

**STRATEGJIA SEKTORIALE E TRANSPORTIT  
DHE PLANI I VEPRIMIT 2030**

# Tabela e përmbajtjes

Tabela e përmbajtjes .....	1
Lista e Shkurtimeve .....	3
Lista e Figurave .....	5
Lista e Tabelave .....	5
I – ANALIZA E KUADRIT STRATEGJIK .....	6
Përputhshmëria me SKZHI 2030, PKT3, PKEK.....	11
II – VIZIONI, QËLLIMET E POLITIKAVE DHE OBJEKTIVAT SPECIFIKË .....	12
Vizioni 2030.....	12
Objektivi 1.2 Zbatim i plotë i <i>acquis</i> të Bashkimit Evropian në të gjitha llojet e transportit .....	17
Prioriteti Strategjik 2 – Forcimi i ndërlidhjes rajonale dhe integritimit me Rrjetin e Transportit Trans-Evropian (TEN-T) të Bashkimit Evropian .....	19
Objektivi 2.1. Përfundimi i Rrjetit TEN-T Kryesor dhe Gjithëpërfshirës (Rrjeti Kryesor deri në vitin 2030 / Rrjeti Gjithëpërfshirës deri në vitin 2050) .....	20
Objektivi 2.2 Funkzionimi i plotë i Sistemit të Menaxhimit të Aseteve Rrugore (RAMS) dhe zbatimi i kontratave shumëvjeçare të mirëmbajtjes të bazuara në performancë në rrjetet rrugore Kryesore dhe Gjithëpërfshirës.....	23
Objektivi 2.3 Përmirësimi i ndërlidhjes ndërkufitare me vendet fqinje të Ballkanit Perëndimor .....	24
Prioriteti Strategjik 3 – Fuqizimi i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme, Inteligjente, Multimodale, Rezistente dhe Klimatiksht Neutrale.....	26
Objektivi 3.1 Dekarbonizimi i transportit, zhvillimi i infrastrukturës së karburanteve alternative dhe integrimi i energjisë së rinovueshme në rrjetin TEN-T dhe mobilitetin urban .....	27
Objektivi 3.2 Zbatimi i Sistemeve Inteligjente të Transportit (SIT), biletimit digjital, sistemeve elektronike të tarifimit (e-tolling) (kur është e aplikueshme), si dhe i menaxhimit inteligjent të trafikut në gjithë rrjetin TEN-T.....	29
Objektivi 3.3 Promovimi i multimodalitetit, zhvendosjes ndërmjet mënyrave të transportit dhe transportit të kombinuar .....	33
Objektivi 3.4 Rritja e qëndrueshmërisë së infrastrukturës së transportit ndaj ndikimeve klimatike dhe fatkeqësive natyrore .....	35
Objektivi 3.5 Reforma në rrjetin e transportit rrugor ndërqytetas të udhëtarëve .....	37
Objektivi 3.6 Krijimi i një kuadri mbështetës për hartimin dhe zbatimin e Planeve të Qëndrueshme të Lëvizshmërisë Urbane (SUMP) në qytetet kryesore.....	40

Prioriteti Strategjik 4 – Rritja e Sigurisë, Mbrojtjes dhe Garantimi i të Drejtave të Udhëtarëve.....	41
Objektivi 4.1 – Përforcimi i Menaxhimit të Sigurisë Multimodale dhe Mbikëqyrjes Rregullatore të Transportit .....	42
Objektivi 4.2 – Përforcimi i Zbatimit të Rregullave të Sigurisë dhe Sociale në të Gjitha Modalitetet e Transportit.....	43
Objektivi 4.3 – Përmirësimi i Mbrojtjes së të Drejtave të Udhëtarëve, Cilësisë së Shërbimeve dhe Aksesueshmërisë në të gjitha Modalitetet e Transportit .....	44
Objektivi 4.4 – Përforcimi i Sigurisë së Transportit në Porte, Aeroporte dhe Nyje Multimodale.....	45
III – ZBATIMI, PËRGJEGJËSIA INSTITUCIONALE, LLOGARIDHËNIA DHE MONITORIMI	50
Vlerësimi .....	52
IV – KUADRI FINANCIAR DHE PLANI I VEPRIMIT (2030).....	54
Konkluzione.....	56

## Lista e Shkurtimeve

<b>AAC</b>	Autoriteti i Aviacionit Civil
<b>AFIR</b>	Rregullorja për Infrastrukturën e Karburanteve Alternative
<b>AKISA</b>	Autoriteti Kombëtar i Investigimit për Sigurinë e Operimit në Aviacionin Civil
<b>ARRSH</b>	Autoriteti Rrugor Shqiptar
<b>ASRR</b>	Auditimi i Sigurisë Rrugore
<b>BE</b>	Bashkimi Evropian
<b>BERZH</b>	Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim
<b>BSEC</b>	Bashkëpunimi Ekonomik i Detit të Zi
<b>CEF</b>	Mekanizmi i Ndërlidhjes Evropiane (Connecting Europe Facility)
<b>CEVNI</b>	Kodi Evropian për Ujërat e Brendshme
<b>CRM</b>	Tregu i Përbashkët Rajonal
<b>DPSHTRR</b>	Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor
<b>DSHP</b>	Detyrimi i Shërbimit Publik
<b>EASA</b>	Agjencia Evropiane e Sigurisë së Aviacionit
<b>ECAA</b>	Hapësira e Përbashkët Evropiane e Aviacionit
<b>eCMR</b>	Versioni digjital i dokumentit të transportit të mallrave CMR
<b>EETS</b>	Shërbimi Elektronik Evropian i Pagesës së Tarifave
<b>eFTI</b>	Informacioni elektronik për transportin e mallrave
<b>EIP</b>	Plani Ekonomik dhe i Investimeve për Ballkanin Perëndimor
<b>EJ</b>	Evropa Juglindore
<b>EKORR</b>	Autoriteti Kombëtar i Operimit Rrugor
<b>EMSA</b>	Agjencia Evropiane e Sigurisë Detare
<b>EMSWe</b>	Mjedisi i Vetëm Detar Evropian
<b>ERA</b>	Agjencia e Bashkimit Evropian për Hekurudhat
<b>ERTMS</b>	Sistemi Evropian i Menaxhimit të Trafikut Hekurudhor
<b>FIDIC</b>	Federata Ndërkombëtare e Konsulentëve Inxhinierë
<b>GIS</b>	Sistemi i Informacionit Gjeografik
<b>GIZ</b>	Agjencia Gjermane për Bashkëpunim Ndërkombëtar

<b>HSH</b>	Hekurudha Shqiptare
<b>ICAO</b>	Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil
<b>IMO</b>	Organizata Ndërkombëtare Detare
<b>INSTAT</b>	Instituti i Statistikave
<b>IPA</b>	Instrumenti i Ndihmës së Para-Anëtarësimit
<b>ISRR</b>	Inspektimi i Sigurisë Rrugore
<b>ITF</b>	Forumi Ndërkombëtar i Transportit
<b>KE</b>	Komisioni Evropian
<b>KPIs</b>	Indikatorët Kryesorë të Performancës
<b>KSHP</b>	Kontrulli Shtetëror Portual
<b>MF</b>	Ministria e Financave
<b>MIE</b>	Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë
<b>MIK</b>	Menaxhimi i Integruar i Kufijve
<b>MMTIS</b>	Shërbime Multimodale të Informacionit për Udhëtime
<b>NSPP</b>	Lista Unike e Projekteve me Rëndësi Kombëtare
<b>OECD</b>	Organizata për Bashkëpunim dhe Zhvillim Ekonomik
<b>OKB</b>	Organizata e Kombeve të Bashkuara
<b>OZHQ</b>	Objektivat e Zhvillimit të Qëndrueshëm
<b>PAK</b>	Persona me Aftësi të Kufizuara
<b>PBA</b>	Programi Buxhetor Afatmesëm
<b>PBMC</b>	Mirëmbajtje e bazuar në performancë
<b>PFSA</b>	Vlerësimi i Sigurisë së Objekteve Portuale
<b>PKA</b>	Pika Kombëtare të Aksesit
<b>PKEK</b>	Plani Kombëtar i Energjisë dhe Klimës
<b>PKK(s)</b>	Pika(t) e Kalimit Kufitar
<b>PKT</b>	Plani Kombëtar i Transportit
<b>PS</b>	Prioritet Strategjik
<b>RAMS</b>	Sistemi i Menaxhimit të Aseteve Rrugore
<b>RTTI</b>	Informacion i Trafikut në Kohë Reale
<b>SAF</b>	Karburant i Qëndrueshëm për Aviacionin

