.rs/	Kjo strategji jep sigurinë moderne të trafikut, objektivat dhe veprimet për ta përmirësuar atë, si dhe Udhëzimet për mënyrat më të shpejta dhe më të lehta për të vajtur nga situata ekzistuese në situatën e dëshiruar.
Ligji për Transportin Rrugor të Udhëtarëve	http://www.mgsi.gov.rs/	Ky ligj rregullon kushtet dhe mënyrën e kryerjes së transportit publik të udhëtarëve dhe transportimin e personave për nevojat e tyre në transportin rrugor në transportin vendas dhe ndërkombëtar, ofrimin e shërbimeve celulare në stacionet e autobusëve dhe mbikëqyrjen inspektuese.
Ligji për Transportin Rrugor të Mallrave (OG 68/2015)	https://www.paragraf.rs/	Ky ligj rregullon kushtet dhe mënyrën e kryerjes së transportit publik të mallrave dhe transportit të mallrave për nevoja vetjake në transportin e brendshëm rrugor, transportin publik të mallrave dhe transportin e mallrave për nevoja vetjake në trafikun rrugor ndërkombëtar dhe mbikëqyrjen e inspektimit.
Ligji për Sigurinë Rrugore	http://www.mgsi.gov.rs/	Ky Ligj përcakton rregullat e sjelljes së të gjithë udhëtarëve në trafik, kufizimet e trafikut, sinjalistikën rrugore dhe urdhrat, rregullat për lëshimin e patentave, standardet teknike për automjetet, etj.
Ligji për Rrugët Publike	http://www.mgsi.gov.rs/	Ligji rregullon statusin ligjor të rrugëve publike, duke përfshirë pronësinë, menaxhimin dhe mirëmbajtjen, inspektimin, si dhe financimin e këtyre aktiviteteve.
Rregullore për Sinjalistikën e Trafikut (OG 85/2017)	http://www.putevi-srbije.rs/	Kjo Rregullore përcakton llojet, kuptimet, format, ngjyrat, dimensionet dhe materialet për sinjalistikën e trafikut dhe rregullat e sinjalistikës së trafikut në rrugë.

NGRITJA E KAPACITETEVE PËR LËVIZSHMËRINË URBANE TË QËNDRUESHME

Zgjidhjet e Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme janë në dispozicion dhe janë testuar në shkallë të gjerë, por ka mungesë të kapaciteteve të nevojshme në të gjitha nivelet e autoriteteve nga niveli kombëtar në atë lokal për t'i zhvilluar dhe zbatuar ato në mënyrë të hapur dhe gjithëpërfshirëse.

Një nga parakushtet e rëndësishme për zhvillimin e Lëvizshmërisë së Energjisë së Qëndrueshme në vendet e EJL është ngritja e kapaciteteve në 3 nivele të ndryshme:

- Autoritetet Kombëtare
- Shoqatat e Bashkive
- Autoritetet Bashkiake

NGRITJA E KAPACITETEVE PËR AUTORITETET KOMBËTARE

Ngritja e kapaciteteve për autoritetet kombëtare duhet të synojë drejt qeverisjes me shumë nivele si një nga nxitësit më të rëndësishëm për zhvillimin e qëndrueshëm të lëvizshmërisë urbane në vendet e EJL-së. Megjithëse komunat dhe shoqatat e tyre gjithnjë e më shumë po iniciojnë veprime të SUM-it, këto iniciativa janë larguar ndjeshëm nga kuadri i politikave kombëtare, duke rezultuar në kufizimin e burimeve në dispozicion të komunave që synojnë të mbështesin zhvillimin e lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme. Zgjidhja është një qasje e qeverisjes në shumë nivele, si një kornizë për të shqyrtuar lidhjet ndërmjet politikave kombëtare, rajonale dhe lokale dhe për të eksploruar forcimin e qeverisjes rajonale, lokale dhe në shumë nivele, për të adresuar më me efektshmëri sfidat e lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme.

Një kuadër i qeverisjes në shumë nivele kërkon reduktimin ose mbylljen e “boshllëqeve” të politikave ndërmjet niveleve të qeverisjes nëpërmjet miratimit të mjeteve për bashkëpunimin vertikal dhe horizontal. Dimensioni vertikal i qeverisjes me shumë nivele pranon që qeveritë kombëtare nuk mund të zbatojnë në mënyrë efektive strategjitë kombëtare të transportit pa punuar ngushtë me qeveritë rajonale dhe lokale si agjentë të ndryshimit. Një qasje e qeverisjes me shumë nivele pranon gjithashtu se autoritetet komunale që veprojnë në zonat SUM shpesh janë “të mbivendosura” në kuadrin ligjor dhe institucional në shkallët më të larta. Duhet të ekzistojë një marrëdhënie e dyanshme ndërmjet veprimeve komunale dhe kombëtare të SUM -it, sepse secili mund ta mundësojë ose ta kufizojë tjetrin.

Dimensioni horizontal i qeverisjes me shumë nivele pranon mundësinë për mësim, transmetim të informacionit dhe bashkëpunim ndërmjet komunave, shoqatave të tyre dhe autoriteteve kombëtare. Për më tepër, ky dimension lidhet gjithashtu me përmirësimin e koordinimit ndërmjet niveleve të qeverisjes

në mënyrë që të zbatohen programe ndërsektoriale, të tilla si ato të kërkuara në shumë politika të Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme. Marrëdhëniet horizontale në nivelin nën-kombëtar gjithashtu mund të ekzistojnë në formën e rrjeteve kombëtare dhe transnacionale dhe koalicioneve. Aktivitetet e qeverisjes horizontale mund të ndikojnë organizatat joqeveritare të biznesit, hulumtimit dhe mjedisit në procesin e dialogut të politikave.

Duhet të theksohet se qasja për një qeverisje në shumë nivele në vendet e EJT-së është detyrë e vështirë dhe komplekse që sigurisht nuk është e lehtë për tu arritur. Bashki të shumta në EJT nuk kanë mjetet financiare, administrative dhe profesionale të nevojshme për planifikimin dhe zbatimin e projekteve SUM dhe mbështetja e skemave në nivel kombëtar është e pazhvilluar dhe jo e mjaftueshme. Është thelbësore për shumicën e bashkive EJT të gjejnë mënyrat më të mira për forcimin e kapaciteteve të tyre për zhvillimin e Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme. Kërkesa tjetër e rëndësishme është krijimi i një kornize konceptuale të qeverisjes me shumë nivele për forcimin e marrëdhënieve ndërmjet bashkive, shoqatave të tyre dhe autoriteteve kombëtare me qëllim përmirësimin e lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme në vendet e EJT-së.

NGRITJA E KAPACITETEVE PËR SHOQATAT E BASHKIVE

Me synimin për zhvillimin e Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme në vendet e EJT-së, detyra kryesore e Shoqatave të Bashkive është ofrimi i asistencës teknike dhe organizative të vazhdueshme ndaj administrative të bashkive. Mund të thuhet se SHB-ja moderne mund të jetë një lloj shoqërie konsultimi që ka nga një përgjigje për çdo pyetje që mund të ketë Bashkia dhe mund të zgjidhë çdo problem konkret të lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme dhe të japë udhëzime në një kohë shumë të shkurtër. Mund të theksohet se kjo është detyrë e vështirë që kërkon rritje kapacitetesh financiare, teknike dhe legislative.

Me qëllim mbështetjen e bashkive në zhvillimin dhe përmbushjen e detyrimeve SUM që lindin nga legjislacioni dhe rregulloret e transportit, objekti i punës së Shoqatave të Bashkive duhet të përfshijë:

- Mbështetje profesionale për Planifikimin nga bashkitë të Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme
- Mbështetje profesionale në 4 drejtime: Identifikim, Fillim, Zbatim dhe Inspektim të projekteve bashkiake për lëvizshmërinë urbane të qëndrueshme
- Mbështetje në ofrimin e mekanizmave financiare ndërkombëtare për projektet e lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme
- Informacion dhe edukim të vazhdueshëm për temat e ndryshme të lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme duke përfshirë perspektivën e barazisë gjinore.

Hapi i parë në ngritjen e SHB-ve të afta për SUMSEEC është organizimi i trajnimeve edukative për punonjësit e tyre që duhet të përfshijnë temat e treguara në Figurën 16. Trajnimet duhet të organizohen nga ekspertë me përvojë për tematika të ndryshme të lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme.

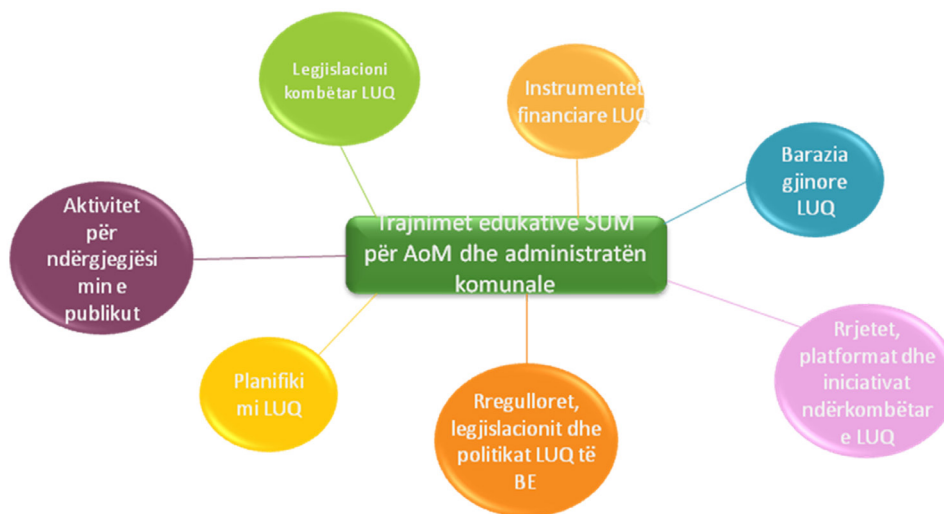


Figura 16: Trajnimet edukative SUM për SHB dhe administratat e bashkive

NGRITJA E KAPACITETEVE PËR ADMINISTRATËN KOMUNALE

Që të jetë e qëndrueshme, lëvizshmëria urbane duhet të jetë e Pastër, e Aksesueshme dhe e Përbalueshme për të gjithë, veçanërisht për grupet e marginalizuara. Që komunat të funksionojnë me sukses, sistemi i lëvizshmërisë urbane duhet të ofrojë akses në mundësitë sociale, ekonomike dhe të tjera për qytetarët e tyre.

Mund të thuhet se zhvillimi SUM kërkon një administratë komunale të fortë e të orientuar drejt mjedisit, bazuar në strukturë organizative efçente (Figura 17), me përfshirjen brenda saj edhe të ekspertëve të shumë disiplinave.

Në përputhje me numrin e banorëve dhe numrin e punonjësve komunalë, stafi i Departamentit për Lëvizshmërinë Urbane të Qëndrueshme duhet të emërohet me barazinë gjinore (GE) në mendje.

Objektivat kryesore të një departamenti komunal SUM, duke përfshirë aspektin e perspektivës së barazisë gjinore, duhet të jetë si më poshtë:

- Rritje e konsiderueshme e sigurisë rrugore në komuna
- Zhvillimi i komunës për parimet e lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme
- Zhvillimi i ekonomisë së komunës nëpërmjet përmirësimit të përgjithshëm të investimeve të rritura dhe punëve të gjelbra të reja në sektorin e trafikut

- Reduktim i konsiderueshëm i konsumit të lëndëve djegëse dhe shkarkimeve CO₂ të lidhura me to nga sektori i trafikut
- Transformim i suksesshëm i komunës në një komunë të qëndrueshme nga ana mjedisore.

Për komonat me më shumë se 50,000 banorë, një ide shumë e mirë është krijimi i një organi këshillimor profesional bazuar në qasjen e barazisë gjinore, i përbërë nga përfaqësues të shquar të institucioneve arsimore dhe shkencore në fushat e:

- Planifikimit të Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme
- Arkitekturës, inxhinierisë civile dhe planifikimit fizik
- Trafikut dhe infrastrukturës komunale.

Përsa i takon SHB-ve, dimensionin edukativ SUM është gjithashtu i rëndësishëm për administratën komunale, pra trajnimet edukative për lëvizshmërinë urbane të qëndrueshme që përfshijnë tematikat e treguara në Figurën 16 duhet të organizohen për administratën komunale, kryesisht për Departamentin e Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme.

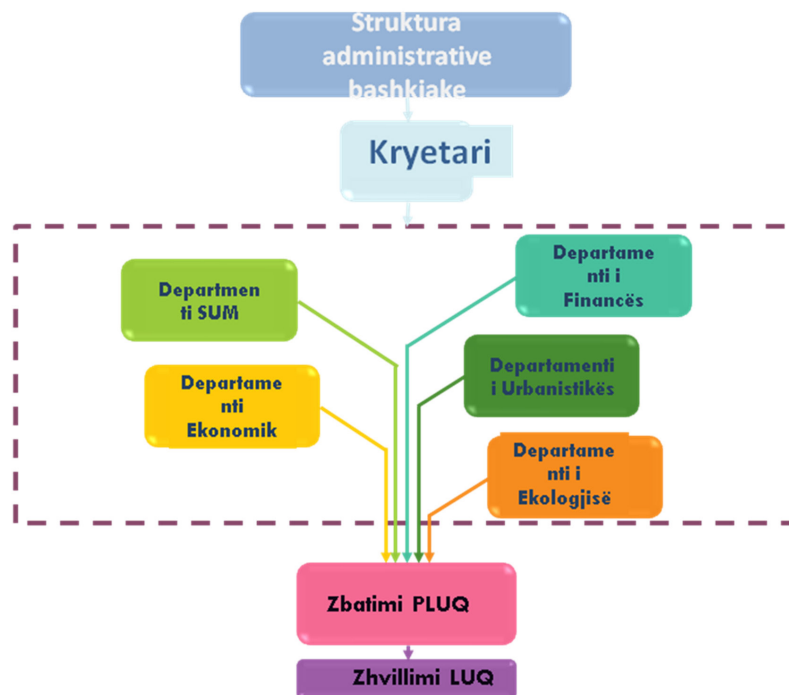


Figura 17: Struktura Organizative Bashkiake

AKTORËT E INTERESUAR PËR LËVIZSHMËRINË URBANE TË QËNDRUESHME NË VENDET E EJL-SË

Një nga parakushtet kryesore për zhvillimin e suksesshëm të lëvizshmërisë urbane në vendet e Evropës Juglindore bazuar në qëndrueshmërinë, jetesën si dhe parimet e zbutjes së ndryshimeve klimatike dhe përshtatjes është përfshirja e aktorëve të interesuar dhe publikut në procesin e plotë të lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme nga planifikimi në zbatim. Ai përfshin idenë se qytetarët dhe aktorët e interesuar mund të artikulojnë idetë dhe shqetësimet e tyre dhe mund të kontribuojnë në zgjidhjet krijuese dhe inovative për problemet e transportit. Për më tepër, inkurajon qytetarët dhe palët e interesuara që të marrin pronësinë e ideve, politikave dhe projekteve të transportit për lëvizshmërinë së qëndrueshme. Në të njëjtën kohë, është një mundësi që administratat e qytetit të inkorporojnë ekspertizën dhe reagimet lokale në punën e tyre, duke arritur kështu përfundimisht rezultatin më të mirë të mundshëm në drejtim të gjetjes së konsensusit. Mospërfillja e parimeve pjesëmarrëse në planifikimin e lëvizshmërisë nuk do të thotë vetëm se nuk mund të konsiderohet “planifikim i qëndrueshëm i lëvizshmërisë urbane”, por gjithashtu mungon dhe mundësia për të rritur ndërgjegjësimin për sfidat dhe zgjidhjet lokale të lëvizshmërisë urbane, për zgjedhje më efikase dhe efektive në procesin e vendimmarrjes dhe për ngushtimin e hendekut midis qytetarëve (ose palëve të interesit) dhe politikanëve³⁵.

Suksesi i SUMSEEC varet shumë nga një angazhim i koordinuar i një game të gjerë të aktorëve përgjegjës për arritjen e tij, duke u shtrirë edhe përtej komunitetit tradicional të transportit. Për të siguruar që këta aktorë të kryejnë angazhimin e nevojshëm, është e rëndësishme që ata të fitojnë një kuptim të hershëm dhe të përbashkët të roleve dhe mundësive të tyre.

Qasja e aktorëve të interesuar të SUMSEEC bazohet në katër shtylla:

- Bashkëpunimi – përcaktimi i misionit SUMSEEC, vizionit, metodologjisë, objektivave dhe veprimeve duhet të marrë ekspertizën kolektive nga të gjitha palët e interesuara
- Përfshirja – pjesëmarrja aktive nga komunat, SHB, autoritetet kombëtare, OJQ-të, komuniteti akademik, shoqatat dhe rrjetet e trafikut, kompanitë e transportit publik etj.
- Konsensusi – krijimi i mirëkuptimit dhe përkushtimit të përbashkët për zbatimin e SUMSEEC
- Shikimi përpara – partneritetet dhe lidhja në rrjet e vazhdueshme e aktorëve të interesuar janë aseti i vërtetë për SUMSEEC.

