



Implemented by:

giz Deutsche Gesellschaft
für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH



PMQU – Një angazhim i përbashkët!

Drejt një koordinimi gjithëpërfshirës institucional dhe zhvillim të politikave për draftimin dhe zbatimin e planeve të mobilitetit të qëndrueshëm urban

Autor: Rron Beqiri
Shtator 2019

Ky publikim është hartuar me mbështetjen e Fondit të Hapur Rajonal për Evropën Juglindore – Efiçienca e Energjisë (ORF-EE) zbatuar nga Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH në emër të Ministrisë Federale Gjermane për Bashkëpunim Ekonomik dhe Zhvillim (BMZ).

© Instituti i Prishtinës për Studime Politike

Mendimet e shprehura në këtë dokument nuk pasqyrojnë domosdoshmërisht ato të donatorëve të Institutit të Prishtinës për Studime Politike, stafit, bashkëpunëtorëve ose Bordit. Asnjë pjesë e këtij nuk mund të riprodhohet apo transmetohet pa u pajisur me lejen me shkrim nga PIPS. Të gjitha të drejtat e rezervuara.®

Përmbajtja

00	Hyrje	4
01	Procesi i zhvillimit të Planeve të mobilitetit të qëndrueshëm urban	6
02	Mbështetja nga niveli qendror për Planet e mobilitetit të qëndrueshëm urban	12
03	Korniza ligjore që ndikon në Planet e mobilitetit të qëndrueshëm urban	14
04	Bibliografia	19



Hyrje

Qëllimi i këtij punimi është të jap një sqarim të shkurtër të përfitimeve që një Plan i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban (PMQU) mund të ketë për qytetet, si dhe të hulumtojë mundësitë se si niveli kombëtar, dmth. deputetët e Kuvendit të Kosovës, mund të mbështesin ose lehtësojnë drejtpërdrejtë ose indirekt zbatimin e PMQU-ve në qytete.

Fillimisht, do të prezantohet një përmbledhje e PMQU-ve, si një alternative e pëlqyeshme nga mënyrat tradicionale të planifikimit për transport dhe mobilitet.

Në vijim, ky punim do të paraqesë një përmbledhje të procesit të konceptimit dhe zbatimit të PMQU-ve, duke filluar që nga draftimi i PMQU-ve, deri në hapat e ndërmarrë pas zbatimit, kryesisht monitorimin, rregullimin dhe mësimet e marra.

Në këtë pjesë, identifikohen dhe rekomandohen boshllëqet dhe mundësitë e ndërhyrjes për të mbështetur procesin e PMQU-ve.

Ky punim do të shikojë disa aspekte që PMQU-të synojnë t'i përmirësojnë, dhe se si ato mund të mbështeten më tej përmes ndërhyrjeve dhe ndryshimeve në kornizën ligjore ekzistuese.

Për më tepër, ky punim do të bëjë një përmbledhje të kornizës së legjislacionit të Kosovës që prek PMQU-të në lidhje me hartimin dhe zbatimin e tyre dhe do të identifikojë boshllëqet dhe fushat për përmirësim bazuar në legjislacionin dhe politikat e BE-së.

Më në fund, do të jepen rekomandime se si dhe ku në procesin e hartimit dhe zbatimit të PMQU-ve, deputetët e Kuvendit mund të përfshihen me mbështetje përmes legjislacionit ose në mënyra të tjera.

Përshkrimi i shkurtër i PMQU-ve

Plan i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban është plani strategjik i hartuar për të plotësuar nevojat e mobilitetit të njerëzve dhe bizneseve në qytete dhe rrethinat e tyre për një cilësi më të mirë të jetës. Një plan i tillë bazohet në praktikën ekzistuese të planifikimit dhe i jep vëmendjen e duhur parimeve të integritit, pjesëmarrjes dhe vlerësimit.¹ Planifikimi i mobilitetit urban është një mision sfidues dhe kompleks. Planifikuesit duhet të menaxhojnë shumë kërkesa, nganjëherë në kundërshtim me nivelin lokal dhe madje edhe më gjerë kur bëhet fjalë për të kontribuar në ndryshimet klimatike evropiane dhe objektivat e efijencës së energjisë.

Një Plan i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban kontribuon në arritjen e objektivave evropiane të klimës dhe energjisë të përcaktuara nga liderët e BE-së. Plani i tillë është promovuar gjerësisht nga Komisioni Evropian, për shembull, përmes Planit të Veprimit për Mobilitetin Urban (2009) dhe Letrës së Bardhë të Transportit – Transport White Paper (2011) si një koncept i ri i planifikimit, i aftë për të adresuar sfidat dhe problemet e lidhura me transportin e zonave urbane në mënyrë më të qëndrueshme dhe integruese. Pritet që Planet e Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban të qëndrojnë në agjendën e politikave të Komisionit Evropian dhe shteteve anëtare.

Në ndryshim nga qasjet tradicionale të planifikimit të transportit, ky koncept i ri vendos theks të veçantë në përfshirjen e qytetarëve dhe palëve të interesuara, koordinimin e politikave midis sektorëve

1 Komisioni Evropian. (2014). Udhëzime. Zhvillimi dhe implementimi i një Plani të Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban. European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans Brussels

(transporti, përdorimi i tokës, mjedisi, zhvillimi ekonomik, politika sociale, shëndetësia, siguria, energjia, etj.), midis niveleve të autoritetit dhe midis autoriteteve fqinje. Planet e Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban kërkojnë një vizion afatgjatë dhe të qëndrueshëm për një zonë urbane dhe marrin parasysh kostot dhe përfitimet më të gjera shoqërore me qëllim të “internalizimit të kostos” dhe theksojnë rëndësinë e vlerësimit.

Plani i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban është duke u përdorur si një instrument që do t'i ndihmojë qytetet të kalojnë në zgjidhje më të qëndrueshme të transportit. Zhvillimi i një Plani të Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban është i lidhur me një strategji ekzistuese afatgjate për zhvillimin e ardhshëm të zonës urbane dhe, në këtë kontekst, për zhvillimin e ardhshëm të infrastrukturës dhe shërbimeve të transportit dhe mobilitetit.

Qëllimi i Planit të Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban është të përmirësojë qasjen në zonat urbane dhe të sigurojë mobilitet dhe transport të qëndrueshëm dhe të një cilësie të lartë, si dhe transport për në, përmes dhe brenda zonës urbane.²

Koncepti i Planit të Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban konsideron zonën funksionale urbane dhe parashikon që planet të zhvillohen përmes bashkëpunimit në fusha dhe sektorë të ndryshëm të politikave, nëpër nivele të ndryshme të qeverisë dhe administratës dhe në bashkëpunim me qytetarët dhe akterët e tjerë.