<b>SIT</b>	Sisteme Inteligjente Transporti
<b>SKZHI</b>	Strategjia Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim
<b>SST</b>	Strategjia Sektoriale e Transportit
<b>SMS</b>	Sisteme të Menaxhimit të Sigurisë
<b>SUMP</b>	Plan i Lëvizshmërisë të Qëndrueshëm Urban
<b>TEN-T</b>	Rrjeti Trans-Evropian i Transportit
<b>TCT</b>	Traktati i Komunitetit të Transportit
<b>TIA</b>	Aeroporti Ndërkombëtar i Tiranës
<b>TSI</b>	Specifikime Teknike për Ndërveprueshmëri
<b>UNECE</b>	Komisioni Ekonomik i OKB-së për Evropën
<b>VTMIS</b>	Sistemi i Menaxhimit dhe Informacionit të Trafikut Detar
<b>WB</b>	Ballkani Perëndimor
<b>WBIF</b>	Instrumenti i Investimeve për Ballkanin Perëndimor
<b>WB SSMS</b>	Strategjia e Lëvizshmërisë së Qëndrueshme dhe Inteligjente për Ballkanin Perëndimor

## Lista e Figurave

Figura 1 – Korridoret Evropiane të Transportit .....	19
Figura 2 - Zgjatimi Indikativ i Rrjetit Trans-Evropian të Transportit (TEN-T) për Rrjetin Kryesor dhe Gjithëpërfshirës në Ballkanin Perëndimor .....	21

## Lista e Tabelave

Tabela 1 – Prioritetet Strategjike .....	13
Tabela 2 - Objektiva Specifike, Rezultate dhe Tregues .....	47
Tabela 3 - Vlerësimi i Riskut dhe Zvogëlimi i tij .....	54

# I – ANALIZA E KUADRIT STRATEGJIK

## Hyrje dhe Konteksti

Strategjia Sektoriale e Transportit 2030 (SST) përbën dokumentin themelor strategjik që përcakton kuadrin e politikave dhe orientimin afatgjatë për zhvillimin e qëndrueshëm të sistemit të transportit në Republikën e Shqipërisë. Përmes përcaktimit të objektivave të qarta, realiste dhe të matshme, si dhe një qasjeje të harmonizuar ndërsektoriale, strategjia synon të mundësojë integrimin e plotë të rrjetit kombëtar të transportit në Rrjetin Trans-Evropian të Transportit (TEN-T), të kontribuojë në avancimin e procesit të anëtarësimit të vendit në Bashkimin Evropian dhe të përshpejtojë tranzicionin drejt një sistemi transporti modern, të sigurt, të qëndrueshëm dhe inteligjent.

Pozicioni gjeografik i Shqipërisë, si një nyje strategjike në rajon, si dhe roli i saj në korridoret e lidhshmërisë së Ballkanit Perëndimor, krijojnë potencial të konsiderueshëm për nxitjen e rritjes ekonomike, forcimin e lidhshmërisë rajonale dhe integrimin e tregjeve. Në këtë kontekst, kuadri kombëtar i politikave të transportit përcakton prioritetet dhe objektivat strategjike të mirëstrukturuara, të fokusuara në përputhshmërinë institucionale, modernizimin e infrastrukturës, dixhitalizimin e shërbimeve, rritjen e qëndrueshmërisë, përmirësimin e sigurisë dhe zhvillimin e integritit multimodal.

Zhvillimi i sektorit të transportit në Shqipëri mbështetet në mësimet e nxjerra nga cikli strategjik pararendës dhe siguron një përafrim të ngushtë me dokumentet kryesore strategjike në nivel kombëtar, rajonal dhe evropian. Zhvillimi i sektorit të transportit në Shqipëri mbështetet në përvojën dhe arritjet gjatë periudhës së zbatimit dhe monitorimit të strategjisë së mëparshme pararendës dhe siguron një përafrim të plotë me dokumentet kryesore strategjike në nivel kombëtar, rajonal dhe evropian.

SST 2030 është plotësisht e harmonizuar me Strategjinë Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim 2030 (SKZHI)<sup>1</sup>, të miratuar në shkurt 2023. Strategjia kontribuon drejtpërdrejt në arritjen e Objektivave të Zhvillimit të Qëndrueshëm (OZHQ)<sup>2</sup>, duke synuar ofrimin e një sistemi lëvizshmërie moderne, efikase dhe miqësore me mjedisin për periudhën 2026–2030 dhe më tej.

Strategjia dhe Plani përkatës i Veprimit janë në përputhje të plotë me objektivat strategjike të Qeverisë Shqiptare dhe marrin në konsideratë Projektet Prioritare, të listuara në Listën Unike të Projekteve Prioritare Sektoriale (NSPP), të miratuar me vendim të Këshillit të Ministrave.

Ky dokument strategjik pasqyron angazhimet politike të vendit në kuadër të Strategjisë për Evropën Juglindore 2030<sup>3</sup>, Strategjisë për Lëvizshmëri të Qëndrueshme dhe Inteligjente për Ballkanin Perëndimor<sup>4</sup>, Marrëveshjes së Gjelbër Evropiane (European Green Deal)<sup>5</sup>, Planit Ekonomik dhe të Investimeve (EIP)<sup>6</sup> për Ballkanin Perëndimor 2021–2027, Planit të Ri të

<sup>1</sup> <https://qbz.gov.al/eli/vendim/2023/02/22/88/59519cb2-2180-4e7e-9d91-68545a68e008>

<sup>2</sup> <https://sdgs.un.org/goals>

<sup>3</sup> <https://www.rcc.int/see2030/files/SEE-2030-strategy.pdf>

<sup>4</sup> <https://www.transport-community.org/wp-content/uploads/2021/06/Strategy-for-Sustainable-and-Smart-Mobility-in-the-Western-Balkans>

<sup>5</sup> [https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_en](https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en)

<sup>6</sup> [https://enlargement.ec.europa.eu/system/files/2020-10/communication\\_on\\_wb\\_economic\\_and\\_investment\\_plan\\_october\\_2020\\_en.pdf?utm\\_](https://enlargement.ec.europa.eu/system/files/2020-10/communication_on_wb_economic_and_investment_plan_october_2020_en.pdf?utm_)

Rritjes së Bashkimit Evropian<sup>7</sup> (2023), Agjendës së Gjellbër për Ballkanin Perëndimor<sup>8</sup>, si dhe Planit Dhjetëvjeçar të Veprimit të Kombeve të Bashkuara për Sigurinë Rrugore 2021–2030<sup>9</sup>. SST 2030 është e përafuar ngushtë me Planet e Veprimit për të Ardhmen 2025–2027<sup>10</sup> për Ballkanin Perëndimor dhe ndërtohet mbi rezultatet e Procesit të Vlerësimit të Bashkimit Evropian, përfshirë Piketat Përmbyllëse, si dhe mbi zbatimin e Rregullores (BE) 2024/1679<sup>11</sup> për zhvillimin e rrjetit TEN-T.

SST 2030 shërben si bazë orientuese për alokimin e fondeve vjetore nga buxheti i shtetit për sektorin e transportit, duke kontribuar në përmirësimin e proceseve të planifikimit, monitorimit dhe prioritarizimit të investimeve. Njëkohësisht, ajo përbën një dokument referencë kyç për partnerët ndërkombëtarë, duke siguruar që asistencë dhe financimi i tyre të harmonizohen me prioritetet kombëtare të sektorit të transportit dhe të jenë në përputhje me agjendën e integritit evropian të Shqipërisë.

Koordinimi ndërinstitucional ndërmjet Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë dhe ministrive të tjera përkatëse, agjencive zbatuese/rregullatore përkatëse sipas llojeve të transportit, Sekretariatit të Komitetit të Transportit, institucioneve të Bashkimit Evropian, institucioneve financiare ndërkombëtare dhe partnerëve të tjerë të rëndësishëm, do të ketë një rol thelbësor në arritjen e qëllimeve dhe objektivave të përcaktuara në këtë Strategji.