Sfidat kryesore për krijimin e qasjes së aktorëve të interesuar SUMSEEC janë si më poshtë:

- Barrierat institucionale për pjesëmarrjen aktive të aktorëve
- Identifikimi i teknikave optimale të përfshirjes në procesin SUM nga planifikimi në zbatim

35 Mobil. TUM 2014 “Sustainable Mobility in Metropolitan Regions”, Maj 19-20, 2014, Citizen and stakeholder involvement: a precondition for sustainable urban mobility, Miriam Lindenau dhe Susanne Böhrer-Baedeker

- Futja e një qasjeje të menaxhimit të tranzicionit
- Zbatimi i një procesi të dyanshëm të komunikimit: Lart-poshtë dhe Poshtë-lart.

Aktorët kryesorë të interesuar të SUMSEEC-it mund të ndahen në 2 kategori kryesore:

- Aktorë ndërkombëtarë me ndikim
- Aktorë kombëtarë - hartëzimi i detajuar i aktorëve për çdo vend të EJK-së paraqitet në tabelat e mëposhtme.

Disa nga palët më me ndikim ndërkombëtar që mund të mbështesin SUMSEEC-in dhe të ndihmojnë në përmbushjen e objektivave të saj janë si më poshtë:

- Bashkëpunimi Ndërkombëtar Gjerman (GIZ): Fondi i Hapur Rajonal për Evropën Juglindore (GIZ – ORF EE)³⁶
- Drejtoria e Përgjithshme e KE për Lëvizshmërinë dhe Transportin³⁷
- Drejtoria e Përgjithshme e KE për Politikën Urbane dhe Rajonale³⁸
- Drejtoria e Përgjithshme e KE për Mjedisin³⁹
- Drejtoria e Përgjithshme e KE për Energjinë⁴⁰
- Drejtoria e Përgjithshme e KE për Fqinjësinë dhe Negociatat për Anëtarësim (DG Near)⁴¹
- Komuniteti i Energjisë⁴²
- Komuniteti i Transportit⁴³
- Marrëveshja e Kryetarëve të Bashkive për Iniciativën për Klimën dhe Energjinë (CoM C&E)⁴⁴
- Programi i Kombeve të Bashkuara për Vendbanimet Njerëzore (UN-Habitat)⁴⁵
- Partneriteti Evropian për Inovacionin në Qytetet dhe Komunitetet Inteligjente (EIP-SCC)⁴⁶
- Shërbimi Evropian i Informacionit për Transportin Lokal (ELTIS)
- Iniciativa për Qëndrueshmërinë dhe Vitalitetin e Qytetit (CIVITAS)
- Rrjetet Kombëtare CIVITAS – CIVINET

36 Më shumë informacion në: <https://www.giz.de/>

37 Më shumë informacion në: https://ec.europa.eu/info/publications/directorate-general-mobility-and-transport_en

38 Më shumë informacion në: http://ec.europa.eu/dgs/regional_policy

39 Më shumë informacion në: <http://ec.europa.eu/dgs/environment/>

40 Më shumë informacion në: http://ec.europa.eu/dgs/energy/index_en.htm

41 Më shumë informacion në: https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/about/directorate-general_en

42 Më shumë informacion në: <https://www.energy-community.org/>

43 Më shumë informacion në: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/>

44 Më shumë informacion në: <https://www.covenantofmayors.eu/en/>

45 Më shumë informacion në: <https://unhabitat.org/>

46 Më shumë informacion në: <http://ec.europa.eu/eip/smartcities/>

- Iniciativa e Lëvizshmërisë Urbane Transformuese (TUMI)
- Partneriteti MobilizoQytetinTënd
- Iniciativa e Lëvizshmërisë Urbane Elektrike (UEMI)
- Udhëheqës në Programin e Planifikimit të Transportit Urban (LUTP)
- Platforma Evropiane për Menaxhimin e Lëvizshmërisë (EPOMM)
- Rrjeti i Rajoneve dhe Qyteteve Evropiane për Zgjidhjet Novative të Transportit (POLIS)
- Partneriteti për Transportin e Qëndrueshëm me Karbon të Ulët (SloCaT)
- Shoqata Ndërkombëtare e Transportit Publik (UITP)⁴⁷
- Federata e Biciklistëve Evropianë⁴⁸
- Qendra McKinsey për Lëvizshmërinë e Ardhshme (MCFM)⁴⁹
- Qendra Këshillimore për Investime Evropiane (EIAH)⁵⁰
- Institucionet Financiare Ndërkombëtare: WBIF, BERZH, KfW, Banka Botërore/IFC, etj.
- Qendra Rajonale e Mjedisit për Evropën Qendrore dhe Lindore (RES)⁵¹
- Rrjeti i Zhvillimit të Qëndrueshëm Evropian (ESDN)⁵²
- Rrjeti i Evropës Juglindore për Energji dhe Transport (SEE.NET)⁵³
- Rrjeti i Shoqatave të Autoriteteve Lokale të Evropës Juglindore (NALAS)⁵⁴
- Federata Evropiane e Agjencive dhe Rajoneve për Energjinë dhe Mjedisin (FEDARENE)⁵⁵
- Shoqata Evropiane e Autoriteteve Lokale për Tranzicionin në Energji-Qytetet e Energjisë⁵⁶
- Këshilli i Komunave dhe Rajoneve Evropiane (CEMR)⁵⁷
- Rrjeti i Qyteteve Kryesore Evropiane (EUROCITIES)⁵⁸
- Rrjeti i rajoneve dhe zonave metropolitane evropiane (METREX)⁵⁹

47 Më shumë informacion në: <http://www.uitp.org/>

48 Më shumë informacion në: <https://ecf.com/>

49 Më shumë informacion në: <https://www.mckinsey.com/features/mckinsey-center-for-future-mobility/>

50 Më shumë informacion në: <http://eiah.eib.org/>

51 Më shumë informacion në: <http://www.rec.org>

52 Më shumë informacion në: <http://www.sd-network.eu>

53 Më shumë informacion në: <http://www.see-net.net>

54 Më shumë informacion në: <http://www.nalas.eu/>

55 Më shumë informacion në: <http://www.fedarene.org/>

56 Më shumë informacion në: <http://www.energy-cities.eu/>

57 Më shumë informacion në: <http://www.ccre.org/>

58 Më shumë informacion në: <http://www.eurocities.eu>

59 Më shumë informacion në: <http://www.eurometrex.org/>

- Fushata e Qyteteve të Qëndrueshme (Fushata ESCT)⁶⁰
- Grupi i Drejtimit për Klimën e Qyteteve (C40)⁶¹
- Pushtetet Lokale për Qëndrueshmërinë (ICLEI)⁶²
- Programi për Zhvillim i Kombeve të Bashkuara (UNDP)⁶³

Hartëzimi i detajuar i aktorëve të interesuar për çdo vend të E JL-së dhe SEEC-it në tërësi paraqitet në Tabelat 9-15.

Tabela 9: Hartëzimi i aktorëve të interesuar në Shqipëri

	Sektori Publik	Sektori Privat	Shoqëria Civile
Aktorët kryesorë	Ministria e Financave, Komunitat	Shoqëritë (Shoqëritë e Bicikletave, mjetet e tipit Segway, etj.)	Media, AAM
Aktorët parësorë	Ministria e Mjedisit, Organizata për Mbrojtjen e Shëndetit, Ministria e Infrastrukturës, Zyrat e Turizmit, Furnizimi me Energji + Shpërndarja	Shitësit e automjeteve, Agjencitë Turistike, Shërbimet e Shpërndarjes	Qytetarët, OJQ Mjedisore, Universitetet
Aktorët dytësorë	UN, BE + Ndërkombëtarë të tjerë, Bankat, Institucionet Financiare Ndërkombëtare	Shoqëritë për Ndërtimin e Rrugëve	Familjet me ekonomi të ulët, Shkollat, Shoqatat e Prindërve, Bankat, Institucionet Financiare Ndërkombëtare

Tabela 10: Hartëzimi i aktorëve të interesuar në Bosnje Hercegovinë

	Sektori Publik	Sektori Privat	Shoqëria Civile
Aktorët kryesorë	Bashkitë e Qyteteve, Shoqatat e Bashkive	City Bike, Media	Giro di Sarajevo, Fakulteti për Trafikun - Sarajevë, Fakulteti për Trafikun - Doboj, Qytetarët

60 Më shumë informacion në: <http://www.sustainablecities.eu/>

61 Më shumë informacion në: <http://www.c40.org><http://www.c40cities.org/>

62 Më shumë informacion në: <http://www.iclei.org/>

63 Më shumë informacion në: <http://www.undp.org>

Aktorët parësorë	GRAS - Transporti Publik, Canton Sarajevo, Departamenti për Planifikimin, Ministria Federale e Planifikimit të Hapësirës, Ministria Federale për Transportin dhe Komunikimin, Ministria e RS për Trafikun, Ministria RS për Planifikimin e Hapësirës, Ndërtimin dhe Mjedisin - RS		Institucionet Arsimore
Aktorët dytësorë	Ministria e BH për Komunikacionin dhe Transportin	Shoqatat e Taksive	

Tabela 11: Hartëzimi i aktorëve të interesuar në Kosovë

	Sektori Publik	Sektori Privat	Shoqëria Civile
Aktorët kryesorë	Ministria e Transportit dhe Komunikacionit, Bashkitë, Shoqatat e Bashkive	Bankat, Media	
Aktorët parësorë	Operatorët e Transportit Publik, Sipërmarrja Publike, Ministria e Ekonomisë	Firmat e Ndërtimit të Rrugëve, Dhoma e Arkitektëve dhe Inxhinierëve	Qytetarët, OJQ Mjedisore
Aktorët dytësorë	Ministria e Zhvillimit të Qëndrueshëm dhe Turizmit, Komuniteti Akademik	Firmat Private të Transportit, Shoqatat e Taksive	Iniciativa Rinore për të Drejtat e Njeriut (YIHR)

Tabela 12: Hartëzimi i aktorëve të interesuar në Maqedoni

	Sektori Publik	Sektori Privat	Shoqëria Civile
Aktorët kryesorë	Qyteti i Shkupit, 10 nën komuna në Shkup, Ministria e Punëve të Brendshme, Ministria e Transportit dhe Komunikacionit		
Aktorët parësorë	Operatorët e Transportit Publik, Ndërmarrjet Publike (JSP, Rrugët, Parkimi), Ministria e Mjedisit, Enti Shtetëror i Statistikës, Agjencia për Planifikimin Hapësinor	Dhoma e Inxhinierëve dhe Arkitektëve, Firmat Private të Transportit, Taksitë, Media	ZELS, NGOs (Ekosvest, Na Tochak, VeloEvropa), Dhoma e Inxhinierëve dhe Arkitektëve
Aktorët dytësorë	Shkollat Fillore dhe Nëntëvjeçare, Kopshtet, Universitetet dhe fakultetet	Universitetet Private, Shoqëritë Private me seli në Shkup	Qytetarët

Tabela 13: Hartëzimi i aktorëve të interesuar në Malin e Zi

	Sektori Publik	Sektori Privat	Shoqëria Civile
Aktorët kryesorë	Ministria e Transportit dhe Çështjeve Detare, Sekretariatet e Bashkisë, MONSTAT, Agjencia për Zhvillimin e Qytetit, Shërbimet Komunale të Qytetit, Kompania "Mirëmbajtja e Rrugëve"	Ndërmarrjet e Transportit	Qytetarët
Aktorët parësorë	RTCG, Drejtoria e Transportit, Gjelbërimi i Qytetit, Ministria e Punëve të Brendshme, Zyra e PR e Qytetit të Podgoricës	Media (777, TV Prva, Vijesti, Pink), Shoqatat e taksive, Operatorët e transportit publik	Qendra për Zhvillim të Qëndrueshëm, OJQ Prona, OJQ Biciclo ME
Aktorët dytësorë	Zyra e Prokurimit të Qytetit të Podgoricës, Ministria e Shëndetësisë, Universiteti, Ministria e Zhvillimit të Qëndrueshëm	Jugopetrol, Montenegro Petrol, Shoqata Auto-moto, Zhvilluesit e projekteve R&D, Ndërtuesit e Rrugëve	Shoqata e OJQ-ve Shtëpia e Gjëlber, Ozon

Tabela 14: Hartëzimi i aktorëve të interesuar në Serbi

	Sektori Publik	Sektori Privat	Shoqëria Civile
Aktorët kryesorë	Ministria e Minierave dhe Energjisë, Ministria e Mbrojtjes së Mjedisit, Ministria e Ndërtimit, Transportit dhe Infrastrukturës, Pushteti Vendor,		SK GO, Organizatat e Bicikletave dhe Shoqatat
Aktorët parësorë	Sekretariati për Mbrojtjen e Mjedisit, Sekretariati për Urbanizëm, Sekretariati për Shërbime Komunale, Sekretariati për Arsim, Instituti i Qytetit për Shëndetin Publik, Agjencia e Qytetit për Trafikun, Sekretariati për Shëndetësinë	Fakulteti i Inxhinierisë së Ndërtimit, Fakulteti i Trafikut dhe Transportit, Institutet	CSO Mjedisore
Aktorët dytësorë	Dhoma Ekonomike e Serbisë, Dhoma e Tregtisë Beograd, Shërbimet e Parkingut, RHMZ,	Agjencitë Turistike, Shoqatat e Taksave, Firmat e Ndërtimit të Rrugëve, Media	

Tabela 15: Hartëzimi i aktorëve të interesuar në tërësi në SEEC

	Sektori Publik	Sektori Privat	Shoqëria Civile
Aktorët kryesorë	Komuniteti i Energjisë, Komuniteti i Transportit, Këshilli i Bashkëpunimit Rajonal - RCC, Bankat Zhvillimore, BERZH Rajonal, BB	Telecoms, Bankat Tregtare, Fondet Inteligjente	SEE Change Net, Rrjeti PDI, NALAS
Aktorët parësorë	Marrëveshja e Kryetarëve të Bashkive, DG ENV, DG Klima, DG Move, DG NEAR, SIDA (SAS), JRC, UCLG (CCRE)	Konsulenca ndërkombëtare, Furnizuesit/prodhuesit e Trameve, Furnizuesit/Prodhuuesit e Autobuzëve	Qytetet e Lidhura, Miqtë e Tokës
Aktorët dytësorë	SIDA (SECO), Anëtarët e Delegacioneve të Parlamentit të BE-së	EU CAR, Furnizuesit/prodhuesit e Automjeteve	Fondacioni Evropian për Klimën

FUSHATAT E NDËRGJEGJËSIMIT PUBLIK PËR LËVIZSHMËRINË URBANE TË QËNDRUESHME NË VENDET E EJL-SË

Zhvillimi i Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme në vendet e EJL-së varet shumë nga vendosja e kanaleve të komunikimit dhe aktiviteteve të vazhdueshme të informimit / edukimit për rritjen e ndërgjegjësimit publik (Figura 18).

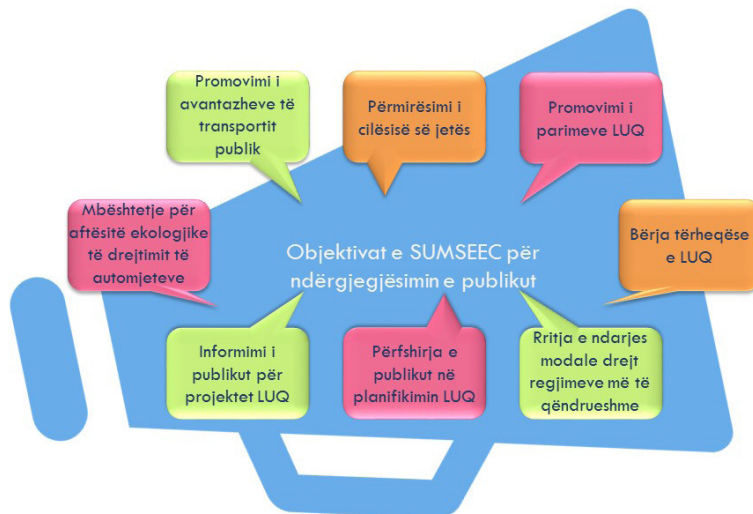


Figura 18: Objektivat e SUMSEEC-it për ndërgjegjësimin publik

Dymbëdhjetë rregulla të arta për një fushatë të suksesshme të ndërgjegjësimit publik për lëvizshmërinë urbane të qëndrueshme:

1. Fushata Online duhet të jetë e balancuar mirë përsa i takon referencës, kostos dhe kohës!
2. Përdorni më shumë se një kanal komunikimi!
3. Renditni linkun për portalin e informacionit SUM në uebsajtet zyrtare të bashkisë!
4. Saktësoni legjendat/mitet, mosbesimet për aspektet e ndryshme të SUM-it!
5. Përfshini informacion për SUM-in në çdo fushatë të ndërgjegjësimit publik që vazhdon!
6. Shpjegoni qartësisht termat dhe përkufizimet – shmangni gjuhën teknike!
7. Media është nxitës i fuqishëm!
8. Kërkoni reagime të paktën në format “pëlqeje” dhe “përhape”!

