



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

URDHËR

Nr. 185, datë 18.6.2020

{Fletore Zyrtare nr. 123, datë 02/07/2020

<http://qbz.gov.al/eli/urdher/2020/06/18/185>}

**PËR ZBATIMIN E “STRATEGJISË PËR APLIKIMIN E SISTEMEVE
INTELIJENTE NË TRANSPORTIN RRUGOR”**

Në mbështetje të nenit 102, pika 4 e Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë; të ligjit nr. 90/2012, “Për organizimin dhe funksionimin e administratës shtetërore”; të vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 504, datë 13.9.2017, “Për përcaktimin e fushës së përgjegjësisë shtetërore të Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë”, si dhe të vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 811, datë 16.11.2016, “Për miratimin e strategjisë sektoriale të transportit dhe planit të veprimit, 2016–2020”,

URDHËROJ:

1. Zbatimin e “Strategjisë për aplikimin e sistemeve inteligjente në transportin rrugor”.
2. Ngarkohet Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, ARRSH-ja dhe DPSHTRR-ja për ndjekjen dhe zbatimin e këtij urdhri.

Ky urdhër hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

MINISTËR I INFRASTRUKTURËS DHE ENERGJISË

Bellinda Balluku

STRATEGJIA PËR APLIKIMIN E SISTEMEVE INTELIGJENTE NË TRANSPORTIN RRUGOR

1. Hyrje
 2. Vizioni dhe misioni i Shqipërisë, në lidhje me sistemet inteligjente të transportit
 3. Objektivat, politikat dhe përparësitë e Strategjisë së SIT-it në Shqipëri
 - 3.1 Objektivat
 - 3.2 Politikat që duhen zbatuar
 - 3.3 Prioritetet
 4. Standardet, sistemet dhe teknologjia
 - 4.1 Specifikimet e SIT-it për transportin rrugor
 - 4.1.1 Historiku
 - 4.1.2 Zbatimi në Shqipëri i standardeve dhe i specifikimeve në sektorin rrugor
 5. Marrëveshjet financiare
 - 5.1 Investimet fillestare për SIT-in
 - 5.2 Kostot operative SIT
 6. Kuadri institucional
 7. Kuadri legjislativ
 8. Kuadri implementues
 - 8.1 Plani afatshkurtër
 - 8.1.1 Sektori rrugor
 - 8.2 Plani afatmesëm dhe afatgjatë
 - 8.2.1 Sektori rrugor
 9. Arsyetimi dhe marketingu i projektit të SIT-it
 - 9.1 Vlerësimi ekonomik
 - 9.2 Pjesëmarrja e palëve të interesit
 - 9.3 Marketingu
- Shtojcë 1. Dokumente reference të miratuara nga institucionet e BE-së, në lidhje me SIT

1. Hyrje

Kjo Strategji u hartua bazuar në urdhrin nr. 143, datë 22.4.2020, të ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë, me qëllim integrimin e sistemeve inteligjente të transportit (SIT) në Shqipëri, me vendosjen dhe përdorimin e SIT-it në sektorin rrugor. Kjo Strategji do të shërbejë si udhëzues për stafin e ministrive të ndryshme të qeverisë shqiptare, si dhe atë të institucioneve dhe të organizatave shqiptare (publike dhe private), që do të përfshihen në vendosjen, funksionimin dhe përdorimin e sistemeve inteligjente të transportit në Shqipëri.

Strategjia SIT, në sektorin e transportit rrugor, merr parasysh dispozitat e dokumenteve kryesore, si më poshtë:

- “Strategjia sektoriale e transportit dhe plani i veprimit, 2016–2020”, miratuar me vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 811, datë 16.11.2016, e cila parashikon zhvillimin në Shqipëri të shtrirjes të rrjeteve TEN-T indikative në Ballkanin Perëndimor. Kjo Strategji gjithëpërfshirëse përcakton si përparësi strategjike: “Përfundimin dhe modernizimin e rrjetit rrugor parësor dhe sekondar të rrugëve në Shqipëri” dhe zhvillimin e një “Strategjie të sistemeve inteligjente të transportit”, si aksioni prioritar strategjik # 8. Në një kuptim më të gjerë, përkufizon “Harmonizimin me kornizën rregullatore të transportit në BE, për krijimin e kushteve të përbashkëta të tregut dhe të standardeve të sigurisë në nivel kombëtar, si dhe brenda rajoneve fqinje”, si veprimtari prioritar # 3.

- Traktati i Komunitetit të Transportit (TKT), nënshkruar në korrik 2017 midis BE-së dhe gjashtë vendeve të Ballkanit Perëndimor (WB6), përfshin dhe Shqipërinë. T raktati mbështet thellimin e Integritimit Evropian të vendeve WB6 në fushën e transportit dhe përfshin

angazhime të ndërsjella për veprime specifike që duhen ndërmarrë. Neni 10 i TKT-së, ratifikuar me ligjin nr. 8/2018, datë 26.2.2018, “Për ratifikimin e traktatit që themelon Komunitetin e Transportit”, përcakton që Palët e Evropës Juglindore (që përfshijnë Shqipërinë) do të zhvillojnë sisteme efikase të menaxhimit të trafikut, përfshirë sistemet intermodale dhe SIT.

- Shtojca 1 e TKT-së tregon rrugët dhe infrastrukturën tjetër të transportit brenda Shqipërisë, të cilat konsiderohen për zgjerimin tregues të ardhshëm të rrjetit transevropian të transportit (TEN-T).

- Direktiva 2010/40/BE e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit Evropian, e datës 7 korrik 2010, e cila përcakton kornizën për vendosjen e sistemeve inteligjente të transportit në fushën e transportit rrugor dhe lidhjet me mënyrat e tjera të transportit. Specifikimet për disa nënsisteme të SIT-it janë zhvilluar në bazë të direktivës 2010/40/EU.

- Udhëzimi nr. 3616/3, i 20 korrikut 2017, i Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës së Shqipërisë, “Për rregullat e zbatimit të sistemeve inteligjente në fushën e transportit rrugor dhe lidhjes me mënyrat e tjera të transportit”, është përafuar pjesërisht me direktivën 2010/40/EU.

- Urdhri nr. 143, datë 22.4.2020, “Për hartimin e Strategjisë Kombëtare për Sistemet Inteligjente të Transportit”, i ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë së Shqipërisë.

- Dokumenti i vlerësimit të projektit dhe marrëveshja e huas IBRD 89330, nënshkruar midis Shqipërisë dhe Bankës Botërore në vitin 2019, “Për fazën e parë të projektit të lehtësimit të tregtisë dhe të transportit të Ballkanit Perëndimor”.

Kjo Strategji, gjithashtu, merr parasysh “Raportin nga komisioni në Parlamentin dhe Këshillin e BE-së për zbatimin e direktivës 2010/40/BE për sistemet inteligjente të transportit”, të vitit 2019.

Për më tepër, kjo Strategji merr parasysh “Kornizën strategjike për zbatimin e SIT-it në rrjetet TEN-T (rrjetet e transportit ndërevropian) në Ballkanin Perëndimor”, të zhvilluara me financimin e BE-së dhe të përfunduara në fillim të vitit 2019.

Ky kuadër mbulon:

i. vendosjen e parashikuar të së ardhmes së SIT-it në shtrirjen e planifikuar të rrjeteve qendrore dhe gjithëpërfshirëse të transportit ndërevropian (rrjetet TEN-T) në rajonin e Ballkanit Perëndimor;

ii. të gjitha korridoret lidhëse, si: hekurudha, rrugët, portet detare, disa rrugë ujore brenda vendit, si dhe ndërlidhjet e tyre. Kuadri strategjik përfshin plane të rekomanduara të veprimit (ose “Hartat e rrugës”) për secilin prej vendeve të Ballkanit Perëndimor (WB6), për të shërbyer si bazë për një zhvillim të koordinuar të SIT-it në rajon.

“Harta udhërrëfyese për Shqipërinë” e përfshirë në dokument rekomandon veprime specifike, duke përfshirë këtu zhvendosjen e kornizës përkatëse legjislative dhe rregullore të BE-së, për ato pjesë të cilat konsiderohen të domosdoshme, në mënyrë që Shqipëria të vazhdojë me vendosjen e SIT-it.