2 Bashkimi Evropian/Fondi Evropian i Zhvillimit Rajonal. (2018) Sustainable Urban Mobility Plans, A Policy Brief from the Policy Learning Platform on Low-carbon economy

01_Procesi për Planet e Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban

Siç paraqitet në dokumentin më udhëzime të BE-së në lidhje me PMQU-të, çdo PMQU duhet të kalojë katër faza kryesore nga fillimi deri në zbatim: Përgatitja dhe Analiza, Zhvillimi i Strategjisë, Planifikimi i Masave dhe Zbatimi dhe Monitorimi.³

³ Komisioni Europian. (2014). Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans. Brussels. fq. 15

FAZA 02_Zhvillimi i Strategjisë / Vendosja e Qëllimeve

Faza e dytë është fillimi i zhvillimit të një vizioni të përbashkët për mobilitet, por jo i vetë-përmbajtur (pavarur), që gjithashtu analizon efektet që mund të ketë përtej asaj që veçse është brenda ombrellës së mobilitetit. Është thelbësore të merret në konsideratë konteksti lokal gjatë hartimit të strategjisë, pasi çdo vend ka nevojë për një qasje dhe trajtim specifik.

Për më tepër, në këtë fazë vendosen përparësitë dhe objektivat e matshëm (objektivat SMART), si dhe analizohet dhe merren mësimet nga përvojat e të tjerëve. Për më tepër, kjo është fazë për të konsideruar vlerën më të mirë për para, duke analizuar kapacitetet e partnerëve të financimit, së bashku me mundësitë e financimit.

Është veçanërisht e rëndësishme që gjatë fazës së Zhvillimit të Strategjisë, publiku të informohet dhe të krijohet një plan për qasje publike.

FAZA 01_Përgatitja dhe Analiza

Në fazën e parë, qyteti përcakton potencialin për një PMQU të suksesshëm duke marrë parasysh dhe vendosur për një numër parimesh të qëndrueshmërisë. Në këtë fazë bëhet një vlerësim i **ndikimit që PMQU do të ketë në kuadrin rajonal dhe kombëtar**. Më pas, qëllimi i planit dhe procesi i zhvillimit përcaktohet pasi të analizohen problemet dhe mundësitë. Në këtë fazë, si hap i fundit i përgatitjes për PMQU, zhvillohen skenarët e mundshëm bazuar në analizën dhe hulumtimet e bëra tashmë. Kjo siguron bazën për përcaktimin e qëllimeve në mënyrë racionale dhe transparente. Këta skenarë janë të dobishëm për të kuptuar dhe vizualizuar se si mund të duket mobiliteti urbane në të ardhmen.

Financimi është një nga aspektet kryesore në të cilin niveli qëndror mund të shtyjë zbatimin e PMQU. Nëse ndahen fonde të mjaftueshme dhe nëse kapacitetet dihen që nga fillimi, do të jetë shumë më e lehtë të hartohet një plan më realist.

←.....

FAZA 03_Përpunimi i mëtejshëm i Planit

Në këtë fazë përcaktohen përgjegjësi të qarta për të gjithë akterët e përfshirë, përfshirë këtu nga do të vijnë fondet nga alokimi i buxheteve dhe caktimi i tyre, si dhe përgatitja e planit të veprimit dhe buxhetit. Në këtë fazë vendoset shuma që do të paguhet nga secila palë e interesit.

Si hap i dytë, nevojitet planifikimi për monitorim dhe vlerësim, që është diçka që lidhet drejtpërdrejt me performancën e përgjithshme të planit. Një mekanizëm monitorimi mundëson identifikimin dhe parashikimin e sfidave në përgatitjen dhe zbatimin e PMQU. Më pas është e mundur të riorganizohet plani për të arritur objektivat në mënyrë më efikase dhe brenda buxhetit në dispozicion.

Drafti përfundimtar i dokumentit të PMQU-së duhet të përgatitet, duke u siguruar që vendimet e marra të pasqyrohen mirë. Pas një kontrolli përfundimtar të cilësisë, dokumenti, përfshirë planin e veprimit dhe buxhetin, duhet të miratohet zyrtarisht nga përfaqësuesit politikë.

Është e rëndësishme të krijoni një ndjenjë të pronësisë mbi planin, që është diçka që mund të arrihet duke pasur një proces gjithëpërfshirës dhe transparent.

Është gjithashtu e rëndësishme të garantohet që marrëveshja është pranuar gjerësisht midis palëve të interesuara dhe qytetarëve.

Kjo fazë është një mundësi e mirë për nivelin qendror të kuptojë kapacitetet dhe mundësitë për të mbështetur PMQU-të e ardhshëm.

Mbajtja e nivelit qendror dhe anëtarët e parlamentit të informuar, do të ndihmonte në krijimin e sensit të pronësisë mbi planin, gjë që më pas do t'i bëjë ata të jenë mbështetës të planit në mënyra të ndryshme.

.....<

FAZA 04_Zbatimi dhe Monitorimi

Faza përfundimtare do të thotë që fillon zbatimi i PMQU-së. PMQU është një dokument strategjik që do të thotë se nuk specifikon në detaje se si do të zbatohet një masë. Është e rëndësishme të keni qëndrimin e duhur rreth menaxhimit dhe komunikimit kur zbatoni planin. Progresi duhet të kontrollohet dhe testohet vazhdimisht gjatë gjithë zbatimit përmes këshillave profesionale, të palëve të interesit, si dhe përmes angazhimit të qytetarëve. Plani duhet të jetë i hapur për përmirësime dhe azhurnime dhe duhet të përshtatet në situata të reja pasi të jenë kuptuar sukseset dhe dështimet e tij.

Pse PMQU dhe kush përfiton prej tij.

Natyra specifike, afatgjatë dhe e integruar e një Plani të Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban është mënyra më efektive për realizimin e përfitimeve të mundshme. Për shkak se përfshin një angazhim afatgjatë me qëllime të dakorduara gjerësisht, një Plan i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban ndihmon në menaxhimin e pasigurisë, si dhe përcaktimin e metodave të qarta të punës përsëritëse drejt objektivave.

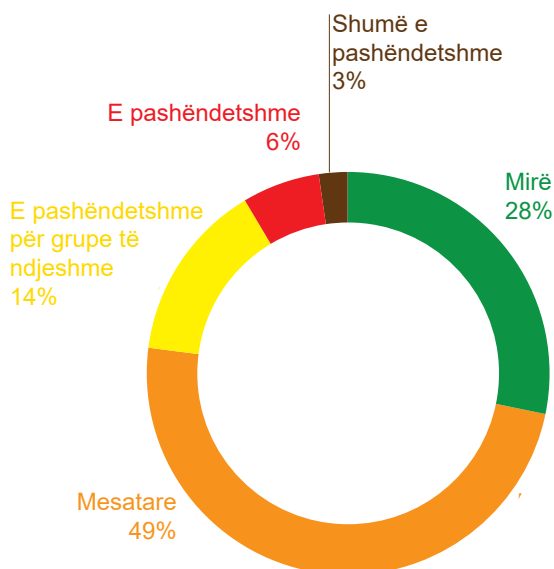


LIGJI NR. 03/L-160
Për Mbrojtjen e Ajrit nga Ndotja

This law could further be improved upon, by specifying the limit air pollutants that a personal vehicle emits.