9. Jini të ndërgjegjshëm për parimin e barazisë gjinore dhe transmetojeni sa herë që nevojitet, duke shfrytëzuar çdo mundësi për rritjen e ndërgjegjësimit për të në SUM!
10. Përpiquni ta ktheni fushatën nga Çoje informacionin tek njerëzit tek Njerëzit po e kërkojnë informacionin!
11. Njerëzit do t'i testojnë njohuritë tuaja - organizoni duelet me kuize!
12. Njerëzit do t'i testojnë aftësitë tuaja - organizoni gara dhe konkurse!

Java e Lëvizshmërisë Evropiane (EMW)⁶⁴ është fushata mbarë Evropiane për rritjen e ndërgjegjësimit për lëvizshmërinë urbane të qëndrueshme që kulminon në një Ditë Pa Makina. E organizuar nga Drejtoria e Përgjithshme e Komisionit Evropian për Lëvizshmërinë dhe Transportin, ajo synon të lehtësojë ndryshimin e sjelljes duke nxitur lëvizshmërinë e zgjuar, të pastër dhe inteligjente. Që nga viti 2002, fushata është mbajtur ndërmjet 16 dhe 22 Shtatorit, por gjatë gjithë vitit organizatorë publik dhe privat në nivelin lokal angazhohen në një shumëllojshmëri veprimesh për lëvizshmërinë. EURO CITIES është projekti lider në një konsorcium që përfshin gjithashtu agjencinë e komunikacionit ICF Mostra, Pushtetet Lokale për Lëvizshmërinë (ICLEI), Rrjetin e Qyteteve dhe Rajoneve Evropiane për Zgjidhjet Novative të Transportit (POLIS) dhe Qendrën Rajonale Mjedisore për Evropën Qendrore dhe Lindore (REC).

Fushata EMW është sigurisht fushata më e fortë e lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme për rritjen e ndërgjegjësimit në Evropë, dhe është e mrekullueshme që qytetet SUM e njohin rëndësinë e saj dhe bashkohen me të (Figura 19).

Java Evropiane e Lëvizshmërisë 2017					
Shqipëria	BiH	Kosova	Maqedonia	Mali i Zi	Serbia
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Delvine ▪ Durres ▪ Elbasan ▪ Kruje ▪ Lushnje ▪ Maliq ▪ Mallakaster ▪ Mat ▪ Patos ▪ Pogradec ▪ Shkoder ▪ Tirana ▪ Ura Vajguore ▪ Vlore 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Banja Luka ▪ Gračanica ▪ Trebinje ▪ Kakanj ▪ Sarajevo ▪ Zenica 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gjakova ▪ Peja ▪ Prishtina ▪ Prizren 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bitola ▪ Berovo ▪ Koçani ▪ Kumanovo ▪ Negotino ▪ Nov Dojran ▪ Ohrid ▪ Pehçevo ▪ Skopje ▪ Strumica ▪ Štip ▪ Veles 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Budva ▪ Cetinje ▪ Podgorica ▪ Kotor ▪ Nikšić ▪ Šavnik ▪ Tivat 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beograd ▪ Kruševac ▪ Niš ▪ Pančevo ▪ Savskivenac ▪ Srbobran ▪ Sremska Mitrovica ▪ Svilajnac
14	6	4	12	7	8
Σ 51 EMW 2017 SEE Cities					

Figura 19: Qytetet e EJL-së në EMW 2017

64 Më shumë informacion: <http://www.mobilityweek.eu/>

JAVA EVROPIANE E LËVIZSHMËRISË NË SHQIPËRI⁶⁵

Katërbëdhjetë qytete shqiptare morën pjesë në Javën Evropiane të Lëvizshmërisë 2017 (EMW). Komunitat, duke punuar në bashkëpunim të ngushtë me organizatat e shoqërisë civile, realizuan një sërë aktivitete SUM përfshirë një 'Ditë pa Makina' më 22 shtator. Në Tiranë, aktivitetet e EMW-it filluan në Qendrën Shumëfunktionale TEN më 18 shtator, ku Qyteti i Tiranës, në bashkëpunim me REC Shqipëri, organizoi një takim të EMW 2017 për mënyrat e përbashkëta të lëvizshmërisë, të cilat përfshijnë ndarjen e biçikletave dhe të makinave. Qëllimi kryesor i takimit ishte identifikimi dhe mbledhja e fakteve dhe shifrave që mund të mbështesin argumente për zhvillimin e lëvizshmërisë së pastër, të përbashkët dhe inteligjente në Qytetin e Tiranës. Më 19 shtator, instalimi "Reja" në Tiranë shfaqti një seri filmash duke u fokusuar në "Transportin e Qëndrueshëm dhe Mjedisin në Përgjithësi" për një audiencë të përfaqësuesve të OJQ-ve, shoqërisë civile dhe trupit diplomatik. Për më tepër, një garë miqësore me biçikleta për nxënësit e klasave të 9-ta u mbajt më 20 shtator përgjatë bulevardit Dëshmorët e Kombit dhe fituesit morën një çmim të veçantë. EMW gjithashtu përfshiu vullnetarë të rinj nga ECO Volis në stërvitjen dhe ndihmën e njerëzve të moshave të ndryshme që nuk dinë të ngasin biçikletën.

Ngjarjet në qytete të tjera shqiptare përfshinin maratona biçikletash në Elbasan dhe Shkodër - një iniciativë që qytetet do të donin ta vazhdonin si një ngjarje tradicionale. Qëllimi kryesor i kësaj nisme ishte ngritja e niveleve ekzistuese të aksesit tek biçikletat në qendrat e qytetit. Në Shkodër, organizata "Eko Mendja" organizoi turnetë panoramike të biçikletave dhe fushatat e pastrimit. Ndërkohë, "Horizon BE", një OJQ në Lushnjë, zhvilloi aktivitete për rritjen e ndërgjegjësimit publik për shkollat nëntëvjeçare dhe të mesme në lidhje me lëvizshmërinë e pastër dhe inteligjente. Qendra e Informimit Aarhus në Vlorë, me pjesëmarrjen e disa studentëve dhe nxënësve, qytetarëve dhe zyrtarëve publikë, mobilizoi një turne masiv çiklizmi duke filluar nga rruga kryesore e qytetit.

JAVA E LËVIZSHMËRISË EVROPIANE NË BH⁶⁶

Java e Lëvizshmërisë Evropiane 2017, e zhvilluar me sloganin "Ndarja të çon përpara", u zhvillua në gjashtë bashki në BH nga 16 deri 22 Shtator 2017 duke përfshirë një numër aktivitete për evidentimin e rëndësisë së përdorimit të mjeteve alternative dhe të përbashkëta të transportit.

Sfida në mediat sociale "Sot po ngas biçikletën, po ti?" mori mbështetje të madhe nga qytetarët. Diplomtat dhe punonjësit e Delegacionit të BE/EUSR në BH, Kryetarët e Bashkive dhe zëvendësit e tyre nga Banja Luka dhe Distrikti Brčko, punonjësit e administratës së bashkisë, gazetarë nga Sarajeva, Banja Luka, Mostari dhe Distrikti Brčko, punonjësit e kuvendit, menaxherët e kompanive publike nga Kakanji dhe Mostari, drejtorët e filmave, aktorët, sportistët, përfaqësuesit e OJQ-ve, si dhe figurat popullore nga e gjithë Bosnja dhe Hercegovina, treguan historinë e "udhëtimit" të tyre nga shtëpia në punë pa makinë.

65 Më shumë informacion në: <http://www.rec.org>

66 Më shumë informacion në: <http://europa.ba>

Vetëm në pak ditë, kjo fushatë përfshiu më shumë se 400,000 qytetarë. Duke gjykuar nga interesi i shprehur i publikut, vajtja me biçikletë në punë po bëhet më popullore në qytetet e BH.

Krahas fushatës, Delegacioni i BE-së mbështeti gjithashtu edhe organizimin e Garës së Çiklizmit në Banja Luka. E organizuar në bashkëpunim me Koordinatorin Kombëtar të Javës Evropiane të Lëvizshmërisë për BH, gara mbledhi bashkë më shumë se 400 çiklistë në parkun "Petar Kocic" të Banja Lukës, me qëllim festimin e Ditës pa Makina. Fëmijët nga kopshtet "Mladost" dhe "Pcelica" morën pjesë në workshop ku mësuan për sigurinë bazë në trafik, nëpërmjet pikturave dhe vizatimeve. Bashkëqytetarët e tyre zhvilluan një garë çiklizmi në rrugët e qytetit.

Mund të thuhet se Java Evropiane e Lëvizshmërisë 2017 përfshiu një numër të madh qytetarësh anëmbanë Bosnjës dhe Hercegovinës dhe rriti ndërgjegjësimin për përdorimin e lëvizshmërisë inteligjente dhe të përbashkët.

JAVA EVROPIANE E LËVIZSHMËRISË NË KOSOVË

Komunat e Kosovës filluan të marrin pjesë në Javën Evropiane të Lëvizshmërisë në vitin 2015, kur Qyteti i Prishtinës organizoi një ditë pa makina. Në vitin pasues 2016, Qyteti i Prishtinës dhe Komuna e Janikut organizuan një ditë pa makina dhe udhëtime me biçikletë. Aktivitetet në Kosovë në vitin 2017 u zgjeruan në tre komuna të tjera: Gjakovë, Pejë dhe Prizren.

JAVA EVROPIANE E LËVIZSHMËRISË NË MAQEDONI

Ndër vendet partnere SUMSEEC, Maqedonia është sigurisht më e suksesshmeja përse i takon Javës Evropiane të Lëvizshmërisë.

Qytetet nga Portugalia, Suedia dhe Maqedonia kanë arritur të bëhen finalistë të Çmimit Lëvizshmëria Evropiane 2016. Lisbona, Malmoe dhe Shkupi u zgjodhën nga një listë e gjatë prej 63 aplikimesh nga 23 vende.⁶⁷

Çmimi u synua veçanërisht për të shpërblyer qytetet dhe autoritetet lokale që përfshinë publikun në skemat e tyre dhe kanë pasur komunikim të fortë me aktorët e interesuar.

Shërbimi novativ i automjeteve të përbashkëta në Shkup ka ndihmuar banorët të kursejnë para duke ndihmuar njëkohësisht mjedisin.

Katërbëdhjetë qytete maqedonase shënuan EMW 2017 me fokus mjedisin. Dita pa makina, ku morën pjesë edhe zyrtarë qeveritarë, u organizua në Shkupin qendror. Korsitë e reja të biçikletave u hapën në të gjithë qytetin dhe u prezantuan mënyra alternative të transportit për të përmirësuar lëvizshmërinë në qytet. Parada të biçikletave u mbajtën edhe në disa komuna të tjera të vendit.

67 Më shumë informacion në: <http://www.mobilityweek.eu>

JAVA EVROPIANE E LËVIZSHMËRISË NË MALIN E ZI

Qyteti i Podgoricës dhe komunat tjera morën pjesë në Javën Evropiane të Lëvizshmërisë gjatë viteve të fundit. EMW në vitin 2017 përfshiu filma edukativë (mbështetur nga UNDP) si dhe programe të ndryshme arsimore (të organizuara nga OJQ-të Ozon dhe Biciklo.me). Pika kulmore e vitit 2016 EMW ishte gara me biçikleta e 29-të kushtuar Marrëveshjes së Parisit për Ndryshimet Klimatike, organizuar nga OJQ-ja Biciklo.me në bashkëpunim me UNDP-në dhe Ministrinë e Punëve të Jashtme dhe Integritimit Evropian. Udhëtimi filloi nga sheshi kryesor i qytetit (Trg Republike) dhe përfundoi në rreth rrotullimin përpara portës së Shtëpisë së Eko-s të OKB-së në Podgoricë.

Është e rëndësishme të theksohet se Bashkia e Tivarit aplikoi për EMW 2017 me aktivitete të shumta të lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme që u zhvilluan nga 16-22 shtatori 2017, duke filluar me një klasë ekologjike, ripyllëzimin simbolik të një territori të shkatërruar nga zjarri, ekskursion në parkun kombëtar Lovcen, një ngjarje romantike “Poezi në një biçikletë”, ngjarjen e Ditës së Parkimit, aktivitetin Ditë pa Makina dhe aktivitete të tjera të shumta.

JAVA EVROPIANE E LËVIZSHMËRISË NË SERBI⁶⁸

Komunat serbe kanë një histori të gjatë të organizimit të EMW që nga viti 2002. Organizimi i EMW 2015 në Krushevac tërhoqi vëmendjen dhe arritjet e saj u botuan në “Udhëzuesin më të mirë praktik për javën e lëvizshmërisë evropiane”. Qyteti Serb i Krushevacit zbatoi masa të përhershme si zgjerimi i zonave të këmbësorëve dhe zonat kufizuese të shpejtësisë. Projekti pati një mbulim të gjerë nga mediet dhe përfshiu një gamë të gjerë partnerësh, duke përfshirë edhe njerëz të famshëm.

Me moton “Lëvizshmëria e pastër, e përbashkët dhe inteligjente”, Java e Lëvizshmërisë Evropiane festohet nga 16-22 shtatori 2017 në tetë komuna në Serbi, me qëllim që të ndikojë në zvogëlimin e shkarkimeve GHG të shkaktuara nga trafiku në qytetet anembanë vendit.

Delegacioni i BE-së në Serbi, Qendra e Informimit e BE-së dhe Konferenca e Përhershme e Qyteteve dhe Komunave (KPQK) e shfrytëzuan këtë mundësi për të organizuar një konferencë “Ndarja të çon përpara - Shembuj të praktikave dhe përfitimeve të mira të qyteteve dhe komunave serbe përmes pjesëmarrjes në Javën Evropiane e Lëvizshmërisë” në ambientet e Qendrës së Informacionit të BE-së.

Pikat kryesore iu kushtuan biçikletave dhe fillimeve novative, duke përfshirë biçikletat Onobikes, një kompani e angazhuar në projektimin dhe prodhimin e biçikletave. Biçikletat Onobikes të bëra në Serbi janë quajtur më të bukurat në Evropë dhe kompania fitoi çmimin e BE-së për energjinë e qëndrueshme. Janë nismat që KE do të mbështesë, sepse ato krijojnë vende të reja pune.

Përveç Javës Evropiane të Lëvizshmërisë, aktivitete të shumta të ndërgjegjësimit publik për lëvizshmërinë urbane të qëndrueshme janë duke u zhvilluar në vendet e EJL-së (Figura 20).