Një listë më e detajuar e dokumenteve që duhet të merren parasysh në hartimin dhe në vendosjen e SIT-it në Shqipëri, veçanërisht, në interes të ndërveprimit dhe të koordinimit evropian, është dhënë në shtojcën 1.

2. Vizioni dhe misioni i Shqipërisë, në lidhje me sistemet inteligjente të transportit

Sistemet inteligjente të transportit (SIT):

i. nënkuptojnë aplikimin e teknologjive të përparuara të sensibilizimit në distancë, analizës së të dhënave, kontrollit të trafikut dhe komunikimeve në fushën e transportit;

ii. aplikohen kryesisht në infrastrukturën rrugore dhe transportin rrugor, me objektivat kryesorë të përmirësimit të sigurisë, lëvizshmërisë dhe rritjen e efikasitetit. Aplikime të tjera SIT janë në porte dhe transport detar, transport hekurudhor dhe transport ajror;

iii. nuk janë mishërim të inteligjencës artificiale, por ofrojnë:

1. shërbime inovative në lidhje me mënyrat e ndryshme të transportit;

2. ndihmë për t'i bërë lëvizjet e transportit (të njerëzve dhe të mallrave), më të parashikueshëm; dhe

3. mundëson që operatorët dhe përdoruesit e shërbimeve dhe të rrjeteve të transportit të informohen më mirë dhe të bëjnë një përdorim më të sigurt, më të koordinuar dhe “më të zgjuar” të këtyre rrjeteve.

Duke pasur parasysh përdorimin e kufizuar të SIT-it në Shqipëri deri më tani, ndërhyrjet në këtë fushë priten të kenë impakt të lartë në ekonomi. Përdorimi i teknologjive të informacionit dhe të komunikimit në fushën e transportit, qoftë ai në lidhje me infrastrukturën, automjetet ose përdoruesit, po bëhet shpejt një nga mjetet më të rëndësishme për të ofruar përmirësime në kapacitetin e rrjetit dhe në lëvizshmërinë e udhëtarëve. Ai jo vetëm që rrit produktivitetin ekonomik, por ndihmon, gjithashtu, në rritjen e rezistencës së rrjetit të transportit ndaj dëmeve nga moti ekstrem, që vjen si pasojë e ndryshimeve klimatike.

Në Shqipëri, sistemet inteligjente të transportit janë prezantuar si një detyrë e rëndësishme kombëtare, jo vetëm për shkak të përfitimeve të konsiderueshme shoqërore dhe ekonomike, por edhe sepse SIT-i është një nga shtyllat themelore të politikës së Bashkimit Evropian për realizimin e një sistemi efektiv multimodal të transportit evropian. Shqipëria ka arritur statusin e kandidatit për pranimin në BE dhe është një nga nënshkruesit e Traktatit të Komunitetit të Transportit (TKT), nënshkruar në korrik 2017 midis BE-së dhe gjashtë vendeve të Ballkanit Perëndimor (WB6), i cili:

i. mbështet thellimin e integritetit evropian të WB6 në fushën e transportit;

ii. lejon hyrjen progresive të Shqipërisë dhe të vendeve të tjera WB6 në tregun e transportit të BE-së, në këmbim të zbatimit të normave përkatëse të BE-së, përfshirë në fushat e standardeve teknike, ndërveprimet, sigurisë dhe menaxhimit të trafikut.

Vizioni i SIT-it

Sistemet inteligjente të transportit do të ndihmojnë që korridoret kryesore të transportit të Shqipërisë të bëhen pjesë e një sistemi të sigurt, të integruar dhe multimodal të transportit ndërvropian, duke lehtësuar kështu mundësinë e hyrjes së Shqipërisë në tregun evropian të transportit dhe duke u shërbyer nevojave të qytetarëve shqiptarë.

Sekretariati i përhershëm i TKT-së, i vendosur në Beograd, po mbështet përkufizimin dhe monitorimin e rrjetit të transportit të vendeve të Ballkanit Perëndimor dhe performancën e tij. Ai, gjithashtu, mbështet përmirësimin dhe harmonizimin e politikave rajonale të transportit dhe standardet teknike që do të zbatohen për ato korridore evropiane të transportit që ndodhen në vendet e Ballkanit Perëndimor (tregues i zgjerimit të TEN-T-së).

Përmirësimi i korridoreve të transportit përfshin vendosjen e sistemeve inteligjente të transportit në vendet WB6, me një objektiv më të gjerë për të vendosur dhe për të mbajtur një koordinim efektiv dhe komunikim të përditshëm midis vendeve anëtare të BE-së dhe WB6, dhe integrimin e transportit kombëtar të rrjetit të vendeve WB6, në kuadrin e rrjetit ndërvropian më të gjerë të transportit (TEN-T). Direktiva 2010/40/EU e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit Evropian, e datës 7 korrik 2010, krijon kornizën për vendosjen e SIT-it në fushën e transportit rrugor dhe për lidhjet me mënyrat e tjera të transportit.

Deklarata e misionit të SIT-it

Shqipëria, gradualisht, do të prezantojë sistemet inteligjente të transportit në bazë të objektivave, politikave dhe përparësive të përcaktuara në strategjinë e saj kombëtare të STI-it, dhe në përputhje me legjislacionin përkatës evropian, dhe dispozitat e Traktatit të Komunitetit të Transportit të korrikut 2017.

3. Objektivat, politikat dhe përparësitë e Strategjisë Kombëtare të SIT-it në Shqipëri

Kjo Strategji, për vendosjen e sistemeve inteligjente të transportit rrugor, përcakton një sërë objektivash, si dhe politikat dhe përparësitë që do të vendosen në zbatim gjatë viteve në vazhdim. Strategjia e SIT-it do të sigurojë një kornizë të qartë të vendimeve konkrete që do të ndërmerren në Shqipëri, me plane afatshkurtra, afatmesme dhe afatgjata.

3.1 Objektivat

Objektivat kryesorë që duhen arritur përmes SIT-it në Shqipëri, janë:

- a) përmirësimi i sigurisë në komunikacion dhe në zvogëlimin e gjasave për aksidente;
- b) përmirësimi i fluksit të trafikut dhe lëvizshmërinë dhe zvogëlimin e bllokimeve të trafikut;
- c) përmirësimi i efikasitetit dhe i parashikueshmërisë së trafikut të mallrave, si brenda Shqipërisë, ashtu edhe ndërkombëtar;
- d) përmirësimi i ligjeve dhe i zbatimit të tyre dhe i rregulloreve ekzistuese, përfshirë zbatimin e përbashkët përtej kufijve;
- e) integrimi gradual i disa prej korridoreve të transportit shqiptar në rrjetin ndë Evropian të transportit (TEN-T), përmes pajtueshmërisë me dispozitat e lidhura me SIT-in në direktivat evropiane dhe në Traktatin e Komunitetit të Transportit (TKT) të nënshkruar nga Shqipëria.

3.2 Politikat që duhen zbatuar

Gjatë vendosjes së SIT-it në Shqipëri, dy politika duhet të zbatohen në mënyrë sistematike:

Qëndrueshmëria e SIT-it do të vendosen vetëm sisteme të tilla inteligjente të transportit: i. për të cilat financimi i funksionimit vjetor dhe i kostos së mirëmbajtjes duhet të buxhetohet në mënyrë të pandërprerë nga forma të ndryshme burimesh, sipas rastit; dhe ii. rolet institucionale dhe përgjegjësitë për vendosjen e tyre dhe operimin janë krijuar qartë, qoftë me ligj ose dhe me instrumente të tjera juridike.

Përputhshmëria dhe ndërveprimi i SIT-it. Të gjitha sistemet inteligjente të transportit që do të vendosen në Shqipëri duhet të hartohen në bazë të direktivave, specifikimeve dhe udhëzimeve evropiane (shiko listën në shtojcën 1). Sistemet duhet të ndërveprojnë me sistemet e tjera operuese në fushën e transportit rrugor, si dhe të jenë në përshtatshmëri (ose gati për ndërveprim) me sistemet e aplikuara në rajon.