Cilësia e ajrit	Ditët
Mirë	94
Mesatare (e moderuar)	164
E pashëndetshme për grupe të ndjeshme	48
E pashëndetshme	20
Shume e pashëndetshme	8

Ditë me cilësinë mesatare të ajrit (numri në të djathtë) për kategori të ndryshme (nga 334 ditë)



Disa nga aspektet kryesore të jetës që prek një PMQU i hartuar siç duhet, janë si në vijim:

Ndotja e Ajrit

Tani është mjaft e dukshme se cilësia e ajrit bie ndjeshëm gjatë dimrit. Një nga shkaqet kryesore të kësaj është transporti, veçanërisht numri i madh i automjeteve personale në rrugë, veçanërisht gjatë orëve me trafik të dendur. Që nga viti 2015, ndotja e ajrit ka kontribuar në pothuajse 400,000 vdekje të parakohshme në vit në BE⁴, pra, përparësitë sociale dhe ekonomike të përmirësimit të cilësisë së ajrit janë të qarta. Përtej kësaj, nevoja e zvogëlimit të emetimeve për të zbutur ndryshimin e klimës është e pranuar në mënyrë universale, dhe transporti rrugor është burimi i dytë më i madh i emetimeve të CO₂ të BE-së⁵. Investimi në PMQU është thelbësor për cilësinë e ajrit, prandaj nëntë nga dhjetë qytetet në BE me nivelet më të ulëta të ndotjes së ajrit, kanë një Plan të Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban.⁶

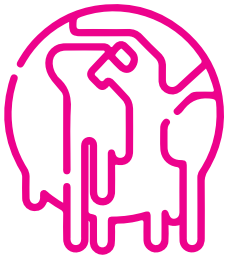
Mobiliteti është një nga kontribuesit kryesorë në ndotjen e ajrit edhe në Prishtinë. Për periudhën shtator 2018 - shtator 2019, Prishtina ka pasur një nivel të cilësisë së ajrit me një mesatare prej 74.5 PM_{2.5}⁷. Ky nivel i cilësisë së ajrit përkthehet në një kategori “të moderuar” dhe mund të jetë jo e shëndetshme për qytetarët. Për më tepër, vetëm 94 ditë (ose 28%) të vitit kanë një cilësi mesatare të ajrit, që mund të kategorizohet si “E mirë” (shiko tabelën për më shumë informacion).

4 Agjencia Evropiane e Mjedisit. (2018). Air quality in Europe – report. Luxembourg: Zyra e Publikimeve e Bashkimit Evropian

5 Agjencia Evropiane e Mjedisit. (2019). Emissions of the main air pollutants in Europe. Fig. 2: Emissions of the main air pollutants by sector group in the EEA-33

6 Numbeo. (2019). Europe: Pollution Index 2019, Të dhënat nga: https://www.numbeo.com/pollution/region_rankings.jsp?title=2019®ion=150.

7 Nga Autori, gjithashtu shikoni burimin e të dhënave (Shtator 2019):<https://aqicn.org/city/kosovo/prishtina/us-consulate>



Ndryshimet Klimatike

Së bashku me ndotjen e ajrit, ka një numër të madh ndryshimesh në stabilitetin e klimës të planetit tonë që po ndodhin dhe do të vazhdojnë të ndodhin, për sa kohë që nuk ka ndryshime të rëndësishme në mënyrën se si ne përdorim lëndët djegëse fosile. Sektori i transportit është përgjegjës për afro 23% të emetimeve totale të CO₂ të lidhura me energjinë⁸, që do të thotë se një PMQU i hartuar siç duhet mund të ndihmojë drejtpërdrejt në përmirësimin e përpjekjeve tona për të zvogëluar emetimet e CO₂. Ashtu si shumë vende tjera që nuk kanë dalje në det, Kosova është e detyruar të pësojë një sërë ndryshimesh në klimën e saj, siç janë thatësitrat, ngritja e nivelit të ujit të lumenjve, zjarret, numri më i madh i ditëve jashtëzakonisht të nxehta, dimrat më të shkurtër, etj. Megjithatë ndryshimi kryesor që ka për të prekur Kosovën me të gjitha gjasat do të jetë mungesa e ujit.

Edhe pse ky është më shumë një problem global sesa problem lokal, duhet që pikërisht në nivelin lokal ky problem të adresohet. Shumë mund të arrihet duke stimuluar përdorimin e transportit publik dhe mënyrave alternative e të pastra të transportit në vend të automjeteve personale.

⁸ Sims R., R. Schaeffer, F. Creutzig, X. Cruz-Núñez, M. D'Agosto, D. Dimitriu, M.J. Figueroa Meza, L. Fulton, S. Kobayashi, O. Lah, A. McKinnon, P. Newman, M. Ouyang, J.J. Schauer, D. Sperling, and G. Tiwari, 2014: Transport. In: Climate Change 2014: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change [Edenhofer, O., R. Pichs-Madruga, Y. Sokona, E. Farahani, S. Kadner, K. Seyboth, A. Adler, I. Baum, S. Brunner, P. Eickemeier, B. Kriemann, J. Savolainen, S. Schlömer, C. von Stechow, T. Zwickel and J.C. Minx (eds.)]. Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA. fq. 603

LIGJI NR. 03/L-025
Për Mbrojtjen e Mjedisit

Ndryshime mund të bëhen në ligj për të kontrolluar posaçërisht disa nga ndotjet që lidhen drejtpërdrejt me planet jo te mira të mobilitetit nëpër komuna.

←.....



Ekonomia

Për një qytetar mesatar është shumë më lirë të jesh në lëvizje në një mënyrë të qëndrueshme dhe të sistemuar sesa të zotërosh dhe të paguash për një automjet personal ose familjar. Mënyrat alternative të transportit shpesh janë jo vetëm më të qëndrueshme, por në të vërtetë janë më të përshtatshme se automjetet personale.

Grupet më të ndjeshme, përfshirë ato me disavantazhe ekonomike dhe aftësi të kufizuara të lëvizjes, kanë më shumë të ngjarë të gjejnë punë kur hiqen pengesat e udhëtimit, duke e bërë një PMQU shumë më të rëndësishëm për qytetet e Kosovës në uljen indirekte të nivelit të papunësisë.

Kur punonjësit kanë mundësi më të mëdha të mobilitetit, biznesi përfiton gjithashtu përmes një grupi të zgjeruar të kandidatëve dhe më pak kohë të humbur në trafik. Kjo tregon që një PMQU i menduar mirë mund të ndihmojë në uljen e pabarazisë sociale, duke ngritur standardet për të gjithë në krahasim me favorizimin e ndonjë grupi të veçantë.