Fushatat e ndërgjegjësimit të publikut LUQ në vendet EJL						
Shqipëria	Bosnja & Hercegovina		Kosova	Maqedonia	Mali i Zi	Serbia
	- F BiH	RS	- JEL	- JEL	- JEL	- JEL
	- JEL	- JEL	- Ditët e	- Shkup velo	- Ditët pa	- Dita
- Javë Evropiane e Lëvizshmërisë	- Fushata e biçikletave	- Rruga kryesore në Banja Luka, zonë pedonale	- energjisë	- grad	- Dita Botërore e ED në Tivat	- ekologjike
- JEL	- Xhiro e Sarajevës	- Përdorimi i biçikletave në Pejë	- Përdorimi i biçikletave në Pejë	- Transporti publik me bileta	- Bashkohuni	- Vidovdan
- Qytetet inteligjente	- Ditët e efikasitetit të energjisë	- Ditët e efikasitetit të energjisë	- Ditët e efikasitetit të energjisë	- Sistemi i inteligjente	- Tur për Energjinë	- Vozë ulice në Sabac
- Transporti publik dhe përfitimet				- Sistemi i inteligjente	- Ditët e efikasitetit të energjisë	- Në qytet pa makinë
- Komoditeti i mjeteve të transportit			- Hapësirat publike	- Sistemi i inteligjente		- Sa dini për trafikun në krusevac
- Kushtet e rrugëve			- Kalimtarët janë të rëndësishëm	- Sistemi i inteligjente		- Ditët e efikasitetit të energjisë
- Kostot e udhëtimit			- Mos shkëlqejnë rregullat e qarkullimit	- Sistemi i inteligjente		
- Ditët e efikasitetit të energjisë			- Shpëtoni jetë dhe ngadalësoni Kujdes, rrëshqet Shpëtoni jetë fëmijësh	- Sistemi i inteligjente		

Figura 20: Fushatat e rritjes së ndërgjegjësimit SUM në vendet e EJL-së

Mund të konkludohet se çdo vend i EJL-së është i njohur me Javën Evropiane të Lëvizshmërisë dhe se shumë qytete të EJL-së (Figura 19) kanë marrë pjesë deri më tani në këtë manifestim të rëndësishëm SUM, me qëllim rritjen e ndërgjegjësimit publik për tema të ndryshme të lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme. Së bashku me, le të themi se veprimet tradicionale për EMW-në (dita pa makina, gara të çiklizmit, etj.), një EMW tjetër, si dhe manifestime dhe ngjarje të tjera për lëvizshmërinë urbane të qëndrueshme mund të përfshijnë disa nga veprimet e mëposhtme:

- Vizita studimore për grupe të ndryshme të synuara për realizimin e projekteve kryesore për lëvizshmërinë urbane të qëndrueshme
- Sinjalistikë interaktive dixhitale për tema të ndryshme SUM në pjesë të ndryshme të qytetit⁶⁹
- Fushatat për barazinë gjinore të SUM-it
- Ekspozita dhe panairë SUM me teknologjitë mjedisore më të fundit në fushën e eko-inovacioneve në sektorin e transportit

- Forumet e diskutimit për politikat e transportit dhe nxitjen e Teknologjive të Informacionit dhe Komunikacionit (ICT) për transportin publik
- Shfaqje e posterave promociionale SUM në pjesë të ndryshme të komunave,
- Transmetime të promovimeve informative SUM në radio televizion
- Ditët e hapura SUM në institucione të ndryshme (shoqëritë e transportit publik, auto klubet, autoshkollat ekologjike, etj.)
- Realizimi i fushatave promo-informative tematike për rritjen e ndërgjegjësimit publik për lëvizshmërinë urbane të qëndrueshme nëpërmjet ndërveprimit me shembujt e realizuar të praktikave më të mira, p.sh.
 - Rrugët për njerëzit jo për automjetet!
 - Drejtimi ekologjik i automjetit është domosdoshmëri!
 - Elektrolëvizshmëria – rruga drejt të ardhmes!
- Zbatimi i aktiviteteve edukative dhe programeve të tilla si seminare apo workshope për lëvizshmërinë e qëndrueshme, ndryshimet klimatike, cilësinë e ajrit, kursimet e karburantit etj. Për grupet e synuara të qytetarëve:
 - Kopshtet e fëmijëve – shpërndarja e librave me foto, organizimi i dhomave për lojëra me tematika SUM
 - Shkollat fillore dhe nëntëvjeçare – leksione SUM, shprehje letrare dhe artistike për tematika të ndryshme: SUM, mbipopullim, cilësi e ajrit, ndryshim klimatik, kursim karburanti, elektrolëvizshmëri, etj.
- Organizimi i takimeve të ekspertëve, seminareve, konferencave për tema të ndryshme të SUM-it për energjinë
- Ekspozita dhe panaire tregtare me teknologjitë më të fundit në fushat e zgjidhjeve të lëvizshmërisë së qëndrueshme, eko-inovacioneve, elektrolëvizshmërisë etj.

INSTRUMENTET FINANCIARE PËR LËVIZSHMËRINË URBANË TË QËNDRUESHME NË VENDET E EJL-SË

Instrumentet financiare për projektet SUM në vendet e EJL-së mund të ndahen në dy kategori kryesore:

- **Financim i subvencionuar** (Instrumenti për Asistencën e Paraaderimit - IPA, Fonde të Posaçme, Iniciativa dhe Programe të Komisionit Evropian, Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim, Fondet Kombëtare për Mbrojtjen e Mjedisit dhe Efiçencën e Energjisë, etj.) (Figura 21);
- **Financimi i tregut** (partneriteti publik-privat, huatë bankare tregtare, nxjerrja e fondeve nga miqtë, familja, etj.)

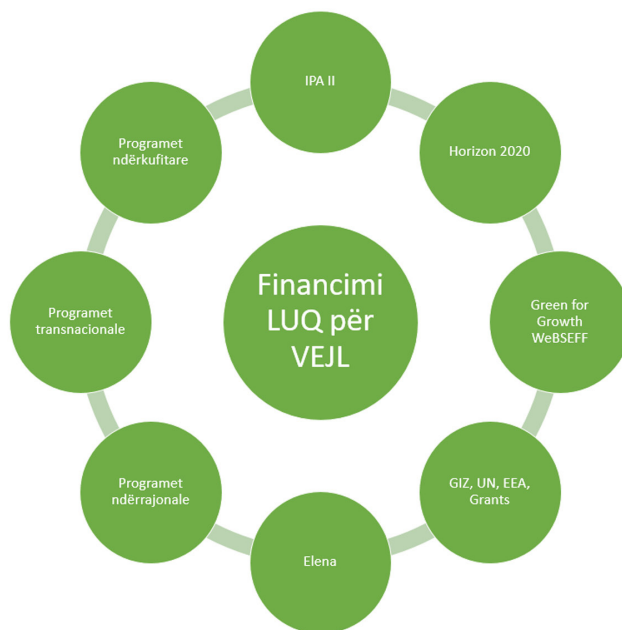


Figura 21: Instrumentet financiare ndërkombëtare të disponueshme të SUM-it në vendet e EJL-së

INSTRUMENTI ASISTENCËS SË PARAADERIMIT – IPA⁷⁰

Instrumenti i Asistencës së Paraaderimit (IPA) mbështet vendet që janë kandidatë ose kandidatë të mundshëm për anëtarësim në BE. Mbështetja shkon drejt masave që synojnë miratimin dhe zbatimin e reformave politike, institucionale, ligjore, administrative, sociale dhe ekonomike që kërkohen për të përmbushur vlerat e Bashkimit dhe për t'u harmonizuar gradualisht me rregullat, standardet, politikat dhe praktikatat e Bashkimit, me synim anëtarësimin në BE. Aktualisht, këta përfitues janë: Shqipëria, Bosnja dhe Hercegovina, Kosova, Mali i Zi, Serbia, Maqedonia dhe Turqia (Figura 22).

Korniza ligjore dhe asistenca financiare IPA II 2014-2020 janë përgjegjësi e Drejtorisë së Përgjithshme të KE-së për Politikën e Fqinjësisë dhe Negociatat për Zgjerim. IPA II përqëndrohet në objektiva specifike, si p.sh. mbështetja për reformën politike dhe zhvillimin ekonomik, social dhe territorial; përpjekjet për forcimin e aftësisë së përfituesve të përmbushin detyrimet e tyre që rrjedhin nga anëtarësimi në BE, dhe puna për forcimin e integritetit rajonal dhe bashkëpunimit territorial. IPA II financon projekte që lidhen me reformat për përgatitjen e anëtarësimit në BE dhe rritjen e kapaciteteve dhe institucioneve, zhvillimin rajonal dhe social ekonomik, punësimin, politikën sociale, edukimin, nxitjen e barazisë gjinore, zhvillimin e burimeve njerëzore, bujqësinë dhe zhvillimin rural, dhe bashkëpunimin rajonal dhe territorial.

Alokimet VEJL 2014 - 2020 – IPA II					
Shqipëria	BiH	Kosova	Maqedonia	Mali i Zi	Serbia
649,5M€	165,8M€	645,5M€	664,2M€	270,5M€	1058M€
Transport	Transport	Transport is not priority of the sector	Transport	Transport	Transport
56M€	20M€		112,9M€	32,1M€	175M€



Alokimet totale për transportin në VEJL:

396M €

Figura 22: Alokimet financiare për SEEC të IPA II 2014-2020

Sipas Dokumenteve të Strategjisë Indikative për çdo vend të EJL-së, fushat e transportit që do të financohen nëpërmjet IPA II 2014-2020 janë si më poshtë:

Shqipëria – Infrastrukturë më e mirë dhe lidhje rajonale; përmirësim i sigurisë rrugore; rritje e ndërveprueshmërisë (pajtuueshmëri teknike ndërkufitare)

Bosnja dhe Hercegovina – Integrimi i rrjetit rrugor dhe hekurudhor, të Bosnje Hercegovinës, avionit, si dhe lundrimit të brendshëm, detar dhe porteve brenda rajonit dhe me BE-në, në linjë me legjislacionin përkatës të BE-së dhe Masat e Reformës për Lidhjen të rëna dakord

Maqedonia – Zhvillimi i një rrjeti transporti modern të lidhur mirë për të mbështetur konkurrencën dhe

rritjen ekonomike; bëjnë më të sigurt të rrjeteve të transportit; përmirësimin e lëvizshmërisë në zonat urbane duke përdorur transportin e gjelbër.

Mali i Zi – Përafrimi me të drejtën e transportit të BE-së (acquis); përmirësimin e infrastrukturës së brendshme dhe lidhjet me fqinjët.

Serbia – Harmonizimi me të drejtën e BE-së për transportin; infrastrukturë dhe lidhje rajonale më e mirë; rritja e transportit intermodal dhe kushte më të mira lundrimi në rrugët ujore në brendësi.

PROGRAMET EVROPIANE PËR BASHKËPUNIMIN TERRITORIAL – INTERREG V (2014-2020)⁷¹

Bashkëpunimi Territorial Evropian (ETC), i njohur më mirë si Interreg, është një prej dy objektivave të politikës së kohezionit dhe ofron një kornizë për zbatimin e veprimeve të përbashkëta dhe shkëmbimin e politikave ndërmjet aktorëve lokal, rajonal dhe kombëtar nga shtete anëtare të ndryshme dhe vende kandidatë për në BE. Objektivi kryesor i Bashkëpunimit Territorial Evropian (ETC) është nxitja e zhvillimit territorial, social dhe ekonomik të të gjithë Bashkimit. Interreg ndërtohet rreth tre lidhjeve të bashkëpunimit: ndërkufitar (Interreg A), transnacional (Interreg B) dhe ndërrajonal (Interreg C).

Në përputhje me modelin e ri të Politikës Evropiane të Kohezionit 2014-2020 dhe objektivave të përcaktuara në Evropa 2020, Interreg V është riformatuar në mënyrë të konsiderueshme për të arritur një ndikim më të madh dhe një përdorim edhe më efektiv të investimeve.

Elementet kyçe të reformave 2014-2020 janë:

- Përqendrimi
- Thjeshtësimi
- Orientimi drejt rezultateve.

Interreg V bazohet në 11 prioritetet e investimeve të përcaktuara në Rregulloren e ERDF-së që kontribuojnë në shpërndarjen e strategjisë së Evropës 2020 për një zhvillim inteligjent, të qëndrueshëm dhe gjithëpërfshirës (Figura 23).

71

Më shumë informacion në: http://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/cooperation/european-territorial/



Figura 23: 11 prioritetet e investimeve nga Interreg V

INTERREG V (2014-2020) përbëhet nga:

- INTERREG A - Programet ndërkufitare
- INTERREG B - Programet transnacionale
 - Evropa Qendrore
 - Danubi
 - Adriatik-Jonian
 - Mesdhetar
- INTERREG C - Programet ndërrajonale
 - Interreg Europe IVc
 - URBACT III.

HORIZON 2020⁷²

Horizon 2020 është programi më i madh i kërkimit dhe inovacionit në BE. Ai do të çojë në zbulime dhe zhvillime të reja, duke çuar ide të mrekullueshme nga laboratorit në treg. Pothuajse 80 miliardë euro janë në dispozicion për 7 vjet (2014-2020) – krahas investimeve publike private dhe kombëtare që do të tërheqin këto para.

BE ka identifikuar shtatë sfida prioritare ku investimi i synuar në hulumtim dhe inovacion mund të ketë një ndikim të vërtetë në dobi të qytetarit:

1. Shëndeti, ndryshimi demografik dhe mirëqenia
2. Siguria ushqimore, bujqësia dhe pylltaria e qëndrueshme, kërkimet detare dhe të ujërave të brendshme dhe bioekonomia
3. Energji e sigurtë, e pastër dhe efiçente
- 4. Transport i integruar, i gjelbër dhe inteligjent**
5. Aksion klimatik, mjedis, efiçencë burimesh dhe lëndë të para
6. Evropa në një botë në ndryshim – shoqëri reflektive, novative dhe përfshirëse
7. Shoqëri të sigurtë – mbrojtja e lirisë dhe sigurisë së Evropës dhe qytetarëve të saj.

Alokimi financiar 2014-2020 për programin e punës H2020 **Transporti inteligjent, i gjelbër dhe i integruar** që synon drejt krijimit të një sistemi transporti të qëndrueshëm që përshtatet me Evropën konkurruese, moderne është **6,4 Miliardë €**.

Programet e punës japin fushat konkrete të kërkimeve dhe inovacionit që do të financohen. Ato janë të aksesueshme nëpërmjet Portalit të Pjesëmarrësve⁷³ dhe tregojnë afatet e Thirrjeve të ardhshme për Propozime. Kur është gati çdo Thirrje jep informacion më të saktë për çështjet e kërkimeve dhe inovacionit që duhet të trajtojnë aplikantët në propozimet e tyre.

Programi i punës 2018-2020 i H2020 transport inteligjent, i gjelbër dhe i integruar⁷⁴ është i strukturuar në katër linja aktivitetimesh që synojnë:

- **Transport efikas të burimeve që respekton mjedisin** me qëllim minimizimin e ndikimit të siste-

⁷² Më shumë informacion në: <http://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/>

⁷³ Më shumë informacion në: <http://bit.ly/H2020PP/>

⁷⁴ http://ec.europa.eu/research/participants/data/ref/h2020/ep/2018-2020/main/h2020-wp1820-transport_en.pdf

meve të transportit në klimë dhe mjedis (duke përfshirë ndotjen nga zhurma, ndotjen e ajrit dhe të ujit) duke përmirësuar efikasitetin e tij në shfrytëzimin e burimeve natyrore dhe duke reduktuar vartësinë e tij nga lëndët djegëse fosile dhe importet e energjisë;

- **Lëvizshmëri më e mirë, më pak zhurmë, më shumë siguri dhe sigurim** me qëllim që të pajtohen nevojat gjithnjë në rritje të lëvizshmërisë me transportin e përmirësuar, nëpërmjet zgjidhjeve novative për sisteme transporti të vazhdueshme, gjithëpërfshirëse, të përballeshme, të sigurt, të siguruara dhe të fuqishme që shfrytëzojnë në mënyrë të plotë teknologjitë bashkëkohore të informacionit dhe komunikimit ICT);
- **Lidership global për industrinë evropiane të transportit** me synimin për të përforcuar konkurrencën dhe performancën e industrive evropiane të prodhimit të transportit dhe shërbimeve të lidhura me to në tregjet botërore duke përfshirë proceset e logjistikës dhe ruajtjen e zonave të udhëheqjes evropiane (p.sh. si p.sh. aeronautika)
- **Kërkimet social ekonomike dhe të sjelljes dhe aktivitetet e ardhshme për politikëbërjen** me synimin për të mbështetur politikëbërjen e përmirësuar që është e nevojshme për nxitjen e inovacionit dhe përbalimin e sfidave të ngritura nga transporti, duke përfshirë internalizimin e kostove të jashtme, dhe nevojave të shoqërisë të lidhura me to. Kërkimet social ekonomike janë gjithashtu një instrument i rëndësishëm për arritjen e objektivave në kuadër të këtij programi.

Që nga 1 janari 2017, Shqipëria, BH, Maqedonia, Mali i Zi dhe Serbia janë të lidhura me programin Horizonti 2020. Lidhja me Horizont 2020 rregullohet nga Neni 7 i Rregullores së programit Horizon 2020. Personat juridikë nga vendet e asociuara mund të marrin pjesë me të njëjtat kushte si personat juridikë nga shtetet anëtare. Edhe pse nuk është e lidhur me Horizon 2020, Kosova është e përshtatshme për të gjitha thirrjet e transportit inteligjent, të gjelbër dhe të integruar.

FONDI GJELBËRIM PËR ZHVILLIM, EVROPA JUGLINDORE (GGF)⁷⁵

Fondi Gjellbërim për Zhvillim për Evropën Juglindore është fondi i parë i specializuar për përparimin e efikasitetit të energjisë (EE) dhe energjisë së rinovueshme (RE) në Evropën juglindore dhe rajonet lindore fqinje. E filluar nga Banka Evropiane e Investimeve dhe KfW Entwicklungsbank, GGF është një part-

⁷⁵ Më shumë informacion në: <http://www.ggf.lu/>

neritet publik privat i themeluar për reduktimin e konsumit të energjisë dhe shkarkimet CO₂. GGF ofron rifinancim për institucionet financiare që të përmirësojnë pjesëmarrjen e tyre në sektorët e efikasitetit të energjisë dhe energjisë së rinovueshme, dhe gjithashtu bën investime të drejtpërdrejta në institucionet jo-financiare me projekte në këto fusha. Aktivitetet e GGF-së mbështeten nga Struktura e Asistencës Teknike.

Fondi Gjellbërim për Zhvillim mbështet financimin e qëndrueshëm të energjisë dhe projektet e energjisë së gjellbër përmes financimit, njohurive teknike dhe mjeteve për të arritur sukses në treg. Fondi ofron instrumente të ndryshme financimi, të cilat të kombinuara me asistencën teknike të synuar, sigurojnë efektivitetin afatgjatë të investimeve të tij. Objektivi minimal i fondit për të gjitha masat që mbështet është një reduktim prej 20% i përdorimit të energjisë, shkarkimet CO₂ ose të dyja ato.