## Politikat dhe Kuadri Ligjor

Politikat dhe kuadri ligjor i transportit në Republikën e Shqipërisë bazohen në objektivin strategjik të përafimit të plotë me *acquis* të Bashkimit Evropian, si dhe në angazhimin më të gjerë për zhvillimin e lidhshmërisë së qëndrueshme në kuadër të Grupkapitullit 4 “Agjenda e Gjellbër dhe Ndërlidhja e Qëndrueshme” të negociatave për anëtarësimin në BE.

Aktivitetet e transportit në Shqipëri rregullohen nga një kuadër ligjor sektorial i organizuar sipas llojeve të transportit, i përbërë nga kode dhe ligje themelore që përbëjnë nivelin më të lartë të hierarkisë legjislative në sektor:

- Kodi Rrugor<sup>12</sup> – Ligji nr. 8378, datë 22.07.1998 (i ndryshuar);
- Kodi Hekurudhor<sup>13</sup> – Ligji nr. 142, datë 22.12.2016;
- Kodi Detar<sup>14</sup> – Ligji nr. 9251, datë 08.07.2004 (i ndryshuar);
- Kodi Ajror<sup>15</sup> – Ligji nr. 96/2020.

Këto akte ligjore plotësohen nga akte nënligjore që përcaktojnë standardet operacionale, të sigurisë dhe standardet mjedisore për funksionimin e sistemit të transportit, si dhe nga një kuadër i gjerë legjislacioni horizontal, përfshirë aktet ligjore që rregullojnë mbrojtjen e mjedisit, ushtrimin e veprimtarisë dhe pranimin në profesion, prokurimin publik, koncesionet, licensimin, etj.

<sup>7</sup> [https://enlargement.ec.europa.eu/system/files/2023-11/COM\\_2023\\_691\\_New%20Growth%20Plan%20Western%20Balkans.pdf?utm](https://enlargement.ec.europa.eu/system/files/2023-11/COM_2023_691_New%20Growth%20Plan%20Western%20Balkans.pdf?utm)

<sup>8</sup> <https://www.rcc.int/greenagenda>

<sup>9</sup> <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/decade-of-action-for-road-safety>

<sup>10</sup> <https://www.transport-community.org/wp-content/uploads/2025/05/Next-Generation-Action-Plans-for-the-Western-Balkans-digital.pdf>

<sup>11</sup> [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L\\_202401679](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202401679)

<sup>12</sup> <https://qbz.gov.al/preview/ad1c89b1-88fa-402f-8456-a653dcbd44dd>

<sup>13</sup> [https://www.infrastruktura.gov.al/wp-content/uploads/2022/11/ligji-2016-12-22-142\\_Kodi-hekurudhor-i-RSH.pdf](https://www.infrastruktura.gov.al/wp-content/uploads/2022/11/ligji-2016-12-22-142_Kodi-hekurudhor-i-RSH.pdf)

<sup>14</sup> <https://qbz.gov.al/share/75TslI-pQdenBEnQD6Geig>

<sup>15</sup> <https://qbz.gov.al/eli/ligji/2020/07/23/96/8768598f-49cf-4817-a8e5-65922feab183;q=96%2F2020>



Procesi i përafrimit me *acquis* të Bashkimit Evropian në kuadër të Kapitullit 14 (Politika e Transportit), Kapitullit 21 (Rrjetet Trans-Evropiane) dhe Kapitullit 27 (Mbrojtja e Mjedisit dhe Ndryshimet Klimatike) po avancojnë gradualisht, në përputhje me standardet e BE-së për harmonizimin ligjor, zbatimin efektiv dhe forcimin e kapaciteteve rregullatore dhe institucionale.

Pavarësisht progresit të arritur, sektori i transportit vijon të përballë me sfida strukturore, të cilat lidhen me kapacitetet dhe efektivitetin e autoriteteve mbikëqyrëse, nivelin e digjitalizimit të proceseve të qeverisjes, funksionimin e mekanizmave të zbatimit dhe adresimin e nevojave të investimeve infrastrukturore. Adresimi sistematik i këtyre çështjeve përbën një parakusht për forcimin e përputhshmërisë rregullatore, rritjen e sigurisë së transportit, përmirësimin e lidhshmërisë rajonale dhe integrimin efektiv në Tregun e Përbashkët të Bashkimit Evropian.

## Kuadri Institucional

Qeverisja e sektorit të transportit në Republikën e Shqipërisë është e ndërtuar mbi një arkitekturë institucionale shumë-nivelëshe, e cila siguron hartimin, koordinimin dhe zbatimin e politikave publike, mbikëqyrjen rregullatore dhe përputhshmërinë me standardet rajonale dhe ndërkombëtare në të gjitha modalitetet e transportit.

- Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë (MIE) ushtron funksionin drejtues në nivel qendror, duke garantuar hartimin e politikave sektoriale, planifikimin strategjik afatmesëm dhe afatgjatë, si dhe koordinimin ndërsektorial dhe ndërinstitucional në nivel kombëtar dhe ndërkombëtar.

- Transporti rrugor dhe infrastruktura rrugore administrohen, rregullohen, zhvillohen dhe mbikëqyren përmes Autoritetit Rrugor Shqiptar (ARRSH), i cili është përgjegjës për planifikimin, ndërtimin, rehabilitimin dhe mirëmbajtjen e rrjetit rrugor kombëtar, dhe Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor (DPSHTRR), që mbulon funksione kyçe si regjistrimi i mjeteve, administrimi i dokumentacionit të qarkullimit, licensimi i operatorëve, kontrolli teknik i mjeteve dhe ofrimi i shërbimeve për përdoruesit e transportit rrugor.

- Transporti hekurudhor administrohet përmes shoqërisë së ristrukturuar Hekurudha Shqiptare (HSH), e organizuar në njësi funksionale të ndara për menaxhimin e infrastrukturës dhe shërbimet e transportit të udhëtarëve/mallrave/mirëmbajtjen e mjeteve lëvizëse. Funksionet e sigurisë, rregullimit, licensimit dhe hetimit të aksidenteve kryhen nga autoritete të pavarura, përkatësisht Autoriteti i Sigurisë Hekurudhore, Autoriteti Rregullator Hekurudhor, Autoriteti i Licensimit Hekurudhor dhe Autoriteti i Investigimit të Aksidenteve Hekurudhore dhe Detare.

- Transporti detar administrohet nga Drejtoria e Përgjithshme Detare, e cila ushtron kompetencat në fushën e sigurisë dhe mbrojtjes detare, drejtimit dhe organizimit të Kapitenerive të Porteve, kontrollit shtetëror portual dhe kontrollit të flamurit, si dhe menaxhimit të regjistrimit të anijeve dhe të detarëve. Porti i Durrësit operon si autoritet portual, ndërsa portet e Vlorës, Shëngjinit dhe Sarandës operojnë si shoqëri tregtare në pronësi shtetërore. Roja Bregdetare Shqiptare dhe Qendra Operacionale Ndërinstitucionale Detare (nën varesinë e Ministrisë së Mbrojtjes) janë përgjegjëse për koordinimin dhe realizimin e operacioneve të kërkim-shpëtimit në det, si dhe për reagimin ndaj ndotjes detare.

- Transporti ajror rregullohet dhe mbikëqyret nga Autoriteti i Aviacionit Civil (AAC), ndërsa Albcontrol është përgjegjës për ofrimin e shërbimeve të navigimit ajror. Investigimi i pavarur i aksidenteve dhe incidenteve në aviacionin civil kryhet nga Autoriteti Kombëtar i Investigimit

për Sigurinë e Operimit në Aviacionin Civil (AKISA). Infrastruktura aeroportuale e vendit përfshin Aeroportin Ndërkombëtar të Tiranës, Aeroportin e Kukësit dhe Aeroportin e Vlorës, aktualisht në fazë ndërtimi.

Shqipëria merr pjesë aktive në organizata rajonale dhe ndërkombëtare të transportit, përfshirë Komunitetin e Transportit (TCT), Komisionin Ekonomik të OKB-së për Evropën (UNECE), Forumin Ndërkombëtar të Transportit / OECD (ITF/OECD), Organizatën Ndërkombëtare Detare (IMO), Organizatën Ndërkombëtare të Aviacionit Civil (ICAO), Bashkëpunimin Ekonomik të Detit të Zi (BSEC), EUROCONTROL, Konferenca Europiane e Aviacionit Civil (ECAC), Agjencinë Evropiane të Hekurudhave (ERA), Memorandumin e Mirëkuptimit të Mesdheut (MED MoU), etj., duke siguruar një përafrim të vazhdueshëm me standardet ndërkombëtare dhe të Bashkimit Evropian.