Analiza e përfitimit të kostos që qyteti rumun Arad bëri për marrjen e vendimeve për masat për PMQU-në të tyre tregoi se 2.2 milion € do të fitohen për çdo 1 milion € të investuara⁹. Ndërsa, në Stokholm doli se suficiti vjetor socio-ekonomik si rezultat i masave të mobilitetit arriti në 60 milion €. ¹⁰

Për më tepër, kur ka më shumë këmbësorë dhe trafik në këmbë, bizneset e atyre zonave ka shumë të ngjarë të rrisin të ardhurat e tyre. ¹¹

9 Municipal Arad. (2017). Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Arad, fq. 288-289

10 Eliasson, J. (2014). The Stockholm congestion charges: an overview. Centre for Transport Studies Stockholm. fq. 34

11 Mattias Kärrholm. (2012). Retailising Space: Architecture, Retail and the Territorialisation of Public Space, Ashgate: Farnham and Burlington, VT, fq. 44.

LIGJI NR. 04/L-179
Për Transportin Rrugor

Vendosja e taksave të ndotjes është kompetencë e qeverive lokale, mirëpo mund të bëhet taksimi në mënyrë progresive i pronarëve që posedojnë më shumë se një automjet personal

←.....



Siguria Rrugore

Krijimi i rrugëve të sigurta për të gjithë, pavarësisht nga mënyra e tyre e udhëtimit, rrit mundësinë e qasjes në zona urbane dhe kontribuon në një cilësi më të lartë të jetës. Kur planifikoni një qytet të përshtatshëm për makinat, më shumë makina dhe më shumë individë që i ngasin ato do të rezultojnë në një qytet që nuk është miqësor për këmbësorët, ku aksidentet ka të ngjarë të jenë të shpeshta. Duke pasur një PMQU dhe mobilitetin urban të planifikuar mirë, do të ketë më shumë hapësirë për të ecur me siguri në qytete, kjo është arsyeja pse kaq shumë PMQU përfshijnë një zonë të këmbësorëve në pjesën qendrore të qyteteve.

LIGJI NR. 02/L-70 Për Sigurinë në Komunikacionin Rrugor

Edhe pse ka pasur përpjekje për të ndryshuar nenin që ndalon importimin e makinave më të vjetra se 10 vite, është akoma e paligjshme të bëhet një gjë e tillë. Kjo ndikon në ndotjen e ajrit dhe sigurinë rrugore në mënyrë pozitive dhe është diçka që duhet të mbetet e pandryshuar.



Shëndeti

Sa më shumë qytete dhe qytetarë të investojnë në automjete personale, aq më shumë rriten nivelet e tyre të pasivitetit. Qytetet që nuk promovojnë mënyrat aktive të transportit, të tilla si ecja dhe çiklizmi, mendohet se janë jo të shëndetshme. Cycling UK zbuloi se njerëzit që shkojnë në punë me biçikletë kanë një rrezik prej 45% më të ulët të kancerit.¹² Lidhja e PMQU-ve me qytetet më të shëndetshme nuk është rastësi, pasi shtatë nga dhjetë prej qyteteve më të jetueshëm në BE janë qytete që kanë zbatuar një formë të PMQU.¹³

Lidhje domethënëse si kjo midis mobilitetit dhe mirëqenies janë një arsye thelbësore që qasja ndër-sektoriale e PMQU-ve është diçka që duhet të mendohet që nga fillimi.

12 Cycling UK. (2017). Cycling UK Campaigns Briefing, Cycling and Health. Marrë nga: https://www.cyclinguk.org/sites/default/files/document/2017/09/health_1c_rv_brf.pdf

13 Adabi, M. (2018). The 50 most livable cities in the world in 2018. Marrë nga: <https://www.businessinsider.fr/us/most-livable-cities-in-the-world-2018-8>

02_Mbështetja nga niveli kombëtar për Planet e Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban

Qytetet nuk mund të zhvillojnë një plan urbanistik të qëndrueshëm vetëm. Zbatimi me sukses i PMQU-ve kontribuon gjithashtu në qëllimet kombëtare duke zgjidhur problemet në qytete, dhe duke përmirësuar kështu jetën e njerëzve që është qëllimi përfundimtar i të gjitha niveleve të qeverisë.

Qeveria ka mjetet për të lehtësuar procesin e PMQU-ve thjeshtë duke hequr pengesat ekzistuese për zhvillimin dhe zbatimin e PMQU-ve. Qeveria mund të fillojë zbatimin e masave që do të rrisin bashkëpunimin midis qyteteve dhe nivelit kombëtar; të përmirësojë bashkëpunimin dhe koordinimin ndërmjet ministrive të ndryshme të cilat në fakt do të prodhonin politika të bashkërenduara ndërmjet njësisë të qeverisjes; ndërgjegjësimi, vullneti politik dhe angazhimi nga vendimmarrësit; rritja e mbështetjes profesionale, duke ofruar udhëzime dhe trajnime të targetuara.

Plani i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban i Prishtinës

Prishtina është komuna e parë në Kosovë që harton një Plan të Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban, ku analizohen problemet me rrjetin e transportit, si dhe zgjidhjet e mundshme. Qëllimi i planit është të parashikojë një zgjidhje afatgjatë të problemit të mobilitetit në qytetin e Prishtinës, duke përmirësuar kushtet ekzistuese, si dhe duke investuar në një sërë elementesh që përmirësojnë transportin në një mënyrë të qëndrueshme. Dokumenti përmban detaje mbi investimet dhe planet e veprimtari të domosdoshme për të ofruar vizionin e mobilitetit urban të qytetit dhe një kornizë të rekomanduar monitorimi që do të vlerësojë se sa do të përmbushin këto ndërhyrje objektivat e rinj të PMQU.¹⁴

14 Komuna e Prishtinës. (2019). Plani i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban (PMQU). Prishtina. fq. 15

2.1_Zhvillimi i një strategjie kombëtare të mobilitetit

Kosova ka një Strategji Kombëtare të Zhvillimit e cila mbulon periudhën 2016-2021, dhe është një dokument i cili adreson një listë të prioriteteve që do të mundësonin “ndërtimin e sinergjive midis nismave të ndryshme, parandalimin e mbivendosjes institucionale, krijimin e efikasitetit të lartë në performancë, orientimin e mbështetjes së partnerëve për zhvillimin dhe krijimin e një bazë të fortë udhëzuese për institucionet e Kosovës dhe përgjegjshmërinë ndaj publikut.”¹⁵

Qëllimi kryesor i strategjisë është arritja e një rritje të qëndrueshme ekonomike duke koordinuar politikat e zhvillimit dhe proceset institucionale. Kjo strategji zhvilloi disa parime udhëzuese dhe prioritete të strukturuar që adresojnë çështjet e papunësisë, sundimin e ligjit dhe qeverisjen e mirë, zhvillimin e biznesit dhe infrastrukturën. Për qëllim të këtij punimi, fusha kryesore që duhet të rishikohet është zhvillimi i infrastrukturës. Në përgjithësi, strategjia nxjerr në pah një gamë të gjerë të zhvillimit të infrastrukturës duke filluar nga kapacitetet e gjenerimit të energjisë, si nga linjiti, ashtu edhe nga burimet e ripërtëritshme, masa të efijencës së energjisë; përfundimi i akseve kryesore ndërkombëtare dhe rajonale dhe linjave hekurudhore ndërkombëtare, etj.