ASISTENCA EVROPIANE PËR ENERGJI LOKALE (ELENA)⁷⁶

ELENA është një iniciativë e përbashkët e Bankës Evropiane të Investimeve dhe Komisionit Evropian që ofron grante për asistencë teknike të fokusuar në zbatimin e efikasitetit të energjisë, shpërndarjes së projekteve dhe programeve të energjisë së rinovueshme dhe të transportit urban. Granti mund të përdoret për të financuar kostot që lidhen me fizibilitetin dhe studimet e tregut, strukturimin e programeve, planet e biznesit, auditimet e energjisë dhe strukturimin financiar, si dhe përgatitjen e procedurave të tenderimit, marrëveshjeve kontraktuale dhe njësive të zbatimit të projekteve.

Përgjithësisht, ELENA mbështet programe mbi 30 milionë euro me një periudhë zbatimi trevjeçare për efikasitetin e energjisë dhe katër vjet për transportin dhe lëvizshmërinë urbane dhe mund të mbulojë deri në 90% të kostos së asistencës teknike / zhvillimit të projektit. Projektet më të vogla mund të mbështeten kur integrohen në programe më të mëdha investimesh. Buxheti vjetor i grantit aktualisht është rreth 20 milionë euro. Projektet vlerësohen dhe grantet ndahen në bazë të ofertës së parë.

ELENA mund të bashkë financojë programet e investimeve në fushat e mëposhtme të transportit urban dhe lëvizshmërisë:

- Investimet për të mbështetur përdorimin dhe integrimin e zgjidhjeve novative për karburantet alternative në lëvizshmërinë urbane;

⁷⁶ Më shumë informacion në: <http://www.eib.org/products/advising/elena/>

- Investimet për të futur në shkallë të gjerë masat e reja dhe më efikase për transportin dhe lëvizshmërinë në zonat urbane duke përfshirë transportin e udhëtarëve, transportin e mallrave etj.

STRUKTURA E FINANCIMIT TË ENERGJISË SË RINOVUESHME NË BALLKANIN PERËNDIMOR - WEBSEFFII⁷⁷

Struktura e Linjës së Kreditimit të Energjisë së Qëndrueshme në Ballkanin Perëndimor II (WeBSEFF II) është një strukturë investimi e themeluar nga BERZH-i për ofrimin e financimit të huave për projektet e efikasitetit të energjisë dhe projekteve të vogla të energjisë së rinovueshme të zbatuara nga shoqëritë private, Energjitë e Shërbimeve të Energjisë (ESCOs) dhe njësive të pushtetit vendor në vendet e EJT-së. Ajo synon të çlirojë potencialin e madh në rajon për reduktimin e intensitetit të energjisë dhe nxitjen e burimeve të energjisë së gjelbër. WeBSEFF II ndjek suksesin e WeBSEFF-it të parë të lançuar në vitin 2009.

WeBSEFF-i është një strukturë financimi në kuadër të të cilës BERZH-i jep linja kredish për bankat partnere në Ballkanin Perëndimor, të cilat i japin fondet e marra në formë huaje për bizneset dhe pushtetin vendor që ato të investojnë në dy fusha kryesore: eficienta e energjisë dhe energjia e rinovueshme në shkallë të vogël.

Huatë WeBSEFF janë të disponueshme për:

- Biznesin privat për një financim maksimal prej 2 milion €
- Bashkitë, ESCOs, ofruesit e shërbimeve komunale dhe pronarët e godinave publike për një financim maksimal prej 2.5 milion €.

Huatë mund të përdoren për investime në:

- Teknologjitë moderne që ulin konsumin e energjisë ose shkarkimet CO2 me të paktën 20%;
- Riinstalimin në ndërtesa, me kusht që investimi t'i bëjë ato me të paktën 30% më shumë efikasitet energjiek;
- Projektet e vogla të prodhimit të energjisë së rinovueshme.

DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT – GIZ⁷⁸

Si ndërmarrje në pronësi federale, GIZ-i mbështet qeverinë gjermane në arritjen e objektivave të saj në fushën e bashkëpunimit ndërkombëtar për zhvillim të qëndrueshëm. Fondi i Hapur Rajonal GIZ Evropa Juglindore - Eficienca e Energjisë (ORF-EE) siguron mbështetje për aktorët përkatës të politikës dhe shoqërisë civile të energjisë dhe klimës, përmes rrjeteve rajonale të partnerëve EJK, në zbatimin e rregullorëve të kërkuara të BE-së dhe reformave sektoriale dhe ndihmon zhvillimin e rajonit. Mbështetja ofrohet në linjë me Strategjinë e BE-së për Energjinë 2030⁷⁹

, Objektivat e Zhvillimit të Qëndrueshëm të Kombeve të Bashkuara (SDGs)⁸⁰

dhe përgjegjësitë e vendeve partnere si nënshkruese të Marrëveshjes së Parisit⁸¹

. Që nga viti 2008, GIZ ORF-EE ka zbatuar projekte rajonale të shumta në bashkëpunim me ministritë kombëtare të energjisë, qytetet, bashkitë, shoqatat e bashkive, dhe organizatat e shoqërisë civile, duke u përqendruar në politikëbërjen e bazuar në dëshmi, duke përmirësuar qeverisjen e mirë dhe nxitjen e efikasitetit të energjisë në nivel kombëtar dhe bashkiak, ndërkohë duke pasur parasysh barazinë gjinore si një prej temave kryesore që përshkon punën e GIZ-it në përgjithësi.

PROGRAMET E MBËSHTETJES SË KOMBEVE TË BASHKUARA - OKB⁸²

Sistemi i OKB-së, i njohur gjithashtu jo zyrtarisht si "Familja e OKB-së", përbëhet nga vetë OKB-ja dhe shumë programe, fonde dhe agjenci të specializuara, të gjitha me anëtarësinë e tyre, udhëheqjen dhe buxhetin. Programet dhe fondet financohen përmes kontributeve vullnetare dhe jo ato të vlerësuara. Agjencitë e specializuara janë organizatat të pavarura ndërkombëtare të financuara edhe nga kontributet vullnetare edhe ato të vlerësuara.

Programet e OKB-së që mund të financojnë dhe mbështesin tema të ndryshme të lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme në EJK janë si më poshtë:

PROGRAMI PËR ZHVILLIM I KOMBEVE TË BASHKUARA - UNDP⁸³

Që nga viti 1966, UNDP-ja ka punuar në afërsisht 170 vende dhe territore, duke ndihmuar në çrrënjosjen e varfërisë, reduktimin e pabarazive dhe ngritjen e aftësive ripërtëritëse në mënyrë që vendet të mund të ruajnë progresin. Si agjencia për zhvillim e OKB-së, UNDP-ja luan një rol kritik në ndihmën ndaj vendeve që të arrihen Objektivat e Zhvillimit të Qëndrueshëm.

78 Më shumë informacion në: <https://www.giz.de/>

79 Më shumë informacion në: <https://ec.europa.eu/energy/en/topics/energy-strategy-and-energy-union/2030-energy-strategy>

80 Më shumë informacion në: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/sustainable-development-goals>

81 Më shumë informacion në: <https://unfccc.int/process-and-meetings/the-paris-agreement/the-paris-agreement> Më shumë informacion në: <http://www.un.org/>

82 Më shumë informacion në: <http://www.un.org/>

83 Më shumë informacion në: <http://www.undp.org/>

Një nga katër fushat kryesore të mbështetjes së UNDP-së është Mjedisi dhe Energjia për Zhvillim të Qëndrueshëm, dhe përmes këtij nën-programi janë zbatuar projekte të shumta të suksesshme të transportit dhe energjisë së qëndrueshme në vendet e EJT-së gjatë 20 viteve të fundit.

PROGRAMI I KOMBEVE TË BASHKUARA PËR MJEDISIN – UNEP⁸⁴

I themeluar në vitin 1972, Programi i Kombeve të Bashkuara për Mjedisin është zëri i mjedisit brenda sistemit të Kombeve të Bashkuara. UNEP-i vepron si katalizator, avokat, edukator dhe lehtësues për të promovuar përdorimin e mençur dhe zhvillimin e qëndrueshëm të mjedisit global.

PROGRAMI I KOMBEVE TË BASHKUARA PËR VENDBANIMET NJERËZORE – UN-HABITAT⁸⁵

Misioni i Programit UN-Habitat është të promovojë zhvillimin e vendbanimeve njerëzore të qëndrueshme nga pikëpamja sociale dhe mjedisore dhe arritjen e strehimit adekuat për të gjithë.

ORGANIZATA E ZHVILLIMIT INDUSTRIAL TË KOMBEVE TË BASHKUARA – UNIDO⁸⁶

UNIDO është agjencia e specializuar e Kombeve të Bashkuara që promovon zhvillimin industrial për uljen e varfërisë, globalizimin gjithëpërfshirës dhe qëndrueshmërinë mjedisore.

FONDI I ZONËS EKONOMIKE EVROPIANE – EEA⁸⁷

Islanda, Lihtenshtejni dhe Norvegjia kanë njoftuar një fond të ri që mbështet projektet rajonale ndërkufitare dhe transnacionale që propozojnë zgjidhje të përbashkëta për sfidat e përbashkëta të Evropës. Financimi është i disponueshëm për të gjithë sektorët prioritarë të Granteve të ZEE-së dhe Norvegjisë. Një total prej 34.5 milion € është ndarë për këtë fond. Në thirrjen e parë për projekt-propozimet që u shpall më 24 janar 2018, 15 milion euro janë vënë në dispozicion për projektet e bashkëpunimit rajonal brenda një sërë fushash. Kohëzgjatja e tenderit është nga data 24 janari deri më 1 korrik 2018.

Partnerët e projektit mund të bashkëpunojnë në një nga dy mënyrat:

1. Bashkëpunimi rajonal ndërkufitar midis vendeve të përshtatshme (duke u fokusuar në sfida më të gjera rajonale).

84 Më shumë informacion: <https://www.unenvironment.org/>

85 Më shumë informacion: <https://unhabitat.org/>

86 Më shumë informacion: <https://www.unido.org/>

87 Më shumë informacion: <https://eeagrants.org/>

2. Bashkëpunimi ndërshtetëror ndërmjet vendeve të përshtatshme (duke u fokusuar në sfidat e përbashkëta evropiane).

Kjo Thirrje për projekte përfshin të pestë sektorët prioritarë të ZEE-së dhe Granteve të Norvegjisë:

1. Inovacioni, hulumtimi, edukimi dhe konkurrenca
2. Përfshirja sociale, punësimi i të rinjve dhe reduktimi i varfërisë
3. Mjedisi, energjia, ndryshimet klimatike dhe ekonomia e karbonit të ulët
4. Kultura, shoqëria civile, qeverisja e mirë dhe të drejtat dhe liritë themelore
5. Drejtësia dhe çështjet e brendshme.

Të gjitha vendet e EJK-së janë të përshtatshme përveç Kosovës. Partnerët e kualifikuar të projektit mund të jenë ente, organizata publike ose private, komerciale ose jo-komerciale dhe joqeveritare dhe komuniteti akademik, të themeluar si persona juridik, duke përfshirë, por pa u kufizuar në:

Komunat, organizatat pjesërisht ose tërësisht në pronësi të bashkive, shoqatat e komunave
Rajonet, organizatat pjesërisht ose tërësisht në pronësi të rajoneve, shoqatat të rajonit
Njësitë organizative të qeverisë qendrore, organizatat pjesërisht të financuara nga njësitë e qeverisjes qendrore, ndërmarrjet shtetërore, organizatat shtetërore
Organizatat e shoqërisë civile, organizatat jofitimprurëse, ndërmarrjet sociale, shoqatat e interesit të personave juridikë, fondacionet dhe fondet e fondeve
Kompanitë
Kooperativat (prodhim, strehim, konsumator)
Partnerët socialë (sindikatat, shoqatat e sektorit, shoqatat e punëdhënësve, dhomat e tregtisë dhe industria).

PROGRAMI “CONNECTING EUROPE FACILITY” – CEF⁸⁸

Edhe pse vendet e EJK-së nuk kanë të drejtë për momentin të marrin financim nëpërmjet programit CEF, ato do të fitojnë të drejtën me anëtarësimin në BE. Programi CEF duhet të përmendet si instrument kyç i financimit të BE-së ose zhvillimit SUM. CEF-i mbështet zhvillimin e rrjeteve trans-evropiane me performancë të lartë, të qëndrueshme dhe efikase, të ndërlidhura në fushën e transportit, energjisë dhe shërbimeve digjitale. Investimet e programit CEF mbushin hallkat që mungojnë në skeletin digjital, transportin dhe energjinë e Evropës.

Nga CEF-i përfitojnë njerëzit në të gjitha shtetet anëtare, pasi e bën më të lehtë dhe më të qëndrueshëm udhëtimin, rrit sigurinë e energjisë në Evropë, duke mundësuar një përdorim më të gjerë të burimeve të rinovueshme dhe lehtëson ndërveprimin ndërkufitar midis administratave publike, bizneseve dhe qytetarëve. Përveç granteve, CEF-i ofron mbështetje financiare për projektet përmes instrumenteve financiare nova-

⁸⁸ Më shumë informacion në: <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility>

tive si garancitë dhe bonot e projektit. Këto instrumente krijojnë një ndikim të rëndësishëm në përdorimin e buxhetit të BE-së dhe veprojnë si një katalizatorë për të tërhequr fonde të mëtejshme nga sektori privat dhe aktorë të tjerë të sektorit publik.

Që nga janari i vitit 2014, Agjencia Ekzekutive e Inovacionit dhe Rrjeteve - INEA është portë për financim sipas CEF-it. INEA zbaton shumicën e buxhetit të programit CEF, gjithsej 27.4 miliardë euro nga 30.4 miliardë euro (22.4 miliardë euro për transport, 4.7 miliardë euro për energjinë dhe 0.3 miliardë euro për Telekomin). Fondi CEF ndahet në tre sektorë:

- CEF Transport
- CEF Energji
- CEF Telekom.

INSTRUMENTI “CONNECTING EUROPE FACILITY” PËR TRANSPORTIN – CEF TRANSPORT⁸⁹

CEF Transport është instrumenti i financimit për të realizuar politikën e infrastrukturës evropiane të transportit, me qëllim mbështetjen e investimeve në ndërtimin e infrastrukturës së re të transportit në Evropë ose rehabilitimin dhe përmirësimin e asaj ekzistuese.

CEF Transport përqendrohet në projektet ndërkufitare dhe projektet me qëllim eliminimin e vështirësive ose lidhjen e hallkave që mungojnë në seksione të ndryshme të Rrjetit Qendror dhe në Rrjetin Gjithëpërfshirës, si dhe për prioritetet horizontale siç janë sistemet e menaxhimit të trafikut.

CEF Transport gjithashtu mbështet inovacionin në sistemin e transportit në mënyrë që të përmirësojë përdorimin e infrastrukturës, të zvogëlojë ndikimin mjedisor të transportit, të rrisë efikasitetin e energjisë dhe të rrisë sigurinë.

Buxheti i përgjithshëm i CEF Transport është 24.05 miliardë euro për periudhën 2014-2020. INEA është përgjegjëse për zbatimin e 22.4 miliardë eurove të buxhetit të CEF Transportit në formën e granteve gjatë së njëjtës periudhë.

⁸⁹ Më shumë informacin në: <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport>

PARTNERITETI PUBLIK-PRIVAT – PPP⁹⁰

Partneriteti publik privat është një marrëdhënie kontraktuale partnere afatgjatë midis sektorit publik dhe atij privat. Mund të përfshijë financimin, projektimin, ndërtimin, funksionimin dhe / ose mirëmbajtjen e infrastrukturës dhe / ose ofrimin e shërbimeve nga sektori privat, të cilat zakonisht sigurohen nga sektori publik. Modeli PPP ka përfitime për të dyja palët, me kusht që të ketë një kombinim të efektshëm të qëllimeve të publikut dhe sektorit privat. Është e rëndësishme të njihen rrethanat kur një PPP mund të jetë metoda më e mirë për ofrimin e një shërbimi të caktuar ose ndërtimin e infrastrukturës në krahasim me metodat e tjera tradicionale të prokurimit publik.