3.3 Prioritetet

Prioritetet për vendosjen e SIT-it në Shqipëri janë si më poshtë:

- a) prioriteti për vendosjen fillestare të SIT-it do t'u jepet rrugëve dhe porteve/sectori i transportit detar;
- b) SIT-i për sektorët e tjerë (transporti hekurudhor dhe transporti ajror) mund të vendosen më vonë, në planin afatmesëm, pasi SIT-in, për dy sektorët prioritarë, të jenë vendosur me sukses dhe të jenë funksionale.

Brenda sektorit të transportit rrugor, përparësi i është dhënë vendosjes së SIT-it, në:

a) ato rrugë interurbane, të cilat janë identifikuar në Traktatin e Komunitetit të Transportit (TKT), shtojcën 1, "Hartat e zgjerimit tregues TEN-T në Ballkanin Perëndimor", dhe duke filluar me autostradat Tiranë–Durrës (A1) dhe Tiranë–Elbasan (A3);

b) ato seksione të rrugëve interurbane, të cilat kanë probleme të rënda që lidhen me sigurinë rrugore, bllokimet nga trafiku i rënduar dhe/ose shifra të larta të ndotjes së ajrit.

Për detaje të zbatimit, shihni seksionin 8 më poshtë.

4. Standardet, sistemet dhe teknologjia

4.1 Specifikimet e SIT-it për transportin rrugor

4.1.1 Historiku

Direktiva e Bashkimit Evropian 2010/40/BE përcakton kuadrin për vendosjen dhe për përdorimin e koordinuar dhe koherent të SIT-it, brenda zonës së BE-së, dhe, në veçanti, përtej kufijve midis vendeve anëtare. Direktiva parashikon zhvillimin e standardeve dhe të

specifikimeve brenda disa fushave prioritare të identifikuara në direktivë, si dhe për specifikimet e tjera që mund të kenë nevojë të zhvillohen në të ardhmen.

Komisioni Evropian ka mandatuar Komitetin Evropian për Standardizim (CEN) të zhvillojë dhe të miratojë standarde evropiane për SIT-in. Brenda CEN-së, ekziston një Komitet i specializuar teknik për SIT-in (CEN/TC 278), i cili gjatë viteve të kaluara ka adaptuar dhe ka botuar më shumë se 150 standarde të ndryshme, që lidhen me SIT-in dhe, aktualisht, është duke punuar edhe më shumë. Puna e CEN/TC 278 është e përqendruar në transportin e bazuar në rrugë (kryesisht për *e-Tarifimin*, transportin urban, transportin publik të udhëtarëve, etj.) dhe mbështetet në dokumentet e mëposhtme:

- direktivën 2004/52/EC (direktiva EFC), mbi ndërveprimin e sistemeve elektronike të tarifave në rrugë;

- direktivën 2010/40/EU (direktiva SIT), mbi kuadrin për vendosjen e sistemeve inteligjente të transportit në fushën e transportit rrugor dhe për ndërfaqet me mënyrat e tjera të transportit;

- vendimin e Komisionit 2009/750/EC, mbi përkufizimin e shërbimit elektronik të tarifave evropiane dhe elementet e tij teknike;

- mandatin M/338, për mbledhjen e taksave elektronike në mbështetje të ndërveprueshmërisë së sistemeve elektronike të tarifave rrugore në Evropë;

- mandatin M/453, mbi sistemet bashkëpunuese për transportin inteligjent në fushën e teknologjive të informacionit dhe të komunikimit, për të mbështetur bashkëveprimin e sistemeve bashkëpunuese për transportin inteligjent në Evropë;

- mandatin M/546, mbi SIT-in urbane në sistemet inteligjente të transportit (SIT) në zonat urbane, në mbështetje të direktivës 2010/40/EU, mbi kuadrin e vendosjes së sistemeve inteligjente të transportit në fushën e transportit rrugor dhe për ndërfaqet me mënyrat e tjera të transportit;

- planin e veprimit i KE-së për standardizimin e TIK-ut ofron një përmbledhje të nevojave për aktivitete paraprake ose plotësuese të standardizimit të TIK-ut që do të ndërmerren në mbështetje të aktiviteteve të politikave të BE-së.

Specifikimet e miratuara nga BE-ja, për aplikimet e SIT-it përfshijnë llojet e mëposhtme të dispozitave:

a) **dispozita funksionale**, që përshkruajnë rolet e palëve të ndryshme të interesit dhe rrjedhën e informacionit midis tyre;

b) **dispozita teknike**, që parashikojnë mjetet teknike për të përmbushur dispozitat funksionale;

c) **dispozita organizative**, që përshkruajnë detyrimet procedurale të palëve të ndryshme të interesit;

d) **dispozita shërbimi**, që përshkruajnë nivelet e ndryshme të shërbimeve dhe përmbajtjen e tyre për aplikacionet dhe shërbimet SIT.

Deri në muajin mars të vitit 2020, specifikimet e mëposhtme të zgjeruara të SIT-it janë miratuar zyrtarisht nga Komisioni Evropian dhe, për këtë arsye janë të zbatueshme për hartimin dhe vendosjen e SIT-it në Shqipëri:

i. *thirrje ndërvepruese në të gjithë BE-në*, miratuar më 26 nëntor 2012, përmes rregullores së deleguar (BE) nr. 305/2013. *E-Thirrje 112*, telefonon automatikisht numrin e vetëm të urgjencës së Evropës, 112, në rast të një aksidenti rrugor të rëndë dhe komunikon vendndodhjen e automjetit të shërbimet e urgjencës;

ii. *sigurimi i informacionit të trafikut, në lidhje me sigurinë rrugore falas për përdoruesit*, miratuar më 15 maj 2013, përmes rregullores së deleguar (BE) nr. 886/2013;

iii. *sigurimi i shërbimeve të informacionit për vendet e parkimit të siguruara dhe të sigurtat për kamionët dhe për automjetet tregtare*, miratuar më 15 maj 2013, përmes rregullores së deleguar (BE) nr.885/2013;

iv. *sigurimi i shërbimeve të informacionit të trafikut në të gjithë BE-në në kohë reale*, miratuar më 18 dhjetor 2014, përmes rregullores së deleguar (BE) 2015/962. Specifikimet përfshijnë aksesin, shkëmbimin, ripërdorimin dhe përditësimin e të dhënave rrugore dhe të

trafikut nga autoritetet rrugore dhe operatorët rrugorë për sigurimin e shërbimeve të informacionit të trafikut në të gjithë BE-në në kohë reale;

v. *sigurimi i shërbimeve të informacionit multimodal të udhëtimit në të gjithë BE-në*, miratuar më 31 maj 2017, përmes rregullores së deleguar (BE) 2017/1926. Specifikimet adresojnë kushtet e mundshme, të tilla si aksesit të dhënave dhe të shërbimeve dhe përfshin dispozitat për shërbime të informacionit të lidhura me udhëtimit;

vi. *sigurimi i sistemeve bashkëpunuese inteligjente të transportit (C-SIT)*, C-SIT-i do t'i lejojë automjetet rrugore të komunikojnë me automjete të tjera, me sinjalizimet e trafikut, infrastrukturën në rrugë dhe me përdoruesit e tjerë të rrugës. Specifikimet për C-SIT-in u miratuan nga Komisioni Evropian më 13 mars 2019, por më pas u refuzuan nga Këshilli Evropian në korrik 2019. Pritet që pas disa modifikimeve, specifikimet e rishikuara të miratohen së shpejti.

Vlen të përmendet se shumica e infrastrukturës dhe e pajisjeve të SIT-it që po ofrohen në treg nga furnitorë të ndryshëm (veçanërisht ato nga Evropa), janë tashmë në përputhje me specifikimet e treguara më lart dhe ato që janë zhvilluar nga CEN/TC 278. Sidoqoftë, dokumentet detyruese që do të përdoren në Shqipëri për prokurimin e ardhshëm të SIT-it duhet të kenë referime të qarta të këto specifikime dhe dokumentet e tjera të listuara në shtojcën 1.

E-tarifimi – sistemet elektronike të mbledhjes së tarifave (*ETC – Electronic toll collection*) mund të ofrojnë mundësinë e tarifimit të automjeteve rrugore në një mënyrë fleksibël dhe të lejojnë politika të synuara për tarifimin e infrastrukturës. Është thelbësore që sisteme të tilla të jenë të ndërveprueshme përtej kufijve kombëtarë, për të shmangur krijimin e pengesave në fluksin e trafikut në Evropë.