## Arritjet, Mësimet e Nxjerra dhe Faktorët Nxitës të Ndryshimit

Që prej miratimit të Strategjisë së mëparshme të Sektorit të Transportit, Shqipëria ka shënuar përparime të ndjeshme në modernizimin dhe integrimin e sistemit kombëtar të transportit në të gjitha mënyrat e transportit. Këto përparime reflektohen në një sërë arritjesh kyçe, të cilat përfshijnë:

- Përafrim të ndjeshëm me *acquis* të BE-së në fushën e transportit rrugor, lidhur me pranimin në treg, ushtrimin e veprimtarisë, kompetencës profesionale, transportit të mallrave të rrezikshme, kriterëve të licensimit të operatorëve në transportin ndërkombëtar të udhëtarëve dhe mallrave, rregullave sociale, kontratave të shërbimit publik dhe standardeve të mjeteve.
- Përfundimin dhe miratimin e aktit ligjor mbi Shërbimet e Informacionit në Kohë Reale (RTTI). Paralelisht, është hartuar dhe finalizuar legjislacioni kombëtar për përafrimin me Direktivën 2009/33/KE mbi promovimin e mjeteve të pastra dhe me efikasitet energjetik në transportin rrugor, i cili është gati për miratim. Gjithashtu, në dhjetor 2025 është miratuar akti ligjor që përafrohet Direktivën për Sistemet Inteligjente të Transportit (SIT) 2010/40/BE, si edhe është përgatitur dhe është në fazë finalizimi akti ligjor për përafrimin me Rregulloren për Infrastrukturën e Karburanteve Alternative (AFIR).
- Zbatimin e reformave strukturore në sektorin hekurudhor, përmes përafrimit të Paketës së Katërt Hekurudhore dhe krijimit të autoriteteve të pavarura rregullatore dhe të sigurisë, në përputhje me kërkesat e Bashkimit Evropian.
- Forcimin e sigurisë detare dhe përmirësimin e performancës së flotës tregtare, në përputhje me kërkesat e Memorandumit të Mirëkuptimit të Parisit për Kontrollin Shtetëror Portual (Paris MoU), krahas modernizimit të infrastrukturës portuale dhe zhvillimit të projekteve strategjike për Porto Romanon dhe Triportin e Vlorës.
- Zgjerimin e kapaciteteve të aviacionit civil dhe përafrimin e mëtejshëm me kuadrin rregullator të Bashkimit Evropian për sigurinë në operim, sigurinë e aviacionit dhe të drejtat e udhëtarëve, në kuadër të integritimit në Zonën e Përbashkët Evropiane të Aviacionit<sup>16</sup> (ECAA). Zbatimi efektiv i standardeve ndërkombëtare nga Autoriteti i Aviacionit Civil (AAC), në përputhje me kërkesat e ICAO-s, arriti nivelin 89% në vitin 2025, duke tejkaluar mesataren e vendeve anëtare të BE-së. Gjithashtu, NATO ka njohur standardet e aplikuara nga AAC për certifikimin e vlefshmërisë ajrore.

<sup>16</sup> [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:22006A1016\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:22006A1016(01))

- Rritjen e nivelit të digjitalizimit përmes operacionalizimit/funksionimit të Qendrës Kombëtare të Monitorimit të Trafikut Rrugor, integritit të shërbimeve elektronike të qeverisjes e-government dhe vendosjes graduale të Sistemeve Inteligjente të Transportit (SIT).
- Krijimin e strukturave të specializuara për operimin dhe menaxhimin e shërbimeve të transportit, përfshirë EKORR për operimin rrugor dhe tarifimin, si dhe MobAI, me qëllim organizimin dhe ofrimin e shërbimeve të transportit publik rrugor të udhëtarëve.
- Hartimin e Strategjisë Kombëtare të Sigurisë Rrugore 2026–2030, e bazuar në qasjen “Vizion Zero”.
- Përsheptimin e zhvillimit të infrastrukturës së transportit përgjatë Korridorit Adriatiko–Jonian, Korridorit VIII dhe lidhjes hekurudhore Durrës–Tiranë–Rinas, si projekte me rëndësi të veçantë për lidhshmërinë kombëtare dhe rajonale.

Arritjet e deritanishme theksojnë nevojën për forcimin e mëtejshëm të kapaciteteve institucionale, përmirësimin e qeverisjes rregullatore, zhvillimin e planifikimit afatgjatë, rritjen e koordinimit ndërinstitucional, promovimin e infrastrukturës rezistente/të qëndrueshme ndaj ndryshimeve klimatike, si dhe forcimin e kapaciteteve për menaxhimin efektiv të projekteve.

## Progresi aktual i përafrimit me *acquis* të BE-së

Rruga e integritit evropian të Shqipërisë, e materializuar përmes nënshkrimit të Marrëveshjes së Stabilizim-Asociimit në vitin 2006, marrjes së statusit të vendit kandidat në vitin 2014 dhe çeljes së negociatave të anëtarësimit në vitin 2020, ka përsheptuar ndjeshëm procesin e përafrimit të legjislacionit kombëtar me *acquis* të Bashkimit Evropian në sektorin e transportit.

Procesi i vlerësimit (screening) për Grupkapitullin 4 (Agjenda e Gjelbër dhe Transporti i Qëndrueshëm) konfirmoi një nivel të moderuar përafrimi me politikën e përbashkët të transportit të BE-së dhe një shkallë përputhshmërie me *acquis* në sektorët e aviacionit civil, transportit rrugor dhe transportit detar. Megjithatë, vlerësimi evidenton nevojën për adresimin e boshllëqeve strukturore dhe operationale, veçanërisht në sigurinë hekurudhore, integritimin multimodal, sigurinë rrugore, lëvizshmërinë urbane të qëndrueshme, zbatimin e Sistemeve Inteligjente të Transportit (SIT) dhe forcimin e kapaciteteve institucionale për zbatim dhe mbikëqyrje.

Raporti i Komisionit Evropian për Shqipërinë 2025<sup>17</sup>, së bashku me Raportin e Vlerësimit për Grupkapitullin 4<sup>18</sup>, nënvizojnë nevojën për përsheptimin e zbatimit të Rrjetit Trans-Evropian të Transportit (TEN-T), forcimin e kapaciteteve institucionale dhe të pavarësisë funksionale të autoriteteve rregullatore, përmirësimin e përgatitjes së projekteve dhe të procedurave të lejeve, si dhe konsolidimin e sistemeve të sigurisë, inspektimit dhe mbikëqyrjes. Përafrimi ligjor me Rregulloren TEN-T vlerësohet si i avancuar; megjithatë, zbatimi praktik mbetet në një fazë të hershme, kryesisht si pasojë e kufizimeve financiare dhe kapaciteteve administrative të pamjaftueshme. Realizimi i rrjetit kryesor TEN-T deri në vitin 2030 dhe i rrjetit gjithëpërfshirës deri në vitin 2050 do të kërkojë një intensifikim të ndjeshëm të përpjekjeve në zhvillimin e infrastrukturës së transportit, forcimin e koordinimit ndërkufitar dhe ndërinstitucional, si dhe vendosjen e mekanizmave të monitorimit të bazuar në performancë, në përputhje me standardet dhe kërkesat e Bashkimit Evropian.

<sup>17</sup> [https://enlargement.ec.europa.eu/albania-report-2025\\_en](https://enlargement.ec.europa.eu/albania-report-2025_en)

<sup>18</sup> [https://enlargement.ec.europa.eu/screening-report-albania-cluster-4-green-agenda-sustainable-connectivity\\_en](https://enlargement.ec.europa.eu/screening-report-albania-cluster-4-green-agenda-sustainable-connectivity_en)

## Përafrimi Strategjik

### Përputhshmëria me SKZHI 2030, PKT3, PKEK

Strategjia Sektoriale e Transportit 2030 (SST) është plotësisht në përputhje dhe e harmonizuar me Strategjinë Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim 2030 (SKZHI), duke kontribuar në forcimin e konkurreshmërisë ekonomike, përmirësimin e cilësisë dhe aksesit në shërbimet e transportit, promovimin e përfshirjes sociale dhe avancimin e objektivave të qëndrueshmërisë mjedisore. SST 2030 mbështet shtyllat e SKZHI përmes promovimit të lëvizshmërisë së sigurt, të gjelbër, inteligjente dhe gjithëpërfshirëse, ndërsa treguesit e saj të performancës janë të integruar dhe kontribuojnë drejtpërdrejt në kuadrin e monitorimit dhe raportimit të SKZHI.