Kapitulli “Zhvillimi i mëtutjeshëm i infrastrukturës rrugore dhe hekurudhore” jep aktivitete konkrete të masës për vazhdimin e punës në ndërtimin e qendrave rrugore ndërkombëtare, që lidhin Kosovën me Shqipërinë, Serbinë dhe Maqedoninë e Veriut. Kosova gjithashtu ka një Plan Hapësinor të miratuar i cili mbulon tërë territorin, dhe është një dokument strategjik që elaboron vizionin dhe vendos parimet dhe qëllimet për zhvillimin e territorit. Korniza e zhvillimit hapësinor e ndan territorin në katër zona kryesore bazuar në tiparet dhe karakteristikat e

15 Republika e Kosovës, Zyra e Kryeministrit. (2016). Strategjia Kombëtare e Zhvillimit 2016-2021. Prishtinë, Kosovë.

tyre. Karakteristikat kryesore që strategjia shtjellon në fushat e ndara janë potenciali për zhvillim, karakteristikat gjeografike dhe aktivitetet ekonomike. Katër fushat kryesore janë: Thesari i Kosovës, i cili përfshin pjesën veriore të Kosovës; Porti i Kosovës, i cili përfshin pjesën veriore të Kosovës dhe kryeqytetin; Urat e Kosovës, që mbulojnë pjesët jug-lindore dhe jug-perëndimore të Kosovës dhe Kopshtin e Kosovës, të cilat përfshijnë pjesët perëndimore të territorit, pjesët veri-perëndimore dhe jugore të Kosovës.

Zhvillimi strategjik është parashikuar përmes zhvillimit të nyjeve dhe korridoreve duke përqendruar zhvillimin e ardhshëm në shtatë qytetet kryesore të Kosovës dhe përgjatë rrugëve që i lidh ato. Për më tepër, Ministria e Infrastrukturës, ka zhvilluar një politikë sektoriale strategjike për transportin multimodal i cili parashikon modelet e zhvillimit të infrastrukturës së transportit dhe ka vendosur objektiva për një infrastrukturë të qëndrueshme dhe transport të qëndrueshëm.

Vizioni i saj është të krijojë një shërbim transporti modern dhe të integruar i cili do të kontribuonte në një zhvillim të qëndrueshëm ekonomik dhe zhvillimin e kapaciteteve profesionale. Strategjia gjithashtu parashikon hartimin e udhëzimeve për komunat për të hartuar planet e tyre lokale të transportit të cilat do të ofrojnë këshillime dhe rekomandime në lidhje me fushën, formatin dhe zhvillimin dhe monitorimin e planeve të transportit lokal.

Strategjia Kombëtare e Mobilitetit

Një strategji kombëtare e mobilitetit do të përfshinte përcaktimin e prioriteteve të definuara qartë për mobilitetin, përfshirë teknologjitë e reja që do të lehtësonin për shembull hyrjen në përdorim të automjeteve me emetim të ulët apo zero emetim. Një politikë kombëtare mbështetëse e PMQU-ve do të sigurote bazën për uljen e emetimeve të gazrave serë nga sektori i transportit duke krijuar kornizat politike, financiare dhe teknike

që rrisin vetëdijen midis të gjithë palëve të interesuara. Prioritetet e përcaktuara do t'i siguronin sektorit privat dhe autoriteteve lokale sinjale të qarta që do të lehtësojnë investimet afatgjata dhe do të përmirësojnë veprimet lokale duke i bërë planet më të përqendruara dhe më operative. Për më tepër, strategjia do të krijonte gjithashtu një lidhje zyrtare midis komunave dhe qeverisë në mënyrë që të mbështesë dhe koordinojë zhvillimet lokale të PMQU-ve.

2.2_Qeverisja

Qeverisja në nivel kombëtar ka mjetet për të mbështetur zhvillimin e PMQU-ve përmes një numër të gjerë veprimesh të koordinuara në nivel kombëtar. Masat e përmendura më poshtë janë vetëm disa nga veprimet thelbësore që mund të ndërmerren për të lehtësuar tërë procesin që nga faza fillestare deri te zbatimi, monitorimi dhe vlerësimi.

Një kornizë institucionale për mobilitetin urban e cila do të përcaktojë rolet dhe përgjegjësitë midis shtresave të ndryshme të qeverisjes dhe në bashkëpunim të përbashkët me sektorin privat dhe palët e tjera të interesuara të lidhura duhet të jetë detyrë prioritare. Qeveria duhet të krijojë një grup punues i cili do të koordinojë hapat e nevojshëm për të ndërmarrë në mënyrë që të stimulojë procesin e zhvillimit të PMQU-ve në Komuna. Në rastin e Kosovës, institucioni i cili do të lunate rol udhëheqës do të ishte Ministria e Infrastrukturës me departamentet përkatëse, dhe me përkrahjen dhe koordinimin e ngushtë të ministrive të tjera përkatëse të cilat janë Ministria e Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor, Ministria e Zhvillimit Ekonomik, Ministria e Pushtetit Lokal, Ministria e Financave, etj.

2.3_Financimi

Një kornizë e qëndrueshme e financimit në mbështetje të zhvillimit të PMQU është me rëndësi për Komunat. Një kornizë e koordinuar kombëtare e financimit e cila do të kishte një prapavijë ligjore dhe aspektet teknike që të mbështeste mobilitetin e qëndrueshëm urban. Kjo mund të arrihet ose përmes një skeme të financimit të drejtpërdrejtë ose duke u lejuar Komunave më shumë kompetenca për krijimin e fondeve specifike të cilat do të ndahen për zhvillimin dhe zbatimin e PMQU-ve. Më e rëndësishmja, korniza për financimin e skemave të infrastrukturës duhet të jetë e përshtatur në atë mënyrë që promovon shmangien e transportit dhe mënyrat alternative.alternative modes.

2.4_Shkëmbimi i njohurive

Udhëzime dhe metodologji

BE-ja tashmë ka hartuar udhëzime dhe metodologji për zhvillimin e PMQU-ve. Përkthimi i këtyre udhëzimeve në një kontekst lokal dhe përshtatja në përputhje me sistemin kombëtar të planifikimit hapësinor do t'i shërbente Komunave për të kuptuar më mirë të gjithë procesin e PMQU-ve.