Direktiva e BE-së 2004/52/EC dhe vendimi përkatës 2009/750/EC synojnë të arrijnë bashkëveprimin e të gjitha sistemeve elektronike të tarifimit të rrugëve në Bashkimin Evropian, kështu që çdo sistem i tarifave të aplikuar në rajonin WB6 duhet të jetë në përputhje me atë. Për më tepër, vendimi i Komisionit të BE-së 2009/750/EC përcakton shërbimin elektronik të pagesave elektronike (*EETS – European Electronic Toll Service*), i cili mbulon të gjitha rrjetet rrugore dhe infrastrukturën e tarifuar në Bashkimin Evropian, mbi të cilin përdorimi i rrugës deklarohet elektronikisht me anë të një pajisjeje të vetme në bord dhe përcakton zgjidhjet e lejuara teknologjike për kryerjen e transaksioneve me tarifim elektronik, përkatësisht pozicionimin në mikrovalë 5.8 GHz dhe pozicionimin satelitor shoqëruar me komunikimet celulare. EETS-ja lejon çdo përdorues të rrugës të paguajë me lehtësi tarifën e bëra mbi çdo rrugë ose (infra)strukturë në Bashkim, me anë të një kontrate të vetme abonimi me një ofrues EETS dhe një pajisje të vetme në bord. Futja e EETS-së nuk zëvendëson asnjë sistem dhe skema kombëtare të tarifimit, por funksionon paralelisht, duke siguruar që përdoruesi i EETS-së të mos tarifohet dy herë dhe në asnjë mënyrë të mos tarifohet më shumë se nga një përdorues i sistemit kombëtar/lokal.

EETS-ja përfshin:

- ndërveprueshmëria teknike: ka lidhje me pajisjet në bord, si dhe teknologjinë e pozicionimit dhe komunikimit;
- ndërveprueshmëria procedurale: marrëveshje kontraktuale ndërmjet operatorëve të infrastrukturës dhe ofruesve të shërbimeve të pagesave;
- trajtimi i “përdoruesve të papajisur”: si të trajtohen automjetet pa pajisje ose pajisje që janë të papërputhshme;
- mbrojtja e të dhënave personale dhe siguria e sistemit.

Çdo sistem i tarifimit ekzistues dhe i ardhshëm i tarifave në vendet WB6 duhet të respektojë sa më sipër, sipas standardeve të aprovuara të ndërveprimit të përcaktuar.

4.1.2 Zbatimi në Shqipëri i standardeve dhe i specifikimeve në sektorin rrugor

Në përzgjedhjen dhe vendosjen e projekteve të SIT-it në sektorin rrugor, Shqipëria duhet të zbatojë standardet, specifikimet dhe udhëzimet e hartuara në bazë të “Direktivës 2010/40/BE

të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit, të 7 korrikut 2010, mbi kuadrin për vendosjen e sistemeve inteligjente të transportit në fushën e transportit rrugor dhe për ndërfaqet me mënyrat e tjera të transportit”, siç përshkruhet më lart.

Shqipëria do t’u përmbahet, gjithashtu, atyre standardeve dhe specifikimeve të zhvilluara nga CEN/TC 278 dhe të miratuara nga Komisioni Evropian, që janë të rëndësishme për sistemet që do të vendosen në Shqipëri. Megjithatë, kjo nuk cenon të drejtën e Shqipërisë për të vendosur lirshëm mbi vendosjen (ose jo) të aplikacioneve dhe shërbimeve të SIT-it në territorin e tij, në përputhje me nevojat e saj aktuale dhe burimet financiare të disponueshme.

Angazhimi i Shqipërisë për të zbatuar standardet dhe specifikimet, sipas direktivës së BE 2010/40/BE, është përcaktuar tashmë në Traktatin e Komunitetit të Transportit (TCT), nënshkruar në korrik 2017 midis BE-së dhe gjashtë vendeve të Ballkanit Perëndimor (WB6), duke përfshirë dhe Shqipërinë.

5. Marrëveshjet financiare

5.1 Investimet fillestare për SIT-in

Vendosja e SIT-it në Shqipëri do të kërkojë investime të konsiderueshme, si për instalimin fillestar, ashtu edhe për azhurnimin dhe zgjerimin periodik. Në shumicën e rasteve (ndonëse jo në të gjitha rastet), këto investime do të duhet të bëhen nga shteti, i cili mobilizon fondet për atë qëllim. Financimi për vendosjen fillestare të SIT-it mund të vijë:

- i. nga të ardhurat e rregullta të brendshme buxhetore;
- ii. nga huamarrja e brendshme nga institucionet shqiptare;
- iii. nga huat, kreditë ose grantet e jashtme;
- iv. forma buxhetimi të tjera.

Vendosja e SIT-it në Shqipëri, në bazë të standardeve evropiane është pjesë e agjendës së Shqipërisë drejt integritimit të saj në Bashkimin Evropian, si një vend anëtar i ardhshëm.

Më 26 mars 2020, Këshilli Evropian miratoi fillimin e negociatave me Shqipërinë për pranimin në BE.

Prandaj, për financimin e investimeve të SIT-it, kurdoherë që të jetë e mundur, Shqipëria do të kërkojë të marrë grante të jashtme ose fonde me interes të ulët, qoftë nga Bashkimi Evropian ose nga institucionet evropiane të financimit të zhvillimit, të tilla si: Banka Evropiane e Investimeve (BEI) dhe Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillimi (BERZH) apo Banka të tjera të ngjashme, të cilat plotësojnë kërkesat e financimit për SIT-in. Këto institucione të financave të zhvillimit, shpesh janë në gjendje të ofrojnë paketa që kombinojnë fondet e granteve dhe kreditë me interes të ulët, dhe, gjithashtu, ofrojnë asistencë teknike të dobishme për hartimin e projekteve, si dhe për procesin e prokurimit.

5.2 Kostot operative SIT

Kostot normale të funksionimit vjetor për SIT-in duhet të mbulohen nga ato institucione publike ose gjysmëpublike që kanë mandatin të operojnë këto sisteme. Financimi duhet të vijë ose nga alokimet e rregullta buxhetore ose nga të ardhurat e tyre. Të ardhurat mund të ekzistojnë në formën e tarifave të përdoruesve, të tilla si tarifatat e portit për operatorët e anijeve, tarifatat e uljes së aeroportit për operatorët e avionëve, tarifatat rrugore për operatorët e automjeteve etj.

Përcaktimi i mekanizmave të financimit për funksionimin normal të SIT-it do të jetë pjesë e studimeve të planifikimit për secilin sistem dhe mekanizmi i zbatueshëm i financimit për funksionimin ose për operimin normal duhet të jetë përcaktuar qartë përpara se të merren vendimet për investime.

6. Kuadri institucional

Vendosja e SIT-it në Shqipëri do të jetë nën udhëheqjen e përgjithshme dhe koordinimin e ministrisë sektoriale përgjegjëse për transportin, përkatësisht Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë (MIE).

MIE do të zhvillojë arkitekturën e përgjithshme të SIT-in për Shqipërisë, e cila është një tërësi pikëpamjesh të nivelit të lartë, që u hapin rrugë planeve për hartimin dhe integrimin e aplikacioneve dhe shërbimeve të ndryshme të SIT-it, duke përfshirë jo vetëm aspektet teknike, por edhe çështjet e ndërlidhura organizative, ligjore dhe ato të biznesit. Ekzistenca e një arkitekture kombëtare të SIT-it ndihmon për të siguruar që vendosja e saj, të mund të:

- planifikohet në mënyrë logjike;
- integrohet me sukses me sistemet e tjera;
- plotësojë nivelet e dëshiruara të performancës;
- ketë sjelljen e dëshiruar;
- jetë i thjeshtë për t'u menaxhuar, për t'u mirëmbajtur dhe për t'u zgjeruar; dhe
- plotësojë pritjet e përdoruesve.