SST 2030 mbështetet nga Plani Kombëtar i Transportit të Shqipërisë, Rishikimi i Dytë<sup>19</sup> (PKT3), i cili ofron bazën analitike për planifikimin multimodal të sistemit të transportit dhe për prioritarizimin e korridoreve dhe ndërhyrjeve kryesore infrastrukturore. SST 2030 e zgjeron këtë kuadër referues duke integruar objektiva dhe masa shtesë në fushat e dekarbonizimit, digjitalizimit, sigurisë së transportit, rritjes së qëndrueshme ndaj rreziqeve klimatike dhe forcimit të kapaciteteve institucionale, duke siguruar një qasje të integruar politike dhe një përafrim të qëndrueshëm me politikat dhe standardet e Bashkimit Evropian.

SST 2030 është gjithashtu plotësisht e harmonizuar me Planin Kombëtar të Energjisë dhe Klimës<sup>20</sup> (PKEK), duke siguruar koherencë ndërmjet ndërhyrjeve në sektorin e transportit dhe objektivave kombëtare për reduktimin e emetimeve të gazeve serrë, rritjen e përdorimit të burimeve të rinovueshme të energjisë dhe promovimin e zhvendosjes modale drejt formave më të qëndrueshme të transportit. Prioritetet e përbashkëta përfshijnë elektrifikimin e flotës së mjeteve, zhvillimin e infrastrukturës së karikimit për automjetet elektrike, elektrifikimin e rrjetit hekurudhor, promovimin e karburanteve të qëndrueshme alternative dhe zhvillimin e zgjidhjeve të avancuara për lëvizshmëri digjitale.

### Përafrimi me Kuadrin e Politikave të BE-së dhe ato Rajonale

Strategjia Sektoriale e Transportit 2030 (SST) është plotësisht koherente me kuadrin strategjik të Bashkimit Evropian dhe të Ballkanit Perëndimor, duke siguruar përputhshmëri të plotë politike, rregullatore dhe investuese në të gjitha nivelet e qeverisjes. Strategjia mbështet drejtpërdrejt objektivat e Marrëveshjes së Gjelbër Evropiane (European Green Deal) dhe paketës “Fit for 55”<sup>21</sup>, përmes integritit të masave për dekarbonizimin e sektorit të transportit, rritjen e përdorimit të energjisë së pastër dhe promovimin e mënyrave të tjera të transportit drejt formave më të qëndrueshme të lëvizshmërisë, modernizimin dhe rigjallërimin e hekurudhave, si dhe promovimin e karburanteve alternative. Njëkohësisht, SST 2030 kontribuon në zbatimin e Planit Ekonomik të Investimeve (EIP) 2021–2027 për Ballkanin Perëndimor, përmes zhvillimit të korridoreve prioritare të Rrjetit Trans-Evropian të Transportit (TEN-T), si dhe promovimit të infrastrukturës së transportit inteligjent, të qëndrueshëm dhe rezistent ndaj ndryshimeve klimatike. Strategjia mbështet gjithashtu Planin e Ri të Rritjes së Bashkimit Evropian për Ballkanin Perëndimor (2023), duke përshpejtuar përafrimin me *acquis*, duke lehtësuar integrimin gradual në Tregun e Përbashkët të Bashkimit Evropian

<sup>19</sup> <https://ital.gov.al/wp-content/uploads/2019/12/PKT3-PJESA-I.pdf>

<sup>20</sup> [https://www.infrastruktura.gov.al/wp-content/uploads/2021/11/NECP-Albania\\_drafti-shqip.pdf](https://www.infrastruktura.gov.al/wp-content/uploads/2021/11/NECP-Albania_drafti-shqip.pdf)

<sup>21</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021DC0550>

dhe duke forcuar ndërveprueshmërinë e sistemeve të transportit në kuadër të Tregut të Përbashkët Rajonal<sup>22</sup> (CRM).

Në nivel rajonal, SST 2030 është e përafuar me Strategjinë për Evropën Juglindore 2030 (SEJ 2030) dhe me Strategjinë për Lëvizshmëri të Qëndrueshme dhe Inteligjente në Ballkanin Perëndimor (2021), duke promovuar lidhshmërinë rajonale, transformimin e gjelbër dhe digjital të sektorit të transportit, si dhe harmonizimin e standardeve teknike dhe procedurave të transportit ndërkufitar.

Njëkohësisht, SST 2030 është në përputhje me Planin Dhjetëvjeçar të Veprimit të Kombeve të Bashkuara për Sigurinë Rrugore 2021–2030, duke synuar reduktimin e ndjeshëm të fataliteteve dhe lëndimeve të rënda nga aksidentet rrugore dhe garantimin e një sistemi transporti më të sigurt, më gjithëpërfshirës dhe më të aksesueshëm për të gjithë përdoruesit e rrugës. Në tërësi, këto përputhshmëri strategjike e pozicionojnë Shqipërinë në një shtyllë kyçe për zhvillimin e lidhshmërisë së qëndrueshme, forcimin e integritit rajonal dhe rritjen e gatishmërisë institucionale dhe infrastrukture të vendit për anëtarësim në Bashkimin Evropian.

## II – VIZIONI, QËLLIMET E POLITIKAVE DHE OBJEKTIVAT SPECIFIKË

### Vizioni 2030

---

*Shqipëria deri në vitin 2030 do të zhvillojë një sistem transporti të sigurt, të qëndrueshëm, inteligjent dhe plotësisht të integruar, i cili është i harmonizuar nga pikëpamja ligjore me acquis të Bashkimit Evropian dhe në përputhje me standardet e Rrjetit Trans-Evropian të Transportit (TEN-T). Sistemi kombëtar i transportit do të mbështesë përparimin e qëndrueshëm mjedisor, forcimin e ndërlidhjes rajonale dhe rritjen e konkurrueshmërisë, përmes promovimit të lëvizshmërisë multimodale, me emetime të ulëta dhe rezistente ndaj ndryshimeve klimatike. Ai do të sigurojë standarde të larta sigurie dhe mbrojtjen e të drejtave të udhëtarëve, do të qeveriset nga institucione të forta, transparente dhe efektive, si dhe do të kontribuojë në arritjen e neutralitetit klimatik, përmirësimin e eficiencës energjetike dhe nxitjen e zhvillimit ekonomik gjithëpërfshirës.*

---

Vizioni i Shqipërisë për zhvillimin e sektorit të transportit deri në vitin 2030 mbështetet në prioritetin afatgjatë të Qeverisë për modernizimin e infrastrukturës së transportit, nxitjen e zhvillimit ekonomik dhe thellimin e integritit rajonal dhe evropian. Ky vizion bazohet në angazhimet që rrjedhin nga Traktati i Komunitetit të Transportit (TCT), Agjenda e Lidhshmërisë për Ballkanin Perëndimor, Agjenda e Gjelbër për Ballkanin Perëndimor, si dhe është i përafuar me Marrëveshjen e Gjelbër të Bashkimit Evropian dhe Strategjinë e BE-së për Lëvizshmëri të Qëndrueshme dhe Inteligjente. Në këtë kuadër, vizioni adreson nevojën për një sistem lëvizshmërie më të qëndrueshëm, më të sigurt, më inteligjent, më rezistent

<sup>22</sup> <https://www.rcc.int/pages/143/common-regional-market?utm>

ndaj ndryshimeve klimatike, dhe plotësisht të integruar dhe të harmonizuar me *acquis* të Bashkimit Evropian dhe në përputhje me Rrjetin Trans-Evropian të Transportit (TEN-T), realizimi i të cilit kërkon një kuadër strategjik të thjeshtuar dhe koherent, institucione të forcuara, si dhe koordinim të përmirësuar ndërmjet aktorëve kombëtarë, rajonalë dhe të Bashkimit Evropian.