Për më tepër, udhëzimet dhe metodologjitë ofrojnë një qasje hap pas hapi të zhvillimit të PMQU dhe përfitimeve të tyre afatshkurtra dhe afatgjata. Udhëzime dhe metodologji të tilla do t'i shërbenin Komunave si pikënisje për fillimin e zhvillimit të PMQU-ve.

Informimi, Arsimimi dhe Sensibilizimi

Një ndërgjegjësim i mirë i politikanëve dhe publikut dhe rritja e aftësive teknike në autoritete dhe sektorin privat është një hap tjetër i rëndësishëm që duhet të ndërmerret për të pasur plane dhe strategji profesionale dhe të zbatuara lehtësisht. Një platformë kombëtare do të lehtësonte shkëmbimin e konceptit të PMQU midis qyteteve, do të ofronte shembuj të praktikës së mirë dhe do të informonte për mundësitë e financimit.

03_Korniza ligjore që ka të bëjë me Planet e Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban

Institucionet e Kosovës kanë bërë përpjekje të mëdha në zhvillimin e legjislacionit kryesor për të mbështetur zhvillimin e qëndrueshëm, në përputhje me direktivat e BE-së. Më poshtë është dhënë një përmbledhje e shkurtër e një grupi të zgjedhur të ligjeve që adresojnë temat përkatëse për mobilitetin urban.

Lista e ligjeve dhe udhëzuesve administrativ përkatës

Qëllimi dhe Fushëveprimi

Lista e ligjeve dhe udhëzuesve administrativ përkatës	Qëllimi dhe Fushëveprimi
Ligji Nr. 04 / L-179 për Transportin Rrugor	Qëllimi i këtij ligji është të rregullojë dhe zhvillojë sektorin e transportit rrugor të udhëtarëve dhe mallrave, një qasje të hapur dhe jo-diskriminuese në treg, ofrimin e shërbimeve në tregun e transportit rrugor të udhëtarëve dhe sektorit të mallrave, si dhe krijimin e regjimit të drejtimit dhe pushimit.
Ligji Nr. 02 / L-70 për Sigurinë e Trafikut Rrugor	Qëllimi i këtij ligji është të rregullojë marrëdhëniet midis subjekteve në trafik rrugor përmes shenjave dhe rregulloreve të trafikut. Ai rregullon gjithashtu kushtet për funksionimin e automjetit dhe kushtet që automjeti duhet të përmbushë në komunikacion. Ky ligj i veçantë është shfuqizuar pjesërisht me ligjin nr. 05 / L-064 për lejen e drejtimit dhe ligjin nr. 05 / L-088 për dispozitat e trafikut rrugor i cili përcakton rregullat themelore të sjelljes për pjesëmarrësit dhe subjektet e tjera në trafikun rrugor.

<p>Ligji Nr.03 / L-160 për Mbrojtjen e Ajrit nga Ndotja</p>	<p>Qëllimi i këtij ligji është të rregullojë dhe garantojë të drejtat e qytetarëve për të jetuar në një ambient të ajrit të shëndetshëm dhe të pastër, duke mbrojtur shëndetin e njeriut, faunën, florën dhe vlerat natyrore dhe kulturore të mjedisit.</p> <p>Ligji adreson indikatorët bazë mjedisorë, përcakton burimet e ndotjes dhe klasifikimin e tyre, përgjegjësitë për menaxhimin e burimeve të ndotjes (përfshirë kadastrin e emetimeve, vendosjen e vlerave kufi të emetimeve, monitorimin dhe mbikëqyrjen inspektuese). Ai gjithashtu parashikon dispozitat kryesore në lidhje me impiantet e djegies, masat për zhvillimin e pastër, masat e sistemeve speciale rregulluese të paralajmërimit të smogut, monitorimin e shkarkimeve të ndotësve në ajër dhe menaxhimin e të dhënave përkatëse, masat për zhvillimin e pastër, dispozitat për zonat e mbrojtura veçanërisht, dispozitat në lidhje me njoftimin për ndotjen e ajrit, lejen mjedisore për ndotësit e ajrit, rregullon instrumentet e planifikimit për mbrojtjen e ajrit nga ndotja, mekanizmat e financimit dhe dispozitat ndëshkuese.</p>
<p>Ligji Nr.03 / L-025 për Mbrojtjen e Mjedisit</p>	<p>Qëllimi i këtij ligji është të promovojë krijimin e një mjedisi të shëndetshëm për popullatën e Kosovës duke sjellë gradualisht standardet për mjedisin të Bashkimit Evropian. Ai do të harmonizojë zhvillimin ekonomik dhe mirëqenien sociale me parimet themelore për mbrojtjen e mjedisit sipas konceptit të zhvillimit të qëndrueshëm.</p> <p>Mbështet përdorimin racional të burimeve natyrore dhe kufizimin e shkarkimit të ndotjes në mjedis, parandalimin e dëmtimit, rehabilitimin dhe përmirësimin e mjedisit të dëmtuar; përmirësimi i kushteve mjedisore në lidhje me cilësinë e jetës dhe mbrojtjen e shëndetit të njeriut; kursimin dhe mirëmbajtjen e burimeve natyrore, ato të ripërtërishme dhe jo të ripërtërishme, si dhe menaxhimin e tyre të qëndrueshëm; koordinimin e veprimtarive kombëtare për përmbushjen e kërkesës në lidhje me mbrojtjen e mjedisit; koordinimin rajonal dhe ndërkombëtar në fushën e mjedisit; stimulimi dhe pjesëmarrja e publikut në aktivitete që lidhen me mbrojtjen e mjedisit; të sigurojë që zhvillimi i Kosovës të jetë i qëndrueshëm në mënyrë që të mbrojë tokën, ajrin, ujin, burimet e jetesës në favor të brezave të ardhshëm.</p> <p>Ligji përcakton përgjegjësitë institucionale dhe mekanizmat përkatës për administrimin e mbrojtjes së mjedisit, përcakton politikën dhe instrumentet e tjera rregullatore për planifikimin dhe menaxhimin e mbrojtjes së mjedisit, masat e mbrojtjes nga çështjet e rrezikshme, sistemin e monitorimit dhe informacionit për mjedisin, mekanizmat e financimit për mbrojtjen e mjedisit dhe dispozitat ndëshkuese, administrative, inspektuese dhe masat e mbikëqyrjes.</p>
<p>Ligji Nr.04 / L-010 për Bashkëpunimin Ndër-Komunal</p>	<p>Qëllimi i këtij ligji është të rregullojë bashkëpunimin ndër-komunal të komunave të Republikës së Kosovës me komunat dhe institucionet e tjera të qeverisjes lokale jashtë Republikës së Kosovës, në përputhje me Kushtetutën e Republikës së Kosovës, ligjin në fuqi si dhe me Kartën Evropiane për Vetëqeverisjen e Këshillit Evropian.</p> <p>Ligji përcakton parimet, procedurat dhe format kryesore për fillimin dhe krijimin e bashkëpunimit ndër-komunal në nivel kombëtar dhe ndërkombëtar.</p>