BE-ja ka zhvilluar një kornizë evropiane të SIT-it (FRAME, për më shumë informacion: <https://frame-online.eu>), e cila, gjithashtu, përfshin mjete të dobishme për zhvillimin e një arkitekture kombëtare të SIT-it. FRAME siguron një referencë për terminologjinë, një zbërthim të një sistemi SIT dhe një metodologji për ndërtimin e arkitekturave kombëtare të tyre. FRAME nuk e përcakton teknologjinë, duke mundësuar kështu lirinë për ta zbatuar atë në mënyrë që të implementojë sisteme të ndryshme SIT, që përdorin zgjidhje të ndryshme teknologjike.

MIE do të lidhet dhe do të koordinojë me Sekretariatit për Traktatin e Komunitetit të Transportit (TKT), ndërmjet BE-së dhe vendeve të Ballkanit Perëndimor (WB6).

Në përmbushje të detyrës për drejtimin e vendosjes së SIT-së në Shqipëri, MIE do të bashkëpunojë me (dhe do të kërkojë kontribut nga) ministritë e tjera, që janë përgjegjëse për komunikimet, mjedisin, zhvillimin rajonal, sigurinë, kërkimin dhe inovacionin. Në hartimin e projekteve të SIT-it, MIE do të kërkojë, gjithashtu, një mënyrë të vazhdueshme të dhëna nga organizatat profesionale dhe industrinë e lidhura me operimin e transportit dhe të përdoruesve të transportit, si dhe organizatave të tjera përkatëse, sipas rastit.

Për aspektet teknike të hartimit dhe të zbatimit të SIT-it në sektorët e ndryshëm të transportit, MIE do të delegojë përgjegjësinë si më poshtë:

- Për sektorin rrugor, Autoriteti Rrugor Shqiptar (ARRSH), si përfitues dhe menaxhues i sistemit, gjithashtu, DPSHTRR-ja apo institucione të tjera me të drejta të veçanta, sipas një marrëveshjeje nënshkruar mes palësh;

- Për sektorin rrugor ngarkohet ARRSH-ja, si përfituesi kryesor për zbatimin e kësaj Strategjie dhe ndjekjen e të gjithë hapave për implementimin e saj, sipas planit të veprimit të miratuar. Marrëdhëniet me institucionet e tjera në varësi apo jo të MIE-s (DPSHTRR-ja, Policia e Shtetit, shërbimet informative etj.) do të rregullohen nëpërmjet marrëveshjeve të nënshkruara ndërmjet palëve për marrjen dhe përdorimin e informacionit të grumbulluar e gjeneruar nga SIT-i.

7. Kuadri legjislativ

Shqipëria ka dy akte ligjore në fuqi që krijojnë mjedisin e përshtatshëm për SIT-in:

- Ligji nr. 8308, “Për transportet rrugore”, datë 18.3.1998, i ndryshuar, i cili lejon aplikimin e SIT-it në Shqipëri, duke përcaktuar në nenin 77/2 të tij, se: “Teknologjitë e informacionit dhe të komunikimit, si pjesë integrale e sistemeve inteligjente të transportit, do të zbatohen në fushën e transportit rrugor, përfshirë infrastrukturën rrugore, përdoruesit e rrugëve (automjetet), menaxhimin e trafikut dhe lëvizshmërisë”.

Ky ligj, gjithashtu, shprehet, se: “Aplikimet dhe shërbimet e sistemeve inteligjente të transportit (SIT) në fushën e transportit rrugor, gjithashtu, dhe lidhjet me mënyrat e tjera të transportit, zbatohen pa paragjykuar çështjet që lidhen me sigurinë kombëtare dhe mbrojtjen e Shqipërisë”.

- Udhëzimi nr. 3616/3, datë 21.7.2017, i ministrit përgjegjës për transportin, i cili përcakton rregullat për zbatimin e sistemeve inteligjente në fushën e transportit rrugor dhe lidhjet me mënyrat e tjera të transportit.

Ndërkohë që hapësirat ligjore mundësojnë prezencën e SIT-it në Shqipëri, mbetet ende shumë punë për t'u bërë, në mënyrë që një seri direktivash apo dokumentesh ligjore evropiane të transpozohen në legjislacionin shqiptar.

Për sektorin e transportit rrugor

- direktiva e SIT-it e BE-së 2010/40/BE dhe shtojcat e saj (aktet e deleguara 305/2013, 886/2013, 885/2013, 962/2015, 2017/1926, 2017/2380), e cila është përafuar pjesërisht me udhëzimin nr. 3616/3, datë 21.7.2017;
- standardet dhe specifikimet e miratuara nga Komiteti Evropian për Standardizim, Komiteti Teknik 278 për SIT-in (CEN/TC 278);
- direktiva 98/34/EC – vendosja e një procedure për sigurimin e informacionit në fushën e standardeve teknike dhe të rregullave të shërbimeve të shoqërisë së informacionit;
- direktiva 2016/1148/BE – siguria e informacionit në rrjet me zbatimin e detyrueshëm për operatorët e shërbimeve thelbësore në zonat e transportit;
- direktiva 2004/52/EC – ndërveprueshmëria e sistemeve elektronike të tarifimit rrugor;
- direktiva 2008/96/EC – menaxhimi i sigurisë së infrastrukturës rrugore.

8. Kuadri implementues

Në përputhje me politikat dhe përparësitë e përcaktuara në këtë Strategji të SIT-it, Shqipëria duhet të zbatojë SIT-in në mënyrën e përshkruar më poshtë.

8.1 Plani afatshkurtër

Në terma afatshkurtër (deri më 2025-ën) vendosja e SIT-it është parashikuar, në:

- sektorin rrugor; dhe
- sektorin e transportit detar/portet.

8.1.1 Sektori rrugor

Vendosja e SIT-it¹ së re në sektorin rrugor do të fillojë me dy projekte:

A. Projektimi dhe implementimi i një qendre për menaxhimin e trafikut, duke përfshirë infrastrukturën e SIT-it, *hardware*-in, *software*-in, ekranet dhe pajisjet e komunikimit. Qendrat e menaxhimit të trafikut janë qendra të monitorimit dhe të funksionimit të autostradave. Inxhinierë, operatorë radio dhe staf tjetër që punojnë atje kanë për detyrë të:

- monitorojnë trafikun dhe të identifikojnë problemet, duke përdorur pamjet nga kamerat e vendosura përgjatë rrugëve të pajisura me infrastrukturën e SIT-it;
- përdorin të dhëna nga detektorët e trafikut në rrugë për të marrë një pamje në kohë reale të kushteve të trafikut;
- koordinojnë reagimin me policinë dhe organet e tjera të zbatimit të ligjit dhe ekuipazhet e reagimit, duke iu përgjigjur incidenteve në autostradë ose gjetkë;
- koordinojnë aktivitetet e ekipeve të reagimit ndaj incidenteve, të cilët ndihmojnë drejtuesit e bllokuar, lëvizjen e automjeteve të dëmtuara, si dhe, gjithashtu, ndihmojnë mbajtjen e trafikut në mënyrë të sigurt, ndërsa reaguesit e urgjencës ndihmojnë njerëzit e përfshirë në aksidente;
- përdorin sisteme të kontrollit të korsive të kthyeshme dhe shirita devijimi për të ndihmuar në menaxhimin e rrjedhës së trafikut dhe për të ulur bllokimet;
- sigurojnë informacione të menjëhershme për drejtuesit e mjeteve për ato që ndodhin në rrugë, përfshirë kushtet e motit, incidentet, ndërtimet dhe kohën e udhëtimit, duke përdorur radiot këshilluese në autostradë, shenjat elektronike, internetin dhe sistemin e telefonit të shërbimit të urgjencës;
- sigurojnë informacione të reja për reporterët e lajmeve, veçanërisht, reporterët në radio dhe televizion.

¹ Disa forma të kufizuara të SIT-së janë vendosur tashmë në tunelet rrugore shqiptare, të cilat janë ndërtuar gjatë viteve të fundit (Kërrabës, Thirrës).

Projektimi i Qendrës së Menaxhimit të Trafikut do të duhet të lejojë zgjerimin nga një mbulim fillestar, por i kufizuar i gjatësisë së rrjetit rrugor, në një mbulim shumë më të gjerë në një fazë të mëvonshme. Qendra e Menaxhimit të Trafikut do të funksionojë 24 orë në ditë, shtatë ditë në javë, për të rritur sigurinë rrugore, për të menaxhuar lëvizjen e trafikut dhe për të mbledhur të dhënat e trafikut, sipas metodologjive përkatëse.