## Qëllimet e Politikave dhe Objektivat Specifikë

Prioritetet e sektorit të transportit deri në vitin 2030, siç përcaktohen në Strategjinë Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim 2030 (SKZHI 2030), fokusohen në konsolidimin e një kuadri rregullator dhe ligjor modern dhe të harmonizuar, i cili mbështet zhvillimin e një sistemi transporti efikas, konkurrues dhe të qëndrueshëm. Këto prioritate synojnë garantimin e aksesit të barabartë dhe gjithëpërfshirës në shërbimet e transportit në të gjithë territorin kombëtar, me qëllim nxitjen e zhvillimit të balancuar rajonal dhe reduktimin e pabarazive territoriale. Një theks i veçantë i vihet përshpejtimit të integritimit të Shqipërisë me Bashkimin Evropian dhe vendet e Ballkanit Perëndimor, përmes përafrimit të vazhdueshëm me standardet dhe legjislacionin evropian, si dhe përfshirjes aktive në nismat rajonale të lidhshmërisë. Strategjia adreson gjithashtu përmirësimin e sigurisë, cilësisë dhe besueshmërisë së shërbimeve të transportit në të gjitha modalitetet, promovimin e qëndrueshmërisë mjedisore, si dhe rritjen e eficiencës energjetike. Në këtë kuadër, zhvillimi i një tregu transporti plotësisht të integruar multimodal përbën një objektivi qendror strategjik, duke synuar ndërlidhjen efektive të transportit rrugor, hekurudhor, detar, ajror dhe të ujërave të brendshme në një rrjet koherent dhe të ndërveprueshëm. Ky sistem i integruar do të jetë i aftë të mbështesë rritjen ekonomike afatgjatë, rritjen e konkurrueshmërisë kombëtare dhe përmbushjen e objektivave strategjike të Shqipërisë në procesin e anëtarësimit në BE.

Në përputhje me vizionin dhe objektivat kryesore të përcaktuara nga SKZHI 2030, Programin e Qeverisë 2025–2029, si dhe politikat evropiane dhe rajonale të transportit, Strategjia Sektoriale e Transportit dhe Plani i Veprimit 2030 (SST 2030) përcaktojnë prioritetet strategjike të mëposhtme:

**TABELA 1 – PRIORITETET STRATEGJIKE**

Strategjia Sektoriale e Transportit 2030 – Prioritetet Strategjike	
<b>PS 1</b>	Përafrim i plotë me <i>acquis</i> të transportit të BE-së deri në vitin 2027 dhe zbatim efektiv deri në vitin 2030.
<b>PS 2</b>	Fuqizimi i lidhshmërisë rajonale dhe integrimi me Rrjetin e Transportit të BE-së (TEN-T).
<b>PS 3</b>	Zhvillimi i lëvizshmërisë së qëndrueshme, inteligjente, multimodale, rezistente ndaj ndryshimeve klimatike.
<b>PS 4</b>	Rritja e sigurisë, mbrojtjes dhe garantimi i të drejtave të udhëtarëve.

Grupi i Prioriteteve Strategjike të paraqitura më sipër merr gjithashtu në konsideratë rekomandimet e **Raportit Progresit të BE-së për Shqipërinë 2025**.

Çdo Prioritet Strategjik përfshin logjikën strategjike përkatëse, objektiva specifike, masa kryesore si dhe rezultate dhe tregues të pritshëm, të aplikuara për të gjitha mënyrat e transportit.

Secili prej **Prioriteteve Strategjike** përcakton një drejtim të gjerë politikash që adreson një dimension kritik të zhvillimit të sektorit të transportit në Shqipëri dhe të procesit të integrimit në BE. Objektivat strategjikë nën secilin prej prioriteve, i përkthejnë ato në rezultate konkrete, të zbatueshme dhe të matshme, të cilat mund të arrihen përmes ndërhyrjeve të synuara. **Objektivat**, për rrjedhojë, përbëjnë urën operationale ndërmjet vizionit strategjik dhe zbatimit, duke specifikuar se çfarë duhet të ndryshojë në aspektin institucional, rregullator ose infrastrukturor për të arritur transformimin e synuar të përshkruar në prioritet.

**Masat** përfaqësojnë veprimet konkrete, reformat dhe investimet e nevojshme për arritjen e secilit Objektiv, duke dhënë mënyrën se si do të realizohet objektivi, duke plotësuar zinxhirin logjik ku Prioritetet Strategjike përcaktojnë drejtimin, Objektivat përcaktojnë rezultatet dhe Masat përcaktojnë hapat e zbatimit.

Ky zinxhir logjik, **Prioritet Strategjik, Objektiv, Masë**, siguron koherencë të brendshme, transparencë dhe gjurmueshmëri përgjatë gjithë Strategjisë. Ai u mundëson hartuesve të politikave që përmes treguesve të matshëm, të demonstrojnë se si forcimi institucional, reforma rregullatore dhe përmirësimi i mekanizmave të qeverisjes kontribuojnë në arritjen e objektivave më të gjera të Shqipërisë për një zhvillim të transportit të qëndrueshëm, inteligjent, të sigurt dhe të përafruar me BE-në deri në vitin 2030.

## Prioriteti Strategjik 1 – Përafrim i plotë me *acquis* të transportit të BE-së deri në vitin 2027 dhe zbatim efektiv deri në vitin 2030

### Rëndësia Strategjike

Përafrimi i plotë dhe efektiv me legjislacionin e transportit të BE-së përbën një shtyllë themelore të procesit të anëtarësimit të Shqipërisë në BE dhe një kusht paraprak për zhvillimin e një sistemi transporti transparent, të sigurt, konkurrues dhe të ndërveprueshëm. Shqipëria synon të arrijë përafrimi të plotë ligjor deri në vitin 2027 dhe zbatim të plotë deri në vitin 2030, në përputhje me kërkesat e Traktatit të Komunitetit të Transportit (TCT) dhe kriteret negociuese/pozicionin negociues të BE-së nën Kapitullin 14 (Politika e Transportit) dhe Kapitullin 21 (Rrjetet Transevropiane).

Megjithëse është arritur progres i konsiderueshëm, Raporti i Progresit i Komunitetit të Transportit për vitin 2025 tregon se rreth 45% e *acquis* mbetet ende për t'u përafruar plotësisht. Raport Progresi i BE-së për Shqipërinë 2025, thekson gjithashtu nevojën për përafrim më të avancuar në fushat e kontrollit shtetëror portual, sigurisë detare, kërkesave mjedisore/IMO, sigurisë rrugore, përafrimit ligjor me TEN-T, multimodalitetit, vendosjes së Sistemeve Inteligjente të Transportit (SIT) dhe digjitalizimit.

Përtej përafrimit ligjor, Shqipëria duhet të sigurojë zbatim sistematik përmes institucioneve të forta, monitorimit digjital, zbatimit të bazuar në vlerësimin e rrezikut dhe qeverisjes së koordinuar në të gjitha llojet e transportit. Përafrimi efektiv me *acquis* e BE-së forcon konkurrencën e ndershme, rrit përputhshmërinë me rregullat e Tregut të Vetëm të BE-së, lehtëson aksesin në fondet e BE-së dhe mundëson integrimin e plotë në rrjetin TEN-T.

## Koherenca e Politikave dhe Përafrimi me BE-në

Prioriteti Strategjik 1 siguron kornizën ligjore dhe institucionale për përafrimin me sistemin e transportit të Bashkimit Evropian. Ai kontribuon në përmbushjen e detyrimeve të Shqipërisë në kuadër të Traktatit të Komunitetit të Transportit dhe Zonës së Përbashkët Europiane të Aviacionit, si edhe mbështet në mënyrë të drejtpërdrejtë kriteret e negociatave në kuadër të Kapitullit 14 (Politika e Transportit), Kapitullit 21 (TEN-T) dhe Grupkapitullit 4 (Agjenda e Gjelbër dhe Lidhshmëria e Qëndrueshme).

**Objektivi 1.1:** Përsheptimi i përafrimit ligjor të plotë për të gjitha llojet e transportit, deri në vitin 2027, në bazë të konkluzioneve të procesit të *screening* dhe piketave përmblyëse.

**Objektivi 1.2:** Siguron që legjislacioni i përafuar të zbatohet plotësisht përmes rritjes së efektivitetit të mekanizmave zbatuese, kapaciteteve institucionale dhe monitorimit digjital, në përputhje me kërkesat e BE-së për mobilitet të sigurt, inteligjent dhe të qëndrueshëm.

Së bashku, këta objektiva sigurojnë bazën rregullatore për integrimin e plotë të Shqipërisë në Zonën e Përbashkët të Transportit të BE-së.