<p>Ligji Nr.03 / L-040 për Vetëqeverisjen Lokale</p>	<p>Ky ligj krijon bazën ligjore për një sistem të vetëqeverisjes lokale të qëndrueshme në Kosovë. Përcakton statusin juridik të komunave, kompetencat e tyre dhe parimet e përgjithshme të financave komunale, organizimin dhe funksionimin e organeve komunale, aranzhimet ndër-komunale dhe bashkëpunimin ndër-komunal duke përfshirë bashkëpunimin ndërkufitar dhe marrëdhëniet midis komunave dhe qeverisë.</p> <p>Ligji rendit mbrojtjen e mjedisit dhe fushat e ndërlidhura siç janë zhvillimi ekonomik, planifikimi hapësinor dhe menaxhimi i territorit, shërbimet publike, kujdesi shëndetësor parësor etj. në mesin e kompetencave të veta komunale.</p>
<p>Ligji Nr.04 / L-076 për Policinë</p>	<p>Ky ligj rregullon autoritetin dhe detyrat e Policisë së Republikës së Kosovës, organizimin e saj dhe çështje të tjera që lidhen me veprimtaritë dhe veprimet e Policisë së Republikës së Kosovës.</p> <p>Siguria në komunikacion, rendi publik dhe ndihma gjatë fatkeqësive natyrore dhe emergjencave të tjera janë ndër përgjegjësitë kryesore të Policisë.</p>
<p>Ligji Nr.2003 / 11 për Rrugët; Ligji Nr.03 / L-120 për ndryshimin dhe plotësimin e Ligjit Nr. 2003/11 Për Rrugët;</p>	<p>Ky ligj rregullon statusin juridik të rrugëve publike; ndërtimin dhe mirëmbajtjen e rrugëve publike; masat për mbrojtjen e rrugëve dhe qarkullimit; qeverisjen; financimin dhe mbikëqyrjen e rrugëve publike.</p>
<p>Ligji Nr.04 / L-174 për Planifikimin Hapësinor</p>	<p>Ky ligj përcakton parimet themelore të planifikimit hapësinor, metodologjinë dhe rregulloret, llojet, procedurat, përmbajtjen, si dhe përgjegjësitë e subjekteve administrative në nivelin qendror dhe lokal për hartimin dhe zbatimin e dokumenteve të planifikimit hapësinor, mbikëqyrjes administrative për zbatimin e këtij ligji, dhe aktivitetet e ndërlidhura të ndërmarra në lidhje me planifikimin hapësinor dhe rregullimin e territorit në Republikën e Kosovës.</p>
<p>Udhëzim Administrativ MMPH-Nr.08 / 2017 për Normat Teknike të Planifikimit Hapësinor</p>	<p>Normat teknike të planifikimit hapësinor jep një kornizë rregullatore për zbatimin e Ligjit për planifikimin hapësinor, si dhe hartimin dhe zbatimin e dokumenteve për planifikimin hapësinor në Kosovë.</p> <p>Ai përfshin një kapitull të veçantë për infrastrukturën e transportit, vendosjen e normave minimale për planifikimin dhe hartimin e infrastrukturës rrugore, hekurudhore dhe transportit ajror, përfshirë hapësirën e automjeteve, zonat tampon dhe hapësirën e parkimit. Normat Teknike të Planifikimit Hapësinor gjithashtu propozojnë zhvillimin e akteve speciale të dedikuara për terminalët rrugore dhe hekurudhore, përkatësisht hapësirave të dedikuara për transportin e pasagjerëve dhe mallrave, përfshirë hapësirat për ngarkimin dhe shkarkimin e mallrave, etj.</p>
<p>Udhëzimet administrative nr. 2/2011 në rrjetin e rrugëve dhe oraret e transportit ndërrurban të udhëtarëve me autobus.</p>	<p>Qëllimi i këtyre udhëzimeve administrative është përcaktimi i kritereve dhe procedurave për përcaktimin e rrjetit të linjave ndërqytetare, caktimi i orarit në rrugët publike në mes dz ose më shumë komuna, regjistrimi, çertifikimi, revokimi, lejet për transport të veçantë dhe përcaktimi i tarifave.</p>

Megjithëse korniza legjislative e tanishme adreson temat përkatëse, qasja e përgjithshme e politikës drejt mobilitetit urban mbetet mjaft e fragmentuar.

Komisioni i BE-së përmes dokumenteve të shumta të politikave, planeve të veprimit dhe direktivave, ofron hartat konkrete dhe mjetet që mbështesin institucionet në krijimin e një qasje të integruar rreth mobilitetit urban dhe që mund të përshtatet lehtësisht me kontekstin, duke kombinuar përgjigjet më të përshtatshme për secilin problem individual: inovacionet teknologjike, zhvillimi i sistemeve të transportit të pastër, të sigurt dhe smart, stimuj ekonomikë dhe ndryshime në legjislacion.

Për të kuptuar më mirë boshllëqet dhe kufizimet kryesore që duhet të adresohen për të siguruar harmonizimin legjislativ me legjislacionin e BE-së, dhe për më tepër një proces të strukturuar dhe të informuar drejt mobilitetit të përmirësuar urban në Kosovë, duhet të bëhet një rishikim i plotë i legjislacionit në temat vijuese:

- Siguria në rrugë
- Mjedisi
- Shëndeti
- Teknologjia e informacionit dhe komunikimit
- Transporti urban dhe trafiku
- Aspekte të automjeteve të tilla si siguria, karburantet alternative, eficientia e energjisë, etj.
- Uji dhe çiklizmi

Disa dokumente domethënëse të politikave të BE-së që mund të shërbejnë si pikë fillestare për një qasje të integruar për mobilitetin urban janë:

GREEN PAPER*: Towards a new culture for urban mobility¹⁶

(Drejt një kulture të re për mobilitetin urban)

Identifikon pesë sfida kryesore që duhet të përmbushen për një qasje të integruar dhe fushat kryesore të fokusit për zhvillimin e politikave në të ardhmen:

- ...drejt qyteteve me rrjedhë të lirë;
- ...drejt qyteteve më të gjelbërta;
- ...drejt transportit urban smart;
- ...drejt transportit të qasshëm urban;
- ...drejt transportit të sigurt urban;



**Green Paper është një dokument i publikuar nga Komisioni Evropian për të nxitur diskutimin mbi tema të caktuara në nivelin Evropian. Dokumenti fton palët përkatëse (organe ose individë) të marrin pjesë në një proces konsultimi dhe të debatojnë mbi bazën e propozimeve që ata paraqesin. Këto dokumente mund të krijojnë zhvillime legjislative që përshkruhen më pas në dokumente të quajtura "White Papers".*