Është për t'u theksuar se një qendër e menaxhimit të trafikut mund të sigurojë shërbime të dobishme, vetëm pasi merr të dhëna nga pajisjet e SIT-it të instaluarat përgjatë seksioneve rrugore. Prandaj, projekti për të ndërtuar një qendër të menaxhimit të trafikut duhet të shoqërohet me vendosjen e pajisjeve të saj përgjatë rrugëve, siç përshkruhet më poshtë.

B. Vendosja e pajisjeve SIT (sensorë, kamera, shenja elektronike rrugore etj.) përgjatë disa seksioneve rrugore, në veçanti, në autostradat Tiranë–Durrës dhe Tiranë–Elbasan, por edhe në sektorë të tjerë rrugorë, që akoma nuk janë identifikuar në përputhje me përparësitë e kësaj Strategjie. Gjatësia totale e seksioneve rrugore që do të përfshihen fillimisht do të varet pjesërisht nga sasia e fondeve që mund të vihen në dispozicion për këtë qëllim. Ekziston një grup i madh pajisjesh që potencialisht mund të vendosen në rrugë, për funksione të ndryshme, si p.sh.:

- Sensorë trafiku të vendosur nën ose mbi asfalt, për llogaritjen dhe për monitorimin e trafikut në kohë reale. Sensorët e trafikut janë ndër mjetet më të rëndësishme të përdorura për të mbajtur nën kontroll atë që ndodh në rrugë. Detektori më i zakonshëm i përdorur është me lak induksioni, një mbështjellje e thjeshtë teli me tension të ulët, i propozuar në rrugë, i cili dërgon një impuls elektrik kur një automjet kalon mbi të. Detektorë të tjerë përdorin imazhe me infra të kuqe, radar, tingull ose video dhe *Bluetooth*. Të dhënat e zbulimeve përdoren për të operuar sinjalistikën e trafikut, shiritat e devijimit dhe tabelat e kohës së udhëtimit. Detektorët e radarit të kombinuar me kamerat përdoren për matjen e shpejtësisë dhe zbatimin e kufijve të shpejtësisë.

- Sensorë të peshës së aksit për matjen e lëvizjeve me peshë për të mbështetur zbatimin e kufijve të peshës në kamionë.

- Monitorimi dhe kontrolli i sinjaleve me mesazhe të ndryshueshme (*VMS – Variable Message Signs*): këto janë shenja elektronike që përdoren për t'u dhënë udhëtarëve informacion në lidhje me bllokimet e trafikut, incidentet, punët në rrugë, kohën e udhëtimit, ngjarje të veçanta ose kufijtë e shpejtësisë në autostradë. Ata, gjithashtu, mund të rekomandojnë rrugë alternative, probleme të udhëtimit të lidhura me motin, informacione për emergjencat dhe katastrofat, njoftime për shërbimet publike dhe paralajmërimet.

- Kamerat e trafikut, kryesisht kamera me qark të mbyllur, për të ndihmuar në zbulimin dhe reagimin e shpejtë të bllokimeve, incidenteve dhe problemeve të tjera në rrugë. Imazhet e kamerave merren dhe monitorohen nga Qendra e Menaxhimit të Trafikut, dërgohen në internet për përdoruesit e rrugës, në media për qëllime informacioni dhe në polici për qëllime të zbatimit të ligjit.

- Sistemet e menaxhimit të trafikut aktiv (*ATM – Active Traffic Management*) përdorin një kombinim të teknikave të menaxhimit të bllokimeve për të menaxhuar dinamikisht trafikun, bazuar në kushtet e pritshme aktuale dhe të afërta. Qëllimi i tyre është të maksimizojnë efikasitetin e një rruge dhe efektivitetin e disa strategjive për të vonuar fillimin dhe intensitetin e bllokimeve të trafikut.

- Aksesit i shiritave të devijimit dhe kontrolli i hyrjes: shiritat e devijimit janë sinjale trafiku në rampat hyrëse të autostradës që alternojnë midis së kuqes dhe jeshiles për të kontrolluar fluksin e automjeteve që hyjnë në autostradë. Shkalla e matjeve rregullohet automatikisht nga sistemi, bazuar në kushtet mbizotëruese të trafikut. Shiritat e devijimit ekuilibrojnë rrjedhën e trafikut që hyn në autostradë, gjë që ndihmon në uljen e bllokimeve në autostradë dhe rrit sigurinë.

- Sistemet e kontrollit dhe të koordinimit të semaforit që modifikojnë fazat e semaforit, në përgjigje të kushteve të ndryshme të trafikut, duke optimizuar kështu shpejtësinë e trafikut dhe kapacitetin e rrugës.

- Monitorimi i sistemit rrugor të informacionit për motin (SRI): stacionet SRI janë instaluar përgjatë rrugës me instrumente dhe pajisje që sigurojnë vëzhgimet e kushteve të motit dhe të sipërfaqes rrugore. Ky informacion përdoret për të ndihmuar me vendimet mbi strategjitë e mirëmbajtjeve dimërore dhe për të siguruar informacion për drejtuesit e mjeteve. Këto stacione mund të matin temperaturën e sipërfaqes së ajrit dhe të rrugës, presionin barometrik, lagështinë, shpejtësinë dhe drejtimin e erës, reshjet, dukshmërinë dhe gjendjen e sipërfaqes së rrugës (e thatë, e lagësht, e ngrirë etj.).

- Radio AM këshilluese për autostradat - këto janë radio të licencuara me frekuenca të ulëta AM të instaluar përgjatë rrugës, të cilat plotësojnë shenjat e mesazheve të ndryshueshme (VMS) dhe ofrojnë paralajmërime dhe informacione të përgjithshme, në lidhje me trafikun dhe udhëtimin. Prania e një transmetuesi shënohet nga një shenjë në rrugë që udhëzon drejtuesit e mjeteve të akordohen në një frekuencë specifike AM.

- Pajisje automatike të njohjes së targave, të cilat mund të përdoren për të rritur parashikueshmërinë e lëvizjeve të mallrave, përmirësimin e shërbimit kufitar doganor dhe për qëllime të zbatimit të ligjit.

- Sensorë dhe sisteme për monitorimin e qëndrueshmërisë së urave, tuneleve, argjinaturave dhe shpateve dhe për matjen e “rreshqitjes së tokës”, që është problem përgjatë disa rrugëve malore shqiptare.

- Për qëllime të automatizimit të tarifimit të rrugëve, të dhënat nga pajisjet e ndryshme të përmendura më sipër, kombinohen.

Numri dhe shtrirja e funksioneve që do të vendosen fillimisht në rrugët shqiptare do të varen nga një analizë e nevojave që do të kryhet gjatë fazës së planifikimit dhe projektimit dhe, gjithashtu, nga sasia e fondeve që mund të mobilizohet për SIT-in.

8.2 Plani afatmesëm dhe afatgjatë

Në periudhën pas vitit 2025, Shqipëria do të vazhdojë me vendosjen e SIT-it në mënyrën e mëposhtme:

8.2.1 Sektori rrugor

Vendosja e SIT-it do të zgjerohet, si në fushën e veprimit, po ashtu edhe në shkallë:

Fusha e veprimit lidhet me numrin dhe gjerësinë e shtrirjes së brezit të shërbimeve të ofruara nga SIT-i. Seksioni 8.1.1 i kësaj Strategjie përfshin një listë mjaft të gjatë të shërbimeve të mundshme që mund të ofrohen. Duket se gjatë fazës fillestare (plani afatshkurtër, deri më 2025-ën) vetëm disa nga ato shërbime do të zbatohen, si për shkak të financimit të kufizuar të disponueshëm për investimin fillestar, por edhe për të shmangur kompleksitetin e tepërt të sistemit gjatë fazës fillestare, e cila mund të çojë në probleme operative dhe kosto të tepërt vjetore operative dhe mirëmbajtjeje. Në planin afatmesëm dhe afatgjatë, sfera e shërbimeve që do të ofrohen përmes SIT-it për sektorin rrugor gradualisht do të zgjerohet, bazuar në nevojat aktuale dhe fizibilitetin ekonomik.