### Objektivi 1.1 – Arritja e përafrimit të plotë të legjislacionit të Bashkimit Evropian në të gjitha llojet e transportit

Përafrimi sistematik dhe i përsheptuar i kuadrit ligjor dhe rregullator të Shqipërisë me Legjislacionin e BE-së për transportin është një kusht paraprak për avancimin e negociatave të anëtarësimit në Kapitujt 14 dhe 21, duke siguruar përputhshmërinë me Aneksin 1 të Traktatit të Komunitetit të Transportit (TCT) dhe të Marrëveshjes së Zonës së Përbashkët Europiane të Aviacionit, dhe përmbushjen e detyrimeve të zgjatimit induktiv të rrjetit TEN-T drejt Ballkanit Perëndimor. Përafrimi i plotë ligjor në të gjitha llojet e transportit (rrugor, hekurudhor, detar, ajror, të ujërave të brendshme, logjistikë multimodale, Sistemet Inteligjente të Transportit (SIT) dhe të drejtave të udhëtarëve) do të mundësojë që Shqipëria të krijojë një ambient rregullator të harmonizuar, të qëndrueshëm dhe të besueshëm, i cili mbështet liberalizimin e tregut, konkurrencën e ndershme, ndërveprueshmërinë, sigurinë, dekarbonizimin, dixhitalizimin dhe integrimin pa ndërprerje ndërkufitare.

Sipas Raportit të Progresit të Planeve të Veprimit dhe Përafrimit të Legjislacionit të BE-së (2025) të Komunitetit të Transportit, bazuar në aktet ligjore të listuara në Aneksin I të Marrëveshjes, për Shqipërinë mbeten ende për t'u përafuar rreth 45% e *acquis*. Ndërkohë, 40% është përafuar pjesërisht, ndërsa vetëm 15% është përafuar plotësisht.

Mbyllja e hendekut të përafrimit ligjor deri në vitin 2027 është thelbësore për aktivizimin e financimeve në kuadër të Planeve të Rritjes së Bashkimit Evropian, përfshirë Connecting Europe Facility (CEF), WBIF dhe IPA III, si dhe për të siguruar që të gjithë aktorët e fushës (operatorët, rregullatorët, menaxherët e infrastrukturës dhe përdoruesit e transportit në Shqipëri) të veprojnë në përputhje me të njëjtat kushte ligjore si në Hapësirën e Vetme Evropiane të Transportit.

## Masat Kryesore

### Të gjitha llojet e Transportit (Masat Horizontale)

1. Hartimi dhe zbatimi i planit të punës së përafrimit të legjislacionit për vitet 2026–2027 me etapa të qarta vjetore, duke përfshirë aktet e reja të BE-së.



2. Vazhdimi i programeve të trajnimit mbi përafrimin e legjislacionit për stafin e Ministrisë dhe agjencive përkatëse.

### **Transporti Rrugor, Siguria Rrugore dhe të Drejtat e Udhëtarëve**

3. Përfundimi i përafrimit të Direktivës për Menaxhimin e Sigurisë së Infrastrukturës Rrugore (2008/96 e ndryshuar nga 2019/1936).
4. Përafrim i plotë me Rregulloret 1071/2009 (ushtrimin e profesionit të operatorit të transportit rrugor), 1072/2009 (rregullat për hyrjen në tregun ndërkombëtar të mallrave) dhe 1073/2009 (rregullat për hyrjen në tregun ndërkombëtar të shërbimeve me autobus).
5. Përafrimi i plotë me Rregulloren (BE) 2023/1804 për zhvillimin e infrastrukturës së karburanteve alternative, duke shfuqizuar Direktivat 2014/94/BE (AFIR) dhe 2019/1161 për Mjetet e Pastra.
6. Përafrimi i plotë me *acquis* të BE-së, lidhur me rregullat sociale në transportin rrugor (Rregullorja 561/2006, Rregullorja për Tahografin Smart, Rregullorja 2018/502, Direktiva për Orët e Punës, Rregullorja 2006/52) dhe Kontrolli Shtetëror Portual.
7. Përafrimi i plotë me Direktivën e Sistemeve Inteligjente të Transportit 2023/2661 dhe të gjitha aktet e deleguara (NAP, RTTI, MMTIS, shkëmbim të të dhënave ndërkufitare).
8. Përafrimi i plotë me *acquis* për të drejtat e udhëtarëve të BE-së (Rregulloret 261/2004, 1371/2007, 181/2011, 1177/2010).

(Referojuni versionit më të fundit të Raporteve të Progresit mbi Planet e Veprimit dhe Zbatimin e *acquis* nga TCT për paketën e plotë të përafrimit).

### **Transporti Hekurudhor**

9. Përafrimi i plotë me Paketën e 4<sup>rt</sup> Hekurudhore duke përfshirë ndërveprueshmërinë (2016/797), sigurinë (2016/798), SERA (2012/34) dhe paketën e plotë TSI.

(Referojuni versionit më të fundit të Raporteve të Progresit mbi Planet e Veprimit dhe Zbatimin e *acquis* nga TCT për paketën e plotë të përafrimit).

### **Transporti Detar dhe Ujor i Brendshëm**

10. Përafrimi i legjislacionit për sigurinë, mbrojtjen dhe mjedisin në transportin detar.
11. Hartimi i legjislacionit kombëtar në përputhje me “Kodin Evropian për Ujërat e Brendshme” (CEVNI) dhe Rregulloren e Këshillit Nr. 718/1999 të 29 Marsit 1999 mbi kapacitetin e flotës së Komunitetit për të promovuar transportin në ujërat e brendshme.

(Referojuni versionit më të fundit të Raporteve të Progresit mbi Planet e Veprimit dhe Zbatimin e *acquis* nga TCT për paketën e plotë të përafrimit)

### **Transporti Ajror**

12. Përafrim i vazhdueshëm me kërkesat e reja të Marrëveshjes së Zonës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit (Marrëveshja Shumëpalëshe), ku përfshihen kërkesat për Hapësirën e Vetme Evropiane (Single European Sky), shërbimet e lundrimit ajror, operimet ajrore, personelin e aviacionit, vlefshmërinë ajrore, sigurinë e aviacionit, investigimet e sigurisë në operim, etj.

### **13. Transporti Multimodal dhe Logjistik**

14. Përafrimi i Rregullores 1056/2020 (eFTI) dhe Direktivës 92/106/EEC (transporti i kombinuar).

#### **Rezultatet e Pritshme:**

- Përafrim legjislativ i plotë i arritur deri në vitin 2027 në të gjitha llojet e transportit.
- Kuadër rregullator i parashikueshëm dhe i përputhshëm me standardet e BE-së për operatorët dhe investitorët.
- Forcim i kapaciteteve institucionale për anëtarësim në BE dhe integrim të plotë në Tregun e Përbashkët të Transportit.
- Përmirësim i sigurisë, ndërveprueshmërisë, performancës mjedisore dhe digjitalizimit.
- Rritje e aksesit në financime të BE-së bazuar në përputhshmërinë me *acquis*.

### **Objektivi 1.2 Zbatim i plotë i *acquis* të Bashkimit Evropian në të gjitha llojet e transportit**

Ndërsa përafrimi ligjor me *acquis* të Bashkimit Evropian në fushën e transportit shënon një hap të domosdoshëm për integrimin evropian të Shqipërisë, ndikimi i tij i vërtetë dhe i qëndrueshëm realizohet vetëm përmes një zbatimi koherent, të harmonizuar dhe të matshëm. Ky proces synon vendosjen e standardeve, procedurave dhe mekanizmave të BE-së në të gjitha llojet e transportit, duke siguruar që institucionet e sektorit të funksionojnë në mënyrë efikase dhe të pavarur, të mbështetura nga kapacitete të konsoliduara teknike dhe administrative, instrumente digjitale të avancuara dhe mekanizma të koordinuar monitorimi.

Zbatimi i plotë dhe i qëndrueshëm i *acquis* deri në vitin 2030 do të krijojë një sistem transporti modern, të sigurt, të ndërveprueshëm, të dekarbonizuar dhe të dixhitalizuar, i orientuar drejt përdoruesve dhe nevojave të zhvillimit ekonomik. Ai gjithashtu do të forcojë kredibilitetin e Shqipërisë si një anëtare e ardhshme e Bashkimit Evropian dhe do të maksimizojë aksesin në instrumentet dhe mekanizmat mbështetës të BE-së, duke vendosur bazën për një sektor transporti efikas, konkurrues dhe të qëndrueshëm.