Partneritetet publike private hapin mundësi për investime private, të cilat mund të rezultojnë në realizimin e projekteve që ndryshe, bazuar në financimet klasike (buxhetore), nuk do të ishin të mundshme ose që do të kërkonin periudha shumë më të gjata kohore për zbatim. Kjo shpesh nuk është e pranueshme kur duhet të sigurohen menjëherë shërbimet e caktuara publike ose niveli i tyre adekuat. Sa i përket situatës financiare të shumë qyteteve të EJT-së, ky lloj i financimit të tregut për zhvillimin dhe zbatimin e lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme është premtues, por përgatitja dhe zbatimi i PPP-ve është një proces i gjatë dhe i shtrenjtë.⁹¹

90 Më shumë informacion në: <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/>

91 Më shumë informacion në: <http://www.javnanabava.hr/userdocsimages/userfiles/file/Razne%20publikacije/Step%20by%20step%20guide%20to%20PPP.pdf>

PROJEKTET KRYESORE PËR LËVIZSHMËRINË URBANE TË QËNDRUESHME NË VENDET E EJL-SË

SHQIPËRIA

Qyteti i Tiranës

Projekti: Zhvillimi i Qëndrueshëm i Trafikut në Tiranë, Shqipëri (SUSTRAFFTIA)⁹²

ECAT Tirana (Qendra Mjedisore për Administrimin dhe Teknologjinë) me mbështetjen e Ministrisë së Mjedisit, Pyjeve dhe Administrimit të Ujërave dhe në bashkëpunim me Bashkinë e Tiranës ka ndërmarrë projektin “Zhvillimi i qëndrueshëm i trafikut në Tiranë, Shqipëri” (SUSTRAFFTIA) financuar nga programi LIFE dhe bashkë financuar nga Ministria Federale për Mjedisin, Natyrën, Ruajtjen dhe Sigurinë Bërthamore të Gjermanisë.

Projekti kishte për qëllim përmirësimin e trafikut në qytetin e Tiranës, duke kontribuar drejtpërdrejt në reduktimin e ndotjes së ajrit në Tiranë.

Katër aksionet kryesore të SUSTRAFFTIA-s ishin si më poshtë:

- 1) Përgatitja e Strategjisë së Integruar për Zhvillimin e Qëndrueshëm të Trafikut në Tiranë
- 2) Kontributi në monitorimin e ndotjes së ajrit që lidhet me trafikun në Tiranë
- 3) Trajnimi i stafit kryesor
- 4) Rritja e ndërgjegjësimit publik për efektet mjedisore të lidhura me trafikun dhe shpërndarjen e njohurive dhe botimeve.

Komponentët kryesorë të Strategjisë së Integruar për Zhvillimin e Qëndrueshëm të Trafikut në Tiranë janë:

- Planifikimi i integruar i transportit urban dhe menaxhimi i kërkesës
- Standardet e rrepta të shkarkimeve për automjetet e reja dhe ato në përdorim
- Futja e karburantit të pastër
- Inspektimi dhe mirëmbajtja e duhur e të gjitha automjeteve.

Kjo strategji paraqet kontributet e një numri të madh të palëve të interesuara, të përfshira gjatë një periudhe trevjeçare të përgatitjes së saj: Ministrisë së Mjedisit, Pyjeve dhe Administrimit të Ujërave, Ministrisë së Punëve Publike,

⁹² Më shumë informacion në: <http://ec.europa.eu/environment/life/project/>

Transportit dhe Telekomunikacionit, Agjencisë Kombëtare të Mjedisit dhe Pyjeve, Instituti i Studimeve të Transportit, Instituti i Shëndetit Publik, etj.

Bashkia e Shkodrës

Projekti: Zhvillimi i Planit të Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme (SUMP) të Bashkisë së Shkodrës për periudhën 2017-2023

Plani i Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme të Bashkisë së Shkodrës është SUMP-i i parë i zhvilluar në Shqipëri. Zhvillimi i saj u mbështet nga BE-ja, koordinuar nga REC Albania dhe përgatitur nga GO2. SUM-i i Bashkisë së Shkodrës është një koncept i planifikimit instrumental për të inkurajuar mënyra të qëndrueshme të transportit dhe për të zgjidhur problemet e lëvizshmërisë urbane me qëllim arritjen e objektivave mjedisore, sociale dhe ekonomike të nivelit lokal dhe të nivelit më të lartë të Bashkisë së Shkodrës.

Zhvillimi i SUM-it të Bashkisë së Shkodrës mori 18 muaj ose më shumë se 3,200 orë punë nga një ekip i përbërë nga 12 ekspertë vendorë / ndërkombëtarë dhe 210 vullnetarë. Është e rëndësishme të theksohet se publiku dhe palët e interesit ishin përfshirë që nga fillimi dhe se ky SUM është një shembull kryesor i bashkëpunimit të suksesshëm mes administratës komunale dhe partive të ndryshme të interesuara në Shkodër. Pesëmbëdhjetë trajnime dhe dëgjime publike me aktorë të ndryshëm në Bashkinë e Shkodrës kanë treguar rëndësinë e punës së përbashkët që synon të rrisë cilësinë e jetës për të gjithë qytetarët e komunës dhe duhet të jetë një udhëzues i shkëlqyeshëm për zhvillimin e mëtejshëm të SUM-it për komunat tjera në Shqipëri.

BOSNJA DHE HERCEGOVINA

Federata e Bosnjës dhe Hercegovinës (FBH)

Qyteti i Sarajevës

Projekti: Ndërtimi i korsive për biçikleta në qytetin e Sarajevës

Qyteti i Sarajevës, në bashkëpunim me Ministrinë e Transportit dhe Drejtimit për Rrugët e Kantonit të Sarajevës, ka

ndërtuar rrugën e biçikletave Nedzarici - Skenderija, me gjatësi të përgjithshme prej rreth 14 km, si vazhdimësi e rrugës së biçikletave Ilidza - Nedzarici bazuar në Rrjetin Elaborimi i Korsive për Biçikleta në kantonin e Sarajevës.

Objektivat e projektit janë si më poshtë:

- Krijimi i infrastrukturës së nevojshme për zhvillimin e trafikut të biçikletave në Sarajevë.
- Ndërtimi i rrugës kryesore gjatësore të biçikletave përmes Sarajevës si bazë për zgjerimin e mëtejshëm të rrjetit të infrastrukturës së biçikletave sipas përpunimit të lartpërmendur.
- Rritja e ndërgjegjësimit publik për mjetet e transportit të shëndetshëm dhe të sigurt.

Projekti u zbatua në 3 faza:

1. Korsia e biçikletave përmes komunës së Novi Gradit të Sarajevës
2. Korsia e biçikletave përmes komunës së Novo Sarajevës
3. Korsia e biçikletave përmes Bashkisë së Qendrës.

Është e rëndësishme të theksohet se ky projekt ka stimuluar komunitatet e tjera të qytetit dhe Kantonit të Sarajevës në ndërtimin e një rrjeti të korsive për biçikleta në zonën e tyre.

Republika Srpska (RS)

Qyteti i Banja Lukës

Projekti: Aplikacioni për celular BL-bus, kostum i ri i transportit publik

Qyteti i Banja Lukës i përket një familjeje të madhe qytetesh evropiane që promovojnë zhvillimin e qëndrueshëm. Qëllimet më të rëndësishme të qytetit janë lëvizshmëria e qëndrueshme, mjedisi më i mirë dhe lufta kundër ndryshimeve klimatike. Qyteti zbaton veprime të ndryshme për të përmirësuar cilësinë e ajrit dhe për të ndërtuar një mjedis më të pastër dhe më të shëndetshëm për banorët e tij. Aktivitetet e shumëllojshme janë zbatuar me sloganin "Mendoni në nivel global, veproni në nivel lokal".

Aplikacioni për celular BL-bus, projekti i ri i transportit publik, synon të përmirësojë transportin publik të autobusëve duke e bërë atë më atraktiv, të aksesueshëm, të disponueshëm, të afërueshëm, të përbalueshëm dhe të arritshëm për të gjithë qytetarët e Banja Lukës - 6A për transportin publik të qëndrueshëm në Banja Luka.

Të gjitha informacionet e nevojshme për kursimin e kohës dhe përdorimin e këndshëm të transportit publik të autobusëve në Banja Luka janë në dispozicion në App Store dhe në Google Play Store. Udhëzuesi i avancuar i BL-Bus është zhvilluar për të bërë udhëtime me transport publik të lehtë dhe për të eliminuar çdo dyshim që udhëtarët mund të kenë në lidhje me segmentet e rrugëve, mundësitë e linjës, kërkimin e rrugës dhe dëshiruar, oraret kohore, ndryshimet dhe modifikimet në kohë reale dhe shumë, shumë më tepër.

Qyteti i Prishtinës

Projekti: Projekti i transportit urban të Prishtinës - Planifikimi i Lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme
Ky projekt i financuar nga BERZH-i në vitin 2015 përbëhej nga dy pjesë kryesore:

- Blerja e 51 autobusëve me hyrje të ulët EURO-VI për operatorin e transportit publik, Trafiku Urban, një kompani tërësisht në pronësi të qytetit të Prishtinës dhe rinovimin e depos së mirëmbajtjes së kompanisë

- Zhvillimi i një SUMP-i që do të ndihmojë Qytetin për të menaxhuar lëvizshmërinë që të jetë në përputhje me kërkesat mjedisore evropiane.

Lidhur me zhvillimin e SUMP-it janë kryer nëntë veprimet e mëposhtme:

1. Përgatitja e një Plani për sektorin e transportit urban në Prishtinë, i cili do të përcaktojë investimet e ardhshme prioritare në këtë sektor;
2. Përgatitja e një modeli të transportit për t'u përdorur si bazë për vlerësimin e të gjithë planit të lëvizshmërisë;
3. Veprimet për të siguruar aksesin e ofruar nga sistemi i transportit i disponueshëm për të gjithë, në mënyrë që infrastruktura publike urbane, duke përfshirë transportin publik, të mund të ofrojë shërbime në baza gjithëpërfshirëse;
4. Veprimet për të përmirësuar sigurinë në të gjitha mënyrat e transportit dhe për të zvogëluar numrin e aksidenteve;
5. Veprimet parandalojnë ndotjen e ajrit dhe zhurmës, shkarkimet e gazrave serë (GHG) dhe konsumin e energjisë;
6. Veprimet për të nxitur efikasitetin dhe kosto-efektivitetin e transportit të personave, duke përfshirë burimet e përcaktuara të financimit bazë dhe financimin e këtyre aktiviteteve. Kjo nënkupton që të përfshijë të dy ofruesit e shërbimeve TU dhe private;
7. Hartimi i një grupi të përgjithshëm dhe specifik të treguesve lidhur me lëvizshmërinë, zhvillimin socio-ekonomik dhe urban të qytetit, i cili do të monitorohet duke vlerësuar efektivitetin e Planit të lidhur me objektivat e përcaktuara;
8. Zhvillimi i mënyrave jo të motorizuara dhe rrjeteve të transportit intermodal;
9. Rekomandimet për mundësitë e pjesëmarrjes në sektorin privat (PSP) në ofrimin e shërbimeve të transportit

urban në Prishtinë.

Qyteti i Prishtinës, Komuna e Pejës dhe komunat tjera të Kosovës

Projekti: MOBKOS: Ndërtojmë Lëvizshmërinë Urbane së Bashku në Kosovë⁹³

Në bashkëpunim ndërmjet Qeverisë së Flanders, Belgjikës, Ministrisë së Transportit dhe Postë-Telekomunikacionit dhe Komunës së Pejës u krijua një projekt në vitin 2009 me qëllim hulumtimin e rrugëve drejt një qasjeje të re për lëvizshmërinë urbane në Kosovë.

Objektivat e projektit MOBKOS janë si më poshtë:

- Eksplorimi i rrugëve të reja për problemet e lëvizshmërisë urbane në Kosovë,
- Hartimi i rekomandimeve për planet dhe programe me veprim afatshkurtër, afatmesëm dhe afatgjatë për lëvizshmërinë urbane
- Ndërtimi i një rrjeti personash të angazhuar për lëvizshmërinë urbane të qëndrueshme në Kosovë
- Fillimi dhe zhvillimi i faqes së Internetit MOBKOS me njohuri për lëvizshmërinë urbane.

Komuna e Pejës ishte një komunë pilot ku u kryen veprimet e paraqitura në Figurën 24.



Figura 24: Demonstrim i veprimeve SUM në Pejë⁹⁴

Projekti MOBKOS përfshinte veprime dhe aktivitete të ndryshme të zbatuara në qytetin e Prishtinës dhe në komunat

⁹³ Më shumë informacion në: <http://www.mobkos.org/>

⁹⁴ Më shumë informacion në: <http://www.mobkos.org/>

e tjera të Kosovës:

- Futja e kufizimeve të aksesit në qendrat e qytetit dhe qytezave dhe në zonat e banuara;
- Kategorizimi i rrugëve urbane dhe rigjallërimi i hapësirës publike;
- Rigjallërimi i transportit publik në komuna si një shërbim i nevojshëm për zhvillimin e SUM-it;
- Nxjtja e lëvizshmërisë urbane të pastër, të sigurt dhe aktive (ecje dhe çiklizëm, automjete të pastra);
- Përmirësimi i menaxhimit të rrjetit të transportit urban të rrugëve, dhe zbatimi i një sistemi të menaxhimit të parkimit;
- Zbatimi i vazhdueshëm i masave të zbutura: fushatat e ndërgjegjësimit publik SUM, aktivitetet edukative SUM, aktivitetet e Javës së Lëvizshmërisë Evropiane, etj.;
- Zbatimi i zgjidhjeve SUM për transportin dhe shpërndarjen e mallrave;
- Miratimi i qasjes së re për menaxhimin e lëvizshmërisë urbane nëpërmjet mënyrave bashkëpunuese të qeverisjes dhe partneriteteve.

Zbatimi i suksesshëm i projektit MOBKOS ka reduktuar në mënyrë të ndjeshme ndikimet e rritjes së trafikut urban dhe problemeve korresponduese si: mbipopullimi, aksidentet rrugore, humbja e hapësirës publike, ndotja etj. Për më tepër, forcimi i ekonomisë së qyteteve dhe bashkive të Kosovës duke përmirësuar cilësinë e jetës, dhe shëndeti për qytetarët e saj përmes promovimit të lëvizshmërisë së qëndrueshme urbane është një sfidë për të cilën autoritetet qendrore dhe lokale në Kosovë ende nuk janë përgatitur bashkërisht.

Komunat e Kosovës

Projekti: Zhvillimi i Planeve të Lëvizshmërisë Urbane për periudhën 2016-2020 për komunat e ndryshme të Kosovës si pjesë e projektit DEMOS

Projekti i Decentralizimit dhe Përkrahjes Komunale (DEMOS)⁹⁵ është në ballë të fushës së Qeverisjes Demokratike dhe Decentralizimit të Strategjisë së Bashkëpunimit të Zyrës Zvicerane për Bashkëpunim 2013-2016 për Republikën e Kosovës. DEMOS mbështet komunat për të arritur përmirësime të dukshme dhe të prekshme në ofrimin e shërbimeve të tyre. DEMOS punon me 17 komuna partnere që janë të

⁹⁵ Më shumë informacion në: <http://helvetas-ks.org/demos/>

grupuara në rajonet perëndimore, qendrore dhe lindore të Kosovës, që mbulojnë rreth 40% të popullsisë së Kosovës (rreth 700,000 qytetarë). Projekti DEMOS zbatohet nga organizata Helvetas Swiss Intercooperation dhe financohet nga Zyra e Bashkëpunimit Zviceran (SCO).

Veprime të rëndësishme që synojnë zhvillimin e SUM-it në komunat e Kosovës ishin përgatitja e Planeve të Lëvizshmërisë Urbane për periudhën 2016-2020 për pesë komunat e mëposhtme:

- Komuna e Junikut
- Komuna e Lipjanit
- Komuna e Kamenicës
- Komuna e Orahovacit
- Komuna e Vitit.

Grupet e Punës dhe Koordinimit për Zhvillimin e Planeve të Lëvizshmërisë Urbane kanë bërë analiza të situatës në terren dhe propozuan masa SUM për të përmirësuar sektorin e trafikut në komuna.

MAQEDONIA

Qyteti i Shkupit

Projekti: Lëvizshmëri urbane e qëndrueshme në qytetin e Shkupit

Mund të thuhet se qyteti i Shkupit është një pionier ndër vendet e EJT-së, i cili ka ndërmarrë veprime dhe projekte të shumta që synojnë zhvillimin e SUM-it për vitet e fundit. Për qëllimet e këtij Udhërrëfyesi, disa nga më të rëndësishmet do të paraqiten nën kuadrin e projektit: Lëvizshmëri urbane e qëndrueshme në qytetin e Shkupit.