Shkalla i referohet gjatësisë së rrugëve (ose pjesës së rrjetit rrugor), në të cilin do të vendoset SIT-i në vitet në vijim, pasi përvoja me SIT-in për sektorin rrugor që do të fitohet në Shqipëri, perceptimi dhe vlerësimi i përfitimeve të saj nga agjencitë qeveritare, përdoruesit e drejtpërdrejtë dhe publiku i gjerë, do të rriten. Do të bëhet më e lehtë për të llogaritur vlerën reale të përfitimeve të saj, si në aspektin e përfitimeve ekonomike, ashtu edhe ato sociale. Gjithashtu, rritja ekonomike që do të arrihet nga ana e “furnizuesit kryesor”, duke ulur kështu koston për njësi të rrugës së pajisur me SIT-in.

Gjatë viteve në vazhdim, vetëm vlerësimi i vazhdueshëm i kostove dhe i përfitimeve të SIT-it do të lejojë të marrë vendime racionale për zgjerimin e shkallës dhe shtrirjes së tij në Shqipëri. Sot është e vështirë të parashikohet se sa shpejt do të ndodhë zgjerimi i shkallës dhe fushëveprimit të aplikimit të tij në sektorin rrugor dhe sa larg do të shkojë.

9. Arsyetimi dhe marketingu i projektit të SIT-it

9.1 Vlerësimi ekonomik

Motivi kryesor për vendosjen e SIT-it, në Shqipëri dhe kudo, është që SIT-i do të sjellë përfitime për përdoruesit e transportit dhe ofruesit e shërbimit, dhe për shoqërinë në tërësi. Ashtu si çdo projekt investimi, projektet e SIT-it duhet të jenë subjekt i një kontrolli gjatë fazës së planifikimit, përfshirë përmes analizës kosto-përfitim, në të cilin investimi i pritshëm i SIT-it dhe kostoja e tij operative janë peshuar ndaj përfitimeve të pritura. Sidoqoftë duhet të pranohet që, ndërsa vlerësimet e kostos mund të bëhen me lehtësi dhe besueshmëri, sasia e përfitimeve të SIT-it në terma financiarë, shpesh është e vështirë për projektet e SIT-it dhe pothuajse gjithmonë bazuar në supozime, të cilat mund të jenë ose joreale.

Një përmbledhje e literaturës, në lidhje me vlerësimin ekonomik të SIT-it, tregon se, ndërsa zakonisht ekziston konsensusi në lidhje me ekzistencën e llojeve të ndryshme të përfitimeve, shpesh është afër të pamundurës caktimi i një vlere numerike dhe monetare për ato përfitime.

9.2 Pjesëmarrja e palëve të interesit

Në mjedisin e përshkruar në paragrafin e mëparshëm, ku vlerësimi ekonomik i projekteve të SIT-it mund të jetë i dyshimtë, atëherë e rëndësishme është që vlerësimi ekonomik (i cili në çdo rast duhet të bëhet) të shoqërohet nga një proces, i cili siguron konsensus të gjerë midis palëve të interesuara për dobinë e projektit të SIT-it. Ky konsensus i ndërtuar nuk duhet të jetë një pasqyrë, por duhet të fillohet herët në vendosjen e projekteve të SIT-it në Shqipëri. Një mundësi është të identifikohen të gjithë aktorët e mundshëm për projektet e SIT-it dhe të nënshkruhet një memorandum mirëkuptimi (memorandum bashkëpunimi) midis tyre. Ky memorandum do të përcaktonte një grup të agjencive publike dhe private që do të ndërmarrin promovimin, përgatitjen teknike dhe zbatimin e projekteve të SIT-it.

9.3 Marketingu

Disa faktorë qëndrojnë kundër SIT-it. Këto përfshijnë rezistencën e lindur të njeriut ndaj ndryshimit, frikën nga e panjohura, një stepje natyrale ndaj ndërmarrjes së rrezikut dhe nivelit e lartë të rehatisë të shoqëruar me metoda dhe qasje më tradicionale. Zbatimi i teknologjive të SIT-it përballë këtyre pengesave të mundshme kërkon që vëmendja t'u kushtohet jo vetëm aspekteve teknike të SIT-it, por edhe marrëdhënieve me publikun, marketingun dhe arsimin.

Audienca e synuar për marketingun e SIT-it. Kur të ndërmerret marketingu për SIT-in, ka të paktën tri audienca të mundshme të synuara dhe objektivat e marketingut do të ndryshojnë për secilën audiencë.

Njëri nga grupet e synuara mund të quhet “vendimmarrës”. Këta janë njerëzit që përcaktojnë nëse do të alokohet dhe si do të alokohet fondi dhe, gjithashtu, do jenë ata që do të vendosin qëllimet dhe përparësitë organizative. Qëllimi kryesor i marketingut të SIT-it për këtë grup është të sigurojë fonde të nevojshme dhe përparësi për programin SIT. Në shumicën e rasteve, SIT-i duhet të këmbëngulë për pjesën e saj të fondeve. Nëse vendimmarrësit nuk janë të vetëdijshëm për aftësitë dhe përfitimet e SIT-it, atëherë fondet mund të refuzohen dhe të drejtohen diku tjetër. Kështu, kur bëhet fjalë për marketing në këtë grup, duhet t'u kushtohet vëmendje vlerës së SIT-it, përfitimeve specifike që duhet të fitohen, financimit të kërkuar dhe kthimit të parashikuar të investimit. Kurdo që të jetë e mundur, një marketing i tillë duhet të theksohet me shembuj të botës reale, duke ndihmuar kështu vendimmarrësit të shohin SIT-in si diçka reale dhe praktike.

Një grup i dytë, i synuar për marketing SIT, përbëhet nga përdoruesit fundorë ose “publiku që udhëton”. Një arsye për marketingun e SIT-it për këtë grup është krijimi i mbështetjes publike për investimet e SIT-it, e cila më pas mund të ndihmojë në ndikimin e grupit të vendimmarrësve, (siç u citua në paragrafin e mëparshëm). Marketingu në “publikun që udhëton” ka një qëllim të dytë, i cili është të edukojë përdoruesit për llojet e teknologjive që vendosen dhe se si ata mund të realizojnë përfitimet maksimale nga ato teknologji. Për shembull, kur një sistem informacioni i udhëtarëve është vendosur, është thelbësore që përdoruesit të zbulojnë llojin e informacionit që është në dispozicion dhe si ta qasin atë. Nëse

një informacion i tillë nuk u shërbehet përdoruesve, atëherë efektiviteti i sistemit komprometohet, përfitimet e parashikuara të sistemit nuk realizohen dhe vlera e investimit (si reale ashtu edhe e perceptuar) zvogëlohet. Gjithashtu, disa teknologji SIT janë implementuar për qëllime të zbatimit të ligjit. Për këto aplikime, qëllimi i sistemit nuk është vetëm për të kapur shkelësit, por për të promovuar nivele të larta të pëlqimit mes palëve. Përmes marketingut dhe edukimit efektiv, përdoruesit mund të informohen për aftësitë e sistemit të përmbarimit dhe pasojat e shkeljes së ligjit. Një edukim i tillë promovon nivele të larta të bashkëpunimit.

Grupi i fundit i synuar për marketingun e SIT-it dhe marrëdhëniet me publikun janë “implementuesit dhe operatorët”. Këta janë njerëzit, brenda agjencive publike dhe ndërmarrjeve të sektorit privat, të cilët në fakt i zbatojnë sistemet, i operojnë ato dhe i mirëmbajnë, pasi të jenë krijuar. Marketingu për këtë grup ka disa qëllime: një qëllim është t’iu mundësojë që të kryejnë më mirë detyrat e tyre. Natyrisht, sa më shumë ata njohin për teknologjitë që zbatohen, aq më mirë do e kryejnë ata operimin funksionimin dhe mirëmbajtjen e tyre si duhet. Një arsye e dytë për marketing tek implementuesit dhe operatorët është që të përdoret krijimtaria dhe ekspertiza e tyre. Këta janë njerëzit, që, kur ndërgjegjësohen për një teknologji të re të veçantë, janë të pajisur më së miri me njohuri për të identifikuar një nevojë specifike që mund të plotësojë kjo teknologji. Kjo mund të gjenerojë aplikime të reja dhe inovative të teknologjive të provuara dhe në zhvillim. Implementuesit dhe operatorët, gjithashtu, mund të jenë zëdhënës të fuqishëm për SIT-in në shtëpitë dhe komunitetet e tyre. Kur këta njerëz janë të informuar dhe entuziastë për SIT-in, ata mund të fillojnë një marketing përmes kontaktit të tyre të përditshëm me publikun e gjerë.