¹⁶ Commission of the European Communities. (2007). Green Paper: Towards a new culture for urban mobility. Brussels. Marrë nga: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0551&from=EN>

Action Plan on Urban Mobility¹⁷

(Plani i Veprimt për Mobilitetin Urban)

Përshkruan disa veprime të dalura nga Green Paper për Mobilitetin Urban, për të mbështetur zhvillimin e qëndrueshëm të mobilitetit urban të përqendruar në 6 tema, siç janë:

1. Promovimi i politikave të integruara

Përshpejtimi i krijimit të planeve të mobilitetit të qëndrueshëm urban
Mobiliteti i qëndrueshëm urban dhe politikat rajonalet
Transporti për ambiente të shëndetshme urbane

2. Përqendrimi te qytetarët

Platforma për të drejtat e pasagjerëve në transportin publik urban
Përmirësimi i qasjes për personat me aftësi të zvogëluara të lëvizjes
Përmirësimi i informacionit për transportin
Qasja në zonat e gjelbërta
Kampanja për mobilitet të qëndrueshëm
Ngasja efiçente për nga energjia si pjesë e edukimit për drejtimin e automjeteve

3. Gjelbërimi i transportit urban

Projektet kërkimore dhe demonstruese për automjete me emetim më të ulët apo zero
Udhëzues për automjetet e pastra dhe efiçente për nga përdorimi i energjisë
Shkëmbimi i informacionit për skemat e çmimeve

4. Forcimi i fondeve

Optimizimi i burimeve ekzistuese të financimit
Analiza e nevojave për financim në të ardhmen

5. Ndarja e përvojës dhe njohurive

Përditësimi i të dhënave dhe

¹⁷ Commission to the European Parliament the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. (2009). Action Plan on Urban Mobility. Marrë nga: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52009DC0490>

statistikave

Krijimi i vrojtuesit (observatory) për mobilitetin urban

Kontributi për dialogun ndërkombëtar dhe shkëmbimin e informacionit

6. Optimizimi i mobilitetit Urban

Transporti urban i mallrave

Sistemet inteligjente të transportit (ITS) për mobilitet urban

Legjislacioni dhe referencat tjera të BE-së lidhur me mobilitetin urban adresojnë temat e mëposhtme:¹⁸

- Logjistika urbane
- Rregullorja për qasjen urbane të automjeteve
- Menaxhimi i sigurisë së infrastrukturës rrugore dhe siguria e tunelit
- Siguria e automjeteve
- Kontrollat e aftësisë rrugore
- Kontrollat teknike të rrugës për automjetet për qëllime tregtare
- Lejet e drejtimit
- Zbatimi i ligjeve të trafikut përtej kufijve shtetërorë
- Trajnimet profesionale të shoferëve
- Limiti për përdorimin e alkoolit për shoferët
- Sistemi i automatizuar i thirrjeve emergjente (eCall)
- Transporti i mallrave të rrezikshme
- Cilësia e ajrit të ambientit përreth dhe ajri më i pastër
- Direktivë në lidhje me arsenikun, kadmiumin, merkurin, nikelin dhe hidrokarburet aromatike policiklike në ajrin e ambientit përreth
- Metodrat, vërtetimin e të dhënave dhe vendndodhjen e pikave të marrjes së mostrave për vlerësimin e cilësisë së ajrit të ambientit përreth
- Telematika rrugore
- Efiçenca e energjisë dhe karburantet alternative
- Çiklizmi

¹⁸ ELTIS, The Urban Mobility Observatory. (2019). EU Legislation & Policies. Marrë nga: <https://www.eltis.org/discover/legislation-policies>

04_Bibliografia

- European Union/ European Regional Development Fund. (2018) Sustainable Urban Mobility Plans, A Policy Brief from the Policy Learning Platform on Low-carbon economy
- European Commission. (2014). Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans. Brussels. p.15
- European Environment Agency. (2018). Air quality in Europe – report. Luxembourg: Publications Office of the European Union
- European Environment Agency. (2019). Emissions of the main air pollutants in Europe. Fig. 2: Emissions of the main air pollutants by sector group in the EEA-33
- Numbeo. (2019). Europe: Pollution Index 2019, Marrë nga: https://www.numbeo.com/pollution/region_rankings.jsp?title=2019®ion=150.
- By Author, also see source of data (September 2019): <https://aqicn.org/city/kosovo/prishtina/us-consulate>
- Sims R., R. Schaeffer, F. Creutzig, X. Cruz-Núñez, M. D'Agosto, D. Dimitriu, M.J. Figueroa Meza, L. Fulton, S. Kobayashi, O. Lah, A. McKinnon, P. Newman, M. Ouyang, J.J. Schauer, D. Sperling, and G. Tiwari, 2014: Transport. In: Climate Change 2014: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change [Edenhofer, O., R. Pichs-Madruga, Y. Sokona, E. Farahani, S. Kadner, K. Seyboth, A. Adler, I. Baum, S. Brunner, P. Eickemeier, B. Kriemann, J. Savolainen, S. Schlömer, C. von Stechow, T. Zwickel and J.C. Minx (eds.)]. Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA. pp. 603
- Municipal Arad. (2017). Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Arad, p. 288-289
- Eliasson, J. (2014). The Stockholm congestion charges: an overview. Centre for Transport Studies Stockholm. p. 34
- Mattias Kärholm. (2012). Retailising Space: Architecture, Retail and the Territorialisation of Public Space, Ashgate: Farnham and Burlington, VT, p. 44.
- Cycling UK. (2017). Cycling UK Campaigns Briefing, Cycling and Health. Marrë nga: https://www.cyclinguk.org/sites/default/files/document/2017/09/health_1c_rv_brf.pdf
- Adabi, M. (2018). The 50 most livable cities in the world in 2018. Marrë nga: <https://www.businessinsider.fr/us/most-livable-cities-in-the-world-2018-8>
- Municipality of Prishtina. (2019). Prishtina Sustainable Urban Mobility Plan (PMQU). Prishtina. pp. 15
- Republic of Kosovo, Office of the Prime Minister. (2016). National Development Strategy 2016-2021. Prishtina, Kosovo.
- Commission of the European Communities. (2007). Green Paper: Towards a new culture for urban mobility. Brussels. Marrë nga: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0551&from=EN>
- Commission to the European Parliament the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. (2009). Action Plan on Urban Mobility. Marrë nga: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52009DC0490>
- ELTIS, The Urban Mobility Observatory. (2019). EU Legislation & Policies. Marrë nga: <https://www.eltis.org/discover/legislation-policies>

Dokumente për shkarkim

Për të shkarkuar dokumentin, skano kodin QR me anë të kamerës së telefonit të mençur.

Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan



Plani i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban - Prishtinë



Kosovo National Development Strategy 2016-2021



Roadmap to Sustainable Urban Mobility in SEE Countries