Projektet dhe veprimet më të rëndësishme të SUM-it në qytetin e Shkupit janë:

- Zhvillimi i një SUMP-i për qytetin e Shkupit si pjesë e projektit CIVITAS RENAISSANCE;
- Rinovimi i flotës së operatorit të transportit publik JSP Shkup;
- Biletë inteligjente në të gjithë autobusët për transportin publik;
- Rindërtimi i korsive të biçikletave;
- Monitorë për informacionin e pasagjerëve në kohë reale - 50 monitorë në stacionet e autobusëve;

- Qendra e kontrollit operacional për transportin publik - monitorimi i autobusëve duke përdorur një sistem automatik të vendndodhjes së automjeteve;
- Menaxhimi i automatizuar i trafikut në Shkup - menaxhimi i trafikut dhe qendra e kontrollit;
- Aplikacione celulare - Rruga e Gjelbër e Shkupit;
- Reduktimi i mbipopullimit në Evropë - Përparimi i efikasitetit të transportit - Projekti CREATE;
- Reduktimi i mëtejshëm i mbipopullimit duke krijuar mundësi për më shumë ecje dhe çiklizëm - Projekti FLOW;

Qyteti i Shkupit

Projekti: Skopje Velo

Projekti i Velo Skopje filloi në 2014, duke përfshirë veprimet e mëposhtme:

- Rindërtimi dhe ndërtimi i një rrjeti të ri të pandërprerë të çiklizmit në qytet;
- Përmirësimi i rrjetit të korsive të biçikletave me 50 km në 10 komuna të Shkupit;
- Zhvendosja e hapësirës rrugore dhe futja e korsive për biçikleta;
- Aktivitete për sigurimin e ambienteve të parkimit dhe mbrojtjen e hapësirës së dedikuar për biçikletat nga parkimi i paligjshëm i automjeteve.

Një pjesë e rëndësishme e projektit ishte zbatimi i një skeme subvencioni për blerjen e biçikletave për qytetarët. Qytetarëve iu dha një subvencion prej 40% të çmimit të biçikletave ose deri në 4.000 denarë për blerjen e biçikletave të reja (rreth 2800 biçikleta u subvencionuan në vitin 2017).

MALI I ZI

Qyteti i Podgoricës

Projekti: Krijimi i një mirëmbajtjeje të re dhe të vazhdueshme të infrastrukturës së biçikletave në Kryeqytet
Gjatë vitit 2015, kryeqyteti filloi aktivitetet për realizimin e një projekti për ndërtimin e korsive të biçikletave përmes rindërtimit dhe përshtatjes së rrugëve të qytetit sipas rekomandimeve dhe udhëzimeve të dhëna në Planin Hapësinor të Podgoricës (PUP). Zgjidhja e planifikimit urban parashikonte ndërtimin e korsive për biçikleta me një gjatësi totale prej rreth 14.5 km, të përcaktuar nga pesë korridore.

Në vitin 2015, korsa e parë e biçikletave (Korridori 3) u përfundua me një korridor me një kalim me gjatësi totale prej 2.9 km. Punimet në të gjitha korridoret u realizuan gjatë vitit 2016. Në vitin 2017 përfunduan punimet në Korridorin 1 me një gjatësi të përgjithshme në një kalim prej 2.6 km dhe Korridori 2 me një gjatësi të përgjithshme në një kalim prej 3.9 km. Korridori 4 i mbetur, me një gjatësi të përgjithshme në një drejtim prej 3 km duhet të përfundojë në vitin

2018. Investimi i përgjithshëm është rreth 1.1 milion € dhe 925,000 € janë shpenzuar tashmë për realizimin e katër korridoreve të para. Gjatësia totale e korsive të biçikletave dhe pista me një drejtim është rreth 13.5 km, dhe tashmë është ndërtuar 10.5 km.

Qyteti i Podgoricës

Projekti: Ndërtimi i Infrastrukturës Mbështetëse të Trafikut të Qëndrueshëm
Përveç korsive të biçikletave, u ndërtuan një numër i madh i pjesëve të parkingjeve për biçikleta. Me qëllim rritjen e kulturës në këmbë në Podgoricë, u ndërtuan një urë për këmbësorë dhe parqe me zona për këmbësorët. Me qëllim relaksim dhe efikasitetin e trafikut në rrugë individuale, janë ndërtuar rrotullime për të siguruar më pak ndërprerje të automjeteve dhe mbingarkesat, që sjell një konsum më të ulët të karburantit dhe reduktim të ndotësve. Për më tepër, ndërtimi i një mini-devijimi si dhe disa urave ka sjellë si rezultat një qarkullim më të shpejtë të trafikut, reduktim të mbipopullimit, përmirësim të cilësisë së ajrit, siguri më të madhe dhe ka përmirësuar përgjithësisht mikroklimat në drejtim të reduktimit të efektit të «ishullit të ngrohtë urban».

Qyteti i Podgoricës

Projekti: Studim për zhvillimin afatgjatë të trafikut urban dhe atij suburban në Podgoricë
Qëllimi kryesor i studimit është përmirësimi i transportit publik në Podgoricë. Studimi propozoi një sërë masash, të cilat përshkruhen në formën e tre skenarëve që ndryshojnë nga njëra tjetra në rrjetin e linjës së autobusëve dhe numrin e nisjeve të autobusëve në ato rreshta. Të tre skenarët përfshijnë sistemin e njëjtë të faturimit, përdorimin e kartelave elektronike inteligjente kontaktuese dhe integrimin e trafikut publik dhe atij suburban, që do të thotë se harta elektronike mund të përdoret në automjetet e transportuesve të ndryshëm.

Qyteti i Podgoricës

Projekti: Projekt i GIZ ORF EE - Rrjeti i kryeqyteteve me efikasitet energjie në Evropën Juglindore - NEEC
Realizimi i suksesshëm i projektit NEEC ka sjellë si rezultat arritje të shumta në Podgoricë:

- Qyteti i Podgoricës u bashkua me Iniciativën e Marrëveshjes të Kryetarëve të Bashkive të BE-së (CoM) dhe angazhimet e pranuar;
- Plani i Veprimt të Energjisë së Qëndrueshme (SEAP) i kryeqytetit të Podgoricës u zhvillua sipas kërkesave të KM dhe u miratua nga Këshilli Bashkiak;

- Ngritja e kapaciteteve të administratës së qytetit dhe futja e menaxhimit të energjisë;
- Ngritja dhe puna e suksesshme e Info-qendrave të Efiçencës së Energjisë dhe pikave informative në kryeqytetin e Podgoricës;
- Forcimi i bashkëpunimit midis kryeqyteteve në Evropën Juglindore dhe transferimi i njohurive dhe përvojave midis tyre.

Masat për SUM-in në Podgoricë ishin një pjesë e rëndësishme e SEAP-it duke çuar në zbatimin e projekteve të shumta SUM. Mund të thuhet se ky dokument ishte një bazë për zhvillimin e SUM-it në Podgoricë.

Komuna e Tivarit

Projekti: Përmirësimi i sektorit të trafikut në Komunën e Tivarit

Komuna e Tivarit ka bërë vazhdimisht shumë përpjekje për të kapërcyer sfidat e trafikut gjatë disa viteve të fundit dhe ato më të rëndësishmet janë paraqitur këtu në kuadër të projektit përmirësimi i sektorit të trafikut në Bashkinë e Tivarit:

- Rregulloret e reja të trafikut - Rregullimi i trafikut dhe parkimi;
- Krijimi i stacioneve Parkim dhe Udhëtim;
- Përmirësimi i infrastrukturës së trafikut - Trotuaret, sinjalizimi, kalimet më të sigurta të këmbësorëve, platformat e aksesit për personat me aftësi të kufizuara, kalimet nëntokësore për këmbësorët;
- Përmirësimi i strukturës së biçikletave;
- Rregullimi i shtigjeve të ecjeve dhe mbajtja e shtigjeve ekzistuese të ecjes dhe biçikletave;
- Rreth rrotullimet e trafikut në rrugën kryesore - një afër hyrjes në qendër të qytetit dhe tjetri afër aeroportit të Tivarit;
- Aktivitete të vazhdueshme të ndërgjegjësimit publik.

Komuna e Perastit

Projektit: Sistemi i Transportit i Qëndrueshëm në Bashkinë e Perastit

Projekti synon të krijojë teknika të reja moderne dhe të sofistikuar të transportit në lidhje me ruajtjen e mjedisit në Bashkinë e Perastit.

Ideja themelore është një zonë e kufizuar e trafikut ku do të lejohen të hyjnë vetëm banorët, personat me aftësi të kufizuara dhe furnizuesit e ushqimit në komunë me automjete. Dy parkingje do të vendosen në hyrje dhe dalje të komunës. Biçikletat, makinat elektrike dhe mjetet Segways do të përdoren si mjete

transporti dhe kontrollohen përmes sistemit të aksesit. Menaxheri i softuerit i lidhur me sistemin e kontrollit të aksesit do të kontrollojë parkingun dhe bordet e informacionit. Energjia e kërkuar do të sigurohet nëpërmjet paneleve fotovoltaike.

SERBIA

Qyteti i Beogradit

Projekti: Mbështetje për Transportin e Qëndrueshëm në Qytetin e Beogradit
Mbështetja për Transportin e Qëndrueshëm në Qytetin e Beogradit, i financuar nga Fondi Global i Mjedisit (GEF), u zbatua në vitin 2013 nga partneriteti ndërmjet UNDP-së me Ministrinë e Bujqësisë dhe Mbrojtjes së Mjedisit dhe të Qytetit të Beogradit, nëpërmjet Agjencisë së Zhvillimit të Tokës dhe Sekretariatit për Transportin. Objektivi i përgjithshëm i projektit ishte reduktimi i shkarkimeve në qytetin e Beogradit duke përmirësuar skemën e transportit publik, duke përforcuar pjesëmarrjen e çiklistëve në trafik dhe duke siguruar kornizën e politikave për zhvillimin e qëndrueshëm të transportit urban. Disa nga rezultatet më të rëndësishme të projektit ishin publikimi i “Mjeteve të qëndrueshme të lëvizshmërisë urbane” dhe përgatitja e fazës së parë të SUMP-it të Qytetit të Beogradit.

Qyteti i Krushevacit

Projekti: Zhvillimi dhe zbatimi i Planit të Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme të Qytetit të Krushevacit 2017-2030⁹⁶

SUMP-i i qytetit të Krushevacit: SUMP-i i parë i zhvilluar në Serbi, përcakton një vizion, qëllime afatgjata dhe afatmesme dhe masa për zhvillimin e lëvizjes së qëndrueshme urbane në territorin e qytetit të Krushevacit deri në vitin 2030. Me qëllimin për të zbatuar me sukses SUMP-in, Këshilli Bashkiak emëroi një Komitet prej nëntë anëtarësh për zbatimin e SUM-it (anëtarët e Këshillit Bashkiak për sigurinë e trafikut, Komiteti Bashkiak për urbanistikën dhe Komiteti Bashkiak për mbrojtjen e mjedisit, përfaqësues nga departamentet e urbanistikës dhe parkimit nga Administrata e Bashkisë, përfaqësuesit nga transporti publik dhe kompanitë tjera private, etj.) në dhjetor 2017.

Një nga masat SUMP-it për edukimin SUM dhe rritjen e ndërgjegjësimit publik është krijimi i një Rrjeti të Koordinatorëve për lëvizshmërinë në kopshte, shkolla fillore dhe të mesme si lidhje midis autoriteteve të qytetit dhe institucioneve në pronësi të qytetit. SUMP-i i qytetit të Krushevacit nga viti 2017-2030 u miratua nga Asambleja e Qytetit më 27 nëntor 2017 dhe Rrjeti i Koordinatorëve të Lëvizshmërisë u formua në shkurt të vitit 2018. Aktualisht, janë 37 koordinatorë të emëruar për çdo çerdhe, shkolla fillore dhe nëntëvjeçare nga pjesët urbane dhe rurale të qytetit.

⁹⁶ I disponueshëm në: http://krusevac.rs/images/stories/dokumenta/poum_krusevac.pdf

Qyteti i Krushevacit

Projekti: Prezantimi i rrugës “Play-out” në qendrën e Qytetit

Projekti rruga “Play-out” (mbyllje e përkohshme e rrugës kryesore për trafikun e automjeteve) i filluar në vitin 2015, kur një pjesë e rrugës Vidovdanska u mbyll për të gjithë trafikun e automjeteve për shtatë ditë gjatë Javës Evropiane të Lëvizshmërisë në periudhën 6 pm deri 10 pm. Në vitin e ardhshëm 2016, mbyllja e përkohshme e një pjese të rrugës Vidovdanska zgjati më shumë nga korriku deri në fund të shtatorit. Duke iu përgjigjur kërkesave të qytetarëve, mbyllja e një pjese të rrugës kryesore për trafikun duke mundësuar hapësira publike për aktivitete të tjera zgjati edhe më gjatë në vitin 2017: nga 1 qershori deri në fillim të tetorit. Zona e liruar nga qarkullimi i automjeteve u pushtua nga aktivitetet e fëmijëve (patina, biçikleta, etj.) Gjatë vitit 2018, rruga Vidovdanska do të mbyllet nga data 1 maj deri më 1 tetor. Ky projekt tregon të gjitha përfitimet e Rrugës për Njerëzit krahasuar me Rrugën për Automjetet.

Qyteti i Sabacit

Projekti: Savapark⁹⁷

Projekti Savapark rregullon një zonë të gjerë të bregut të lumit Sava në Sabac, që mbulon një sipërfaqe prej gati 350 hektarësh, duke synuar që kjo zonë kryesisht e papërdorur të shndërrohet në një park të gjelbër zbavitjeje për qytetarët. Sipërfaqja e zonës dhe kërkesat për aksesueshmëri për të gjithë e bëjnë të domosdoshëm një qarkullim të vogël automjetesh, por brenda parkut është i lejuar vetëm për automjetet elektrike. Parkimi ofrohet në garazhe shumëkatëshe me fasadat e gjelbra, me parkim me prioritet për personat me aftësi të kufizuara dhe automjetet elektrike. Projekti Savapark promovon mënyra të qëndrueshme të transportit dhe inkurajon përdoruesit të ecin ose të ngasin një biçikletë duke shijuar parkun.

Qyteti i Shabacit

Projekti: Zhvillimi i Hapësirave Publike⁹⁸

Projekti i Zhvillimit të Hapësirave Publike filloi në 2015 kur një parking publik në sheshin kryesor të qytetit u shndërrua në hapësirë të hapur për këmbësorë, biçikleta dhe shesh lojërash. Faza tjetër e projektit ishte rindërtimi i parkut të qytetit, i cili u zhvillua në vitin 2016, kur u ndërtua një rrjet i ri i rrugëve për këmbësorë dhe çiklizëm.

Qëllimi i pushtetit lokal është të rindërtojë tre sheshe kryesore të qytetit dhe tre parqe (një park kryesor dhe dy parqe lokale) që zgjerojnë zonat e këmbësorëve dhe lidhin hapësirat publike deri në fund të vitit 2020.

⁹⁷ Më shumë informacion në: <http://www.plansabac.co.rs/en/usvojen-pdr-savapark-u-sapcu/>

⁹⁸ Më shumë informacion në: <http://www.plansabac.co.rs/en/portfolio/trg-sabackih-zrtava/>

BARAZIA GJINORE PËR SUMSEEC

BARAZIA GJINORE NË VENDET E EJL-SË

Axhenda e vitit 2030 dhe konsensusi i ri evropian për zhvillim nënvizojnë qartë rolin qendror që luan barazia gjinore (GE) në zhvillimin e qëndrueshëm. Si një faktor thelbësor në arritjen e ndryshimeve të qëndrueshme, barazia gjinore është pra një nga vlerat kryesore në të cilën bazohet projekti SUMSEEC. Procedurat e diferencuara gjinore dhe përpjekjet e vazhdueshme për të siguruar që gratë dhe burrat të gëzojnë mundësi të barabarta janë ndër tiparet që duhet të përcaktojnë sektorin e trafikut në vendet e EJL-së.

Vendet e EJL-së karakterizohen nga pabarazi të vazhdueshme midis grave dhe burrave, meqë përballen me sfida të krahasueshme në lidhje me diskriminimin e grave (papunësia e lartë dhe përqindja e papunësisë së grave, puna e papaguar e kujdesit të ofruar pothuajse ekskluzivisht nga gratë, përfaqësimi i ulët i grave në vendimmarrje, profilet profesionale dhe arsimore gjinore, frekuenca e lartë e dhunës në familje). Raporti midis grave dhe burrave në vendet e EJL-së është ndikuar në mënyrë të konsiderueshme nga historia e kohëve të fundit dhe nga përgjigjet e qeverisjes që kanë të bëjnë me rindërtimet e pas-konfliktit, shtet ndërtimin dhe anëtarësimin në BE. Megjithëse ekziston një kornizë gjithëpërfshirëse ligjore dhe politike për barazinë gjinore, në praktikë gratë nuk gëzojnë de facto të drejta të barabarta. Planet kombëtare të veprimit për çështjet gjinore marrin vëmendje të kufizuar; ato nuk janë të buxhetuara dhe zbatohen dobët.