Strategjia e marketingut. Fushata më efektive e marketingut do të jetë ajo që i përshtatet secilit prej audiencës së synuar. Çdo audiencë do të ketë nevoja të ndryshme informacioni dhe mënyra më e mirë për të arritur një grup mund të mos funksionojë më së miri për grupin tjetër. Kështu, duhet të hartohet një strategji e marketingut që adreson nevojat dhe karakteristikat unike të secilit grup. Një strategji efektive e marketingut duhet të përcaktojë se si të marrë materiale për marketing tek audiencia. Meqenëse marketingu SIT synon më shumë se një audiencë, do të ketë një strategji të ndryshme për secilin audiencë. Për shembull, një ose më shumë nga teknikat e mëposhtme mund të përdoren për shpërndarjen e informacionit për publikun udhëtues:

- i. lidhje nga faqet e internetit të njohura;
- ii. ngjarjet në media;
- iii. pika reklamimi në televizion dhe radio; “Altoparlantët e SIT-it”, të disponueshëm për prezantime para grupeve qytetare dhe materiale arsimore të shpërndara në shkolla dhe universitete.

SHTOJCË 1
DOKUMENTE REFERENCE TË MIRATUARA NGA INSTITUCIONET E BE-së NË
LIDHJE ME SIT-in

Për të përfituar plotësisht nga avantazhet që sistemet dhe programet me bazë TIK mund të sjellin në sektorin e transportit, është e nevojshme të sigurohet ndërveprim dhe vazhdimësi të shërbimeve midis sistemeve të ndryshme në të gjithë Evropën. Ekzistenca e standardeve të përbashkëta evropiane dhe specifikimeve teknike është parësore për të siguruar ndërveprimin e shërbimeve dhe programeve të SIT-it dhe për të përshpejtuar prezantimin dhe ndikimin e tyre. Duhet të ndiqet bashkëpunimi ndërkombëtar që synon harmonizimin global.

Për këtë qëllim, Parlamenti Evropian dhe Komisioni Evropian kanë miratuar dokumente (direktiva, rregullore, udhëzime etj.), të cilat janë renditur më poshtë. Kjo listë mund të duket e gjatë, por duhet të theksohet se shumica e infrastrukturës dhe e pajisjeve të saj që ofrohen në treg nga furnitorë të ndryshëm (veçanërisht ata nga Evropa) janë tashmë në përputhje me specifikimet e treguara më lart. Sidoqoftë, dokumentet e tenderit, që do të përdoren në Shqipëri për blerjen e ardhshme të SIT-it, duhet të bëjnë referenca të qarta në dokumentet e listuara më poshtë.

- direktiva 2010/40/BE e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit për kornizën për vendosjen e sistemeve inteligjente të transportit në fushën e transportit rrugor dhe lidhja me mënyrat e tjera të transportit, e cila është përafuar pjesërisht me udhëzimin nr. 3616/3 datë 21.7.2017;

- vendimi (BE) 2017/2380 i Parlamentit Evropian dhe të Këshillit, i 12 dhjetorit 2017, për ndryshimin e direktivës 2010/40/BE, për sa i përket periudhës së adaptimit të akteve të deleguara;

- kuadri strategjik për sistemet inteligjente të transportit në Ballkanin Perëndimor (CONNECTA 2019);

- azhurnimi i programit të punës, në lidhje me veprimet sipas nenit 6(3) të direktivës 2010/40/BE (11 nëntor 2018);

- rregullorja e deleguar e Komisionit (BE) nr. 305/2013, që plotëson direktivën 2010/40/BE të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit në lidhje me dispozitën e harmonizuar për një thirrje elektronike ndërvepruese të BE-së;

- rregullorja e deleguar e Komisionit (BE) nr. 885/2013, që plotëson direktivën SIT 2010/40/BE të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit, në lidhje me ofrimin e shërbimeve të informacionit për vendet e parkimit të sigurt për kamionë dhe automjete komerciale;

- rregullorja e deleguar e Komisionit (BE) nr. 886/2013 që plotëson direktivën 2010/40/BE të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit, në lidhje me të dhënat dhe procedurat për sigurimin, kur është e mundur, të informacionit minimal të trafikut universal të lidhura me sigurinë rrugore, pa pagesë për përdoruesit;

- rregullorja e deleguar e Komisionit (BE) nr. 962/2015, që plotëson direktivën 2010/40/BE të Parlamentit Evropian dhe Këshillit, në lidhje me ofrimin e shërbimeve të informacionit të trafikut në mbarë BE-në në kohë reale;

- rregullorja e deleguar e Komisionit (BE) nr. 2017/1926, që plotëson direktivën 2010/40/BE të Parlamentit Evropian dhe Këshillit, në lidhje me ofrimin e shërbimeve të informacionit multimodal të udhëtimit në të gjithë BE-në;

- vendimi i Komisionit 2008/8455/EC përfundimtar, për përfundimin e një Marrëveshjeje zbatuese midis Komisionit Evropian dhe Departamentit të Transportit të Shteteve të Bashkuara të Amerikës në fushën e kërkimit mbi Sistemet e Transportit Inteligjent dhe Aplikimet e Teknologjive të Informacionit dhe Komunikimit në transportin rrugor;

- COM (2008) 886 përfundimtar: Plani i Veprimit për Komunikimin, i Komisionit, për vendosjen e sistemeve inteligjente të transportit në Evropë;

- vendimi i Komisionit 2008/671/EC, mbi përdorimin e harmonizuar të spektrit të radios në bandën e frekuencës 5875-5905 MHz për aplikacione të lidhura me sigurinë e Sistemeve Inteligjente të Transportit (SIT);

- rekomandimi C/2006/7125: Sistemet e informacionit dhe të komunikimit të sigurt dhe efikas në automjete: azhurnimi i deklaratës evropiane të parimeve në ndërfaqen e makinerisë njerëzore (EsoP);
- COM (2016) 787 përfundimtar: Raportim për monitorimin dhe vlerësimin e veçorive të përparuara të sigurisë së automjeteve, efektivitetin e kostove dhe fizibilitetit të tyre për rishikimin e rregulloreve për sigurinë e përgjithshme të automjeteve dhe mbrojtjen e këmbësorëve dhe përdoruesve të tjerë të rrezikuar në rrugë;
- RSCOM17-26 rev. 3 (Final): Standardizimi i kërkesave për CEPT-në për të studiuar shtrirjen e Bandës së Sigurisë së Sistemeve Inteligjente të Transportit (SIT) në 5.9 GHz;
- COM (2018) 283 përfundimtar: komunikimi i Komisionit, “Në rrugën drejt mobilitetit të automatizuar: Një strategji e BE-së për lëvizjen e së ardhmes”;
- kërkesë për standardizim M/546: vendim zbatues i Komisionit, i datës 12.2.2016, mbi një kërkesë për standardizim, për standardizimin e organizatave evropiane, në lidhje me Sistemet e Transportit Inteligjent (SIT) në zonat urbane, në mbështetje të direktivës 2010/40/EU të Parlamentit Evropian dhe Këshillit, të 7 korrikut 2010, në kuadër të vendosjes së Sistemeve Inteligjente të Transportit në fushën e transportit rrugor dhe të lidhjes me mënyrat e tjera të transportit;
- COM (2016) 766 - Një strategji evropiane mbi bashkëpunimin e sistemeve të transportit inteligjent, një moment historik drejt lëvizjes bashkëpunuese, të lidhur dhe të automatizuar;
- direktiva 2014/94/BE e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit për vendosjen e infrastrukturës alternative të karburanteve.