Në përgjithësi, barazia gjinore mbetet e pa eksploruar në vendet e EJL-së, veçanërisht në lidhje me temën e mbrojtjes së klimës. Publikimi i vetëm i disponueshëm në rajon, është seksioni gjinor brenda (IRJ), Komunikata e Tretë Kombëtare e Maqedonisë për Ndryshimet Klimatike, përgatitur në kuadër të raportimit të progresit të vendit për Konventën Kuadër të Kombeve të Bashkuara për Ndryshimet Klimatike (UNFCCC) në vitin 2014. Ky është një përjashtim në rajon. Ai jep një pasqyrë të plotë të ndryshimeve për barazinë gjinore dhe klimën në Maqedoni. Dokumenti përmban Treguesit e Barazisë Gjinore dhe Ndryshimeve Klimatike, si dhe një Plan Veprimi të Propozuar për Adaptimin dhe Zbutjen e Ndryshimeve Gjinore dhe Klimatike. Proceset përkatëse të reformës kanë dinamikë relativisht të ngjashme. Deri në një farë mase aktivitetet veprojnë në një mjedis gjithëpërfshirës ku direktivat e BE-së synojnë një barazi më të madhe midis gjinive. Në të njëjtën kohë, dinamika në këto ekonomi në tranzicion karakterizohet nga kërkimi për një identitet të ri kombëtar, i cili në përgjithësi mbështetet nga një rikthim i normave dhe vlerave gjinore tradicionale dhe shumë të stereotipizuara dhe jo të barabarta. Si rezultat, marrëdhëniet ndërmjet femrave dhe meshkujve vazhdimisht kundërshtohen, negociohen dhe ripërcaktohen, siç është lidhja e tyre kundrejt shtetit. Sfidat paraprake janë veçanërisht të dukshme në fusha të diskutueshme të tilla si qeverisja e energjisë dhe në

gjendjen aktuale të barazisë gjinore. Dinamikat gjithashtu ndikohen nga kriza ekonomike dhe financiare në vazhdim.

Sfidat e barazisë gjinore për SUMSEEC janë si më poshtë:

- Mungesa e politikave, legjislacionit dhe rregulloreve për barazinë gjinore;
- Mungesa e ndërhyrjeve të përgjithshme për barazinë gjinore;
- Mungesa e analizave, studimeve dhe hulumtimeve për barazinë gjinore;
- Mungesa e ndërgjegjësimit dhe sensibilizimit për barazinë gjinore;
- Mungesa e të dhënave dhe informacionit mbi dimensionin gjinor në sektorin SUM të energjisë;
- Përfaqësimi dhe pjesëmarrja e kufizuar e grave në sektorin SUM (hartimi i politikave, punësimi, arsimi / studimet / trajnimi, angazhimi qytetar);
- Kushtet më të favorshme të punësimit për burrat (aksesi, paga, karriera etj.);
- Mungesa e projekteve pilot të ndjeshme gjinore dhe përvoja në tregimin e mënyrës së trajtimit të temave SUM në një mënyrë praktike dhe me përgjegjësi gjinore;
- Gratë janë pothuajse ekskluzivisht përgjegjëse për ofrimin e kujdesit të papaguar (kujdes për familjen, kujdesin për fëmijët, të sëmurët dhe të moshuarit), që është një nën-shfrytëzim i kapaciteteve njerëzore dhe burimeve, dhe kontribuon rëndë në barrën e kohës për gratë.
- Mungesa e vëmendjes për sigurinë e grave dhe vajzave në planifikimin e SUM-it;
- Mungesa e vëmendjes ndaj rolit të grave dhe vajzave në planifikimin e SUM-it;

REKOMANDIMET PËR PËRMIRËSIMIN E BARAZISË GJINORE NË SUMSEEC

Potencialet për përmirësimin e barazisë gjinore në SUMSEEC janë të larta dhe rekomandimet kryesore janë si më poshtë:

- Rritje drastike e vendimmarrësve femra në të gjitha nivelet; Zbatimi i politikave dhe legjislacionit të barazinë gjinore në vendet e EJK-së;
- Kushtet e barabarta të punësimit (paga, zhvillimi i karrierës, kushtet e punës, etj.);
- Zbatimi i informacioneve të vazhdueshme dhe aktiviteteve edukative që synojnë rritjen e ndërgjegjësimit të publikut për barazinë gjinore;
- Pozicionimi i pikave të kontaktit gjinor ose ekspertëve të barazisë gjinore si punonjës të detyrue shëm në autoritetet publike, institucionet dhe organizatat në të gjitha nivelet;
- Ekzistenca e ekspertizës teknike të fortë në autoritetet publike, institucionet dhe organizatat në të gjitha nivelet;
- Krijimi i skemave financiare për OJQ-të që trajtojnë çështjet e barazinë gjinore;
- Barazia gjinore si kriter i fortë vlerësimi për mekanizmat e financimit të BE-së (Horizon 2020, IPA II,

Programet e Bashkëpunimit Territorial Evropian, CIVITAS, Elena, etj.).

Mund të arrihet në përfundimin se përmbushja e objektivave të barazinë gjinore nuk do të jetë një detyrë e lehtë në vendet e EJK-së, por me përkrahjen e vazhdueshme të organizatave ndërkombëtare, kryesisht të Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ), është e arritshme në të ardhmen e afërt.

MËNYRAT MË TË MIRA PËR ZHVILLIMIN E QYTETEVE/BASHKIVE ME LËVIZSHMËRI URBANE TË QËNDRUESHME NË VENDET E EJL-SË - QYTET/BASHKI SUM EJL



Figura 25: 6 Objektiva Kryesore të SUMSEEC-it



Figura 26: 8 Objektiva SUMSEEC për Qytetet

Në përgjithësi, mënyrat më të mira për të arritur 6 objektivat kryesore SUMSEEC dhe 8 objektivat SUMSEEC për qytetet janë paraqitur në Figurën 26.



Figura 27: mënyrat më të mira për mbështetjen e Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme në Qytetet/Bashkitë e EJL-së

Veprimet që duhet të ndërmerren me synimin për krijimin e Qytetit/Bashkisë SUM EJL janë të ndara në gjashtë kategori të ndryshme:

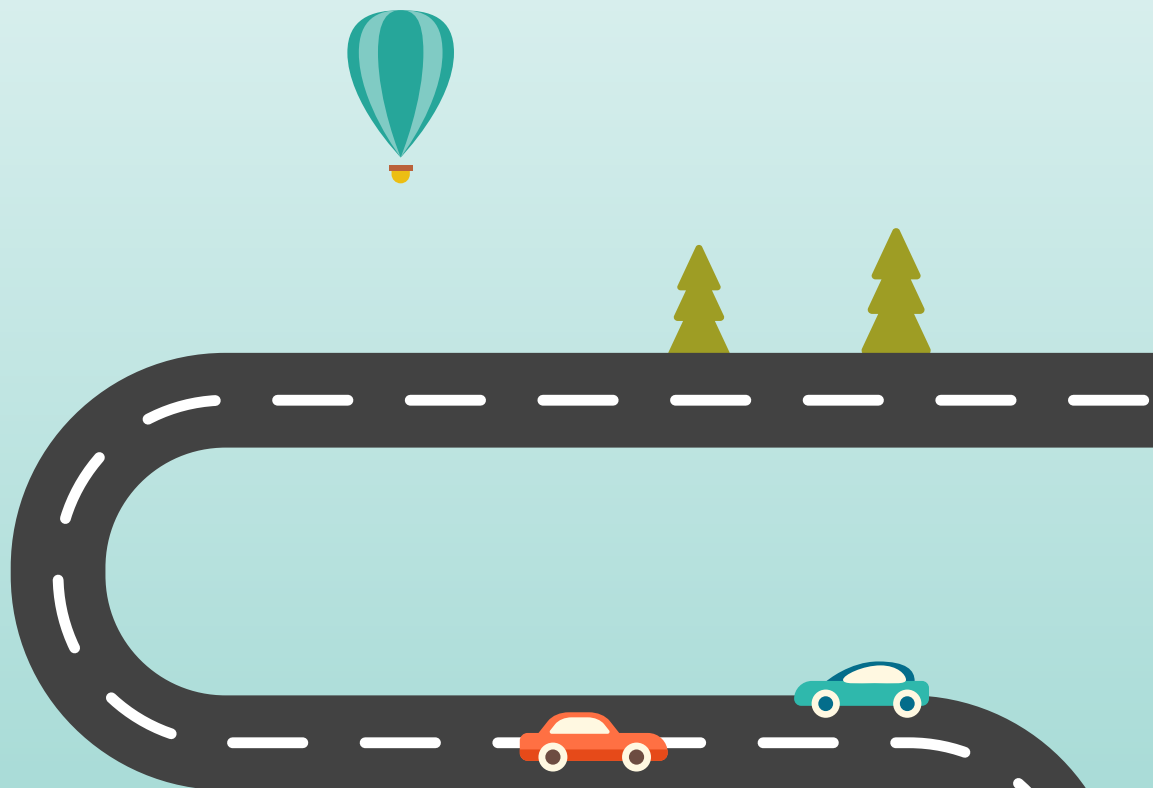
- Strategjike
- Legjislative & Rregullatore
- Teknike
- Fiskale/Financiare
- Komunikimi/Rritja e Kapaciteteve
- Kërkimet dhe Zhvillimi.

S T R A T E G J I K E	Ngritja e mbështetjes në të gjithë spektrin politik për të krijuar Qytetin/Bashkinë SUM EJL.
	Krijimi i një komisioni të pavarur për të monitoruar dhe raportuar ecurinë e zhvillimit në vazhdimësi të Qytetit/Bashkisë SUM EJL, duke përfshirë rekomandimet për përmirësime dhe përditësime periodike.
	Kryerja e vlerësimeve sistematike të pengesave për zhvillimin e SUM-it në çdo segment dhe zhvillimi i përgjigjeve të politikave për të adresuar çdo pengesë.
	Krijimi i një objekti për të zhdukur varfërinë nga karburanti përmes përmirësimeve të SUM-it në qytetin / bashkinë EJL.
	Zhvillimi i objektivave holistike ndër-politike që integrohen me dhe japin synime në fusha të ngjashme, p.sh. urbanizimi i qëndrueshëm, efikasiteti i burimeve, ndërtimi i qëndrueshëm, lëvizshmëria e qëndrueshme, etj.
	Krijimi i një grupi të gjerë të palëve të interesit si një forum për konsultim, formulim të politikave dhe reagime mbi çështjet praktike dhe pengesat për zhvillimin e SUM-it bazuar në parimet e barazisë gjinore.
L E G J I S L A T I V E	Identifikimi i pikave të nxitjes dhe zhvillimi i legjislacionit përkatës kombëtar SUM për të inkurajuar zhvillimin e tij.
	Zhvillimi dhe zbatimi i rregulloreve SUM në nivel komunal duke përfshirë perspektivën e barazisë gjinore.
	Zhvillimi i strategjive kombëtare në lidhje me vendosjen lokale të teknologjive të karbonit të ulët / zero për të siguruar që të krijohet një mjedis pozitiv për SUM-in.
	Zhvillimi i SUMP-it kombëtar.
	Mandatimi i zhvillimit të SUMP-it për qytetet me më shumë se 30,000.
	Zhvillimi dhe zbatimi i Sistemit të Monitorimit dhe Verifikimit SUM që prezanton Treguesit e Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme (SUMI).
T E K N I K E	Zhvillimi i standardeve që janë forcuar në mënyrë progresive dhe të rregullt në përgjigje të përvojës dhe zgjidhjeve të reja teknologjike.
	Analizoni potencialin për zgjidhje efektive dhe të lira të lëvizshmërisë me karbon të ulët në qytet/komunë.
	Sigurimi i monitorimit dhe zbatimit të duhur të përputhshmërisë me standardet eko.
	Zhvillimi i paketave të zgjidhjeve që mund të përsëriten lehtë në qytete të ndryshme.
	Futja e standardeve të cilësisë / sistemeve të certifikimit për mjetet e transportit publik.
	Zbatimi i zgjidhjeve inteligjente të trafikut (dritat e trafikut inteligjent, matësit e qarkullimit të trafikut).
Sigurimi i monitorimit të duhur dhe zbatimi i pajtueshmërisë me standardet e trafikut inteligjent.	

F I N A N C I A R	Sigurimi i burimeve të sigurta të financimit për zhvillimin e SUM-it dhe mekanizmeve që në mënyrë efektive ndikojnë kapitalin privat.
	Faktor në vlerën monetare të përfitimeve të përbashkëta (p.sh. shëndetësia, punësimi, etj.) në vendimet e financimit publik.
	Zhvillimi i automjeteve financuese, të përshtatura për segmente specifike të tregut, të cilat ofrojnë një burim të thjeshtë ("one-stop-shop") dhe burim tërheqës komercialisht i financimit të masave të ndryshme të SUM-it.
	Zhvillimi i mekanizmeve për të inkurajuar zbatimin e masave SUM nëpërmjet financimit të palëve të treta.
	Forcimi i mekanizmeve të çmimit të energjisë / karbonit për të siguruar sinjalet e duhura ekonomike.
	Eliminimi i subvencioneve të karburanteve fosile për të eliminuar stimujt e këqij që dekurajojnë investimet.
	Merrni parasysh mekanizmat "bonus-malus", p.sh. sistemet e tatimit të pronës (që shpërblejnë automjetet ekologjike ndërkohë që penalizojnë ato jo ekologjike) dhe çmimi i energjisë.
K A P A C I T E T I	Krijimi i bazave të të dhënave të aksesueshme nga publiku që demonstrojnë zhvillimet SUM.
	Përforconi aftësitë dhe programet e trajnimit që mbulojnë profesionet dhe disiplinat kryesore.
	Themelimi i njohurive dhe rrjeteve për ndarjen e përvojave në vendet e EJK-së.
	Nxitni zhvillimin e industrisë lokale të zinxhirit të furnizimit për të maksimizuar përfitimet makroekonomike dhe për të minimizuar shkarkimet e CO2 të tyre.
	Zhvillimi i veprimtarive nxitëse dhe shpërndarëse që sensibilizojnë publikun për ndërmarrjen e masave të SUM-it.
	Informoni dhe komunikoni rregullisht dhe publikisht mbi ecurinë e zhvillimit të SUM-it.
Angazhoni të gjithë aktorët në të gjitha fazat e zhvillimit të SUMP-it.	
K & ZH	Mbështetni projektet kërkimore, zhvillimore dhe demonstruese në teknologji dhe teknika të reja dhe të përmirësuara për zhvillimin e SUM-it.
	Angazhoni aktorët e interesuar në K&ZH në të gjitha fazat e zhvillimit të SUM-it.

21 HAPA DREJT QYTETIT/BASHKISË SUM E JL

1.	Bëni një deklaratë publike se jeni Qytet/Bashki SUM e E JL.
2.	Ndërtoni një strukturë të suksesshme organizative bazuar në parimet e barazisë gjinore (Kapitulli 9).
3.	Përfitoni nga miratimi dhe mbështetja ndërkombëtare.
4.	Përfitoni nga inkurajimi dhe shembuj të tjerëve.
5.	Përfitoni nga zhvillimi i SUMP-it.
6.	Identifikoni masa konkrete për të përmirësuar situatën e transportit në komuna duke përfshirë parimet e barazisë gjinore.
7.	Përfitoni nga pjesëmarrja në Javën Evropiane të Lëvizshmërisë (Kapitulli 11).
8.	Mjete të dobishme të disponueshme për Qytetet / Komunat SUM të E JL-së.
9.	Forcimi i zhvillimit ekonomik të Qytetit / Bashkisë përmes zbatimit të masave të SUM-it dhe krijimit të vendeve të reja të punës (të gjelbra).
10.	Bashkëpunimi mes komunave që synojnë zhvillimin e SUM-it.
11.	Përfitoni nga iniciativat, programet, platformat dhe partneritetet SUM të BE-së (Kapitulli 2).
12.	Krijimi i treguesve të lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme (SUMI).
13.	Identifikimi dhe zbatimi i vazhdueshëm i fondeve në dispozicion të BE-së (Kapitulli 12).
14.	Shkëmbimi i përvojave dhe praktikave më të mira nga një qytet në tjetrin (Kapitulli 13).
15.	Fillimi i matjeve të shkarkimit të gazrave serë në qytet / komunë.
16.	Zhvillimi i njohurive të përbashkëta në Qytetet / Komunat SUM të E JL-së.
17.	Trajnime të vazhdueshme SUM për grupin e ndryshëm në objektivi: Dituria është pushtet!
18.	Veprimet dhe fushatat e ndërgjegjësimit publik të vazhdueshëm SUM.
19.	Krijimi i instrumenteve financiare novatore për zbatimin e masave SUM (PPP, fondet nga njerëzit, etj.).
20.	Përmirësimi i cilësisë së jetës në Qytetet / Komunat SUM të E JL-së përmes reduktimit të ndotjes së ajrit, përmirësimit të cilësisë së ajrit, reduktimit të mbipopullimit etj.
21.	Përmirësimi i cilësisë së përgjithshme të jetës në Qytetet / Komunat SUM të E JL-së përmes zhvillimit të Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme bazuar në moton: Rrugët për njerëz jo për makina!



Publikuar nga:

Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
Fondi i Hapur Rajonal për Evropën Juglindore – Eficiencia e Energjisë (ORF-EE)

Zmaja od Bosne 7-7a (Importanne Centar 03/IV)

71000 Sarajevo, Bosnja dhe Hercegovina

T + 387 33 957 500

F + 387 33 957 521

giz-bosnienherzegowina@giz.de

www.giz.de/regional-funds-southeasteurope

 @ORFEnergyEfficiency