#### **Masat Kryesore**

##### **Të gjitha llojet e Transportit (Masat Horizontale)**

1. Aktivizimi i një kuadri kombëtar për zbatimin e *acquis*, me përcaktimin e objektivave vjetore të qarta për nivelin e pajtueshmërisë dhe me mekanizma të strukturuar për monitorim dhe raportim të progresit.
2. Forcimi i autoriteteve rregullatore përmes konsolidimit të burimeve njerëzore, trajnimeve të specializuara, pajisjes me instrumente efektive të zbatimit, si dhe detyrave të qarta të bazuara në performancë dhe llogaridhënie institucionale.
3. Monitorimi dhe raportimi në vijimësi të zbatimit të *acquis*.
4. Pjesëmarrje sistematike në komitetet teknike të BE-së (ERA, EMSA, EASA, TENtec dhe grupet e punës të Traktatit të Komunitetit të Transportit).

#### **Transporti Rrugor, Siguria Rrugore dhe të Drejtat e Udhëtarëve**

5. Zbatimi i Direktivës për Sigurinë e Tuneleve (2004/54).

6. Zbatimi i rregullave sociale rrugore përmes kontrolleve të bazuara në risk, sistemeve të tahografit, verifikimeve digjitale dhe inspektimeve të përbashkëta me autoritetet përkatëse.
7. Zbatimi i Menaxhimit të Sigurisë së Infrastrukturës Rrugore (RSA, RSI, inspektime të tuneleve).
8. Zbatimi i shërbimeve të SIT: NAP, RTTI, MMTIS, sistemet digjitale të zbatimit dhe ndërveprueshmëria e EETS.

#### **Transporti Hekurudhor**

9. Zbatimi operacional i të gjitha elementeve të Paketës së 4-të Hekurudhore.
10. Vënia në funksion të plotë të autoriteteve hekurudhore.

#### **Transporti Detar dhe i Ujërave të Brendshme**

11. Zbatimi i plotë i VTMS, EMSWe dhe procedurave digjitale detare; sigurimi i integritetit me doganat dhe agjencitë kufitare.
12. Zbatimi i Kontrollit Shtetëror Portual, inspektimeve shtetërore të flamurit, monitorimit, raportimit dhe verifikimit, kontrollit të sqfurit dhe hetimit të aksidenteve detare.
13. Ndërtimi i kapaciteteve për vënien në funksionim dhe zbatimin e VTMS.
14. Krijimi i një Agjencie Kombëtare për Kontrollin e Ujërave të Brendshme si autoritet kompetent për rregullimin dhe mbikëqyrjen e transportit ujor në përputhje me kuadrin e BE-së dhe atë rajonal.
15. Reformimi i Drejtorisë së Përgjithshme Detare.

#### **Transporti Ajror**

16. Zbatimi i rregullave të paketës së Hapësirës së Vetme Ajrore “Single European Sky 2+”, duke garantuar në veçanti kryerjen e funksioneve të shtuara, të përcaktuara në këtë kuadër rregullator, për Autoritetin Kombëtar Mbikëqyrës AKM.
17. Zbatimi i kërkesave të përcaktuara në këtë kuadër rregullator për hartimin e skemës së performancës dhe përgatitja për gatishmërinë e zbatimit të kësaj skeme.
18. Krijimi dhe ngritja e kapaciteteve për kryerjen e funksioneve të AKM dhe bashkëpunimi me Ofruesin e Shërbimeve të Lundrimit Ajror për të siguruar zbatimin e kërkesave të SES 2+.
19. Sigurimi i kompetencës së kapaciteteve mbikëqyrëse të AAC, për rregullat e reja në veçanti në drejtim të sigurisë operationale, operimit të sistemeve të pilotimit pa pilotë, sigurisë së informacionit ose risi të tjera të prezantuara me legjislacionin e BE-së me të cilin do të përafrohemi.
20. Zbatimi Efektiv i Planit Kombëtar për Sigurinë e Operimit (NASP).
21. Forcimi i kapaciteteve të Albcontrol dhe AKISA në përputhje me standardet e BE-së.

#### **Rezultatet e Pritshme:**

- Zbatim i plotë i *acquis* së transportit të BE-së, deri në vitin 2030.
- Sisteme funksionale të zbatimit dhe monitorimit, të përputhshme me standardet e BE-së.
- Përmirësim i matshëm i sigurisë, ndërveprueshmërisë dhe standardeve të shërbimeve.

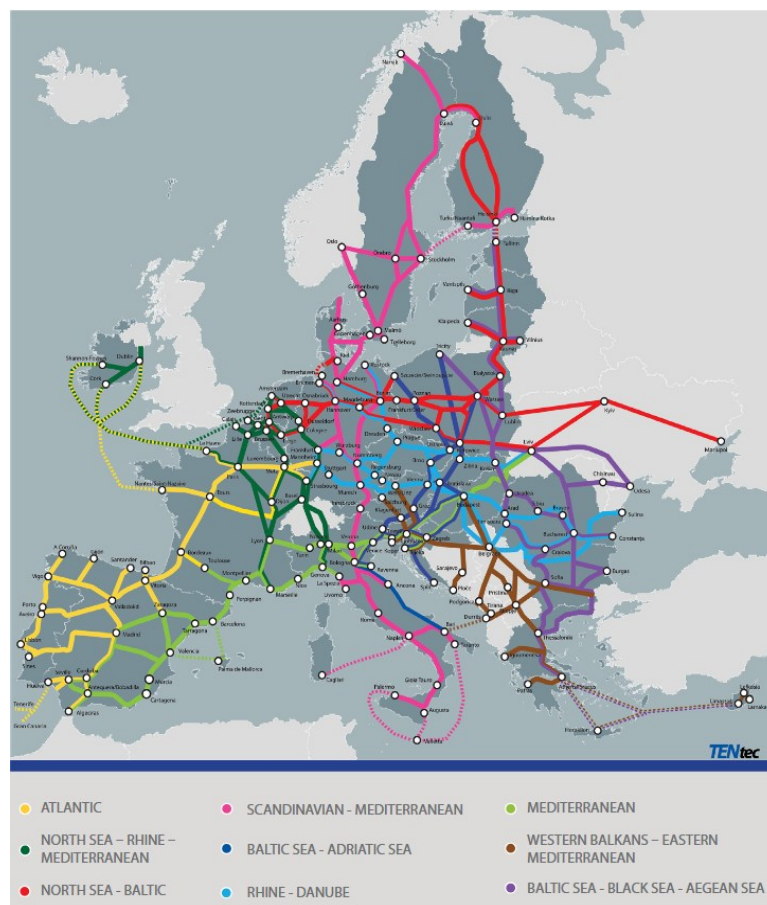
- Forcimi i konkurrencës, reduktim i shkeljeve dhe rritje e efikasitetit të qeverisjes.
- Gatishmëri për pjesëmarrje në Tregun e Brendshëm të Transportit të BE-së.

## Prioriteti Strategjik 2 – Forcimi i ndërlidhjes rajonale dhe integritimit me Rrjetin e Transportit Trans-Evropian (TEN-T) të Bashkimit Evropian

### Rëndësia Strategjike

Forcimi i lidhjes rajonale dhe integrimi i Shqipërisë në Rrjetin Trans-Evropian të Transportit (TEN-T) është thelbësor për konkurrueshmërinë ekonomike, lëvizshmërinë, zhvillimin e tregtisë dhe përparimin drejt anëtarësimit në Bashkimin Evropian. Rregullorja e rishikuar TEN-T (BE) 2024/1679 përcakton një Rrjet Kryesor që duhet të përfundojë deri në 2030, një Rrjet Kryesor të Zgjeruar deri në 2040 dhe një Rrjet Gjithpërfshirës deri në 2050, duke vendosur standarde të qarta teknike, operative dhe ndërevepruese për të gjitha llojet e transportit. Përmes zgjerimit indikativ të rrjetit TEN-T drejt Ballkanit Perëndimor, Shqipëria pozicionohet në korridoret kryesore të transportit në Evropë, duke përfituar akses në financime të Bashkimit Evropian, standarde të harmonizuara dhe integrim më të thellë në Hapësirën e Vetme Evropiane të Transportit.

FIGURA 1 – KORRIDORET EVROPIANE TË TRANSPORTIT



**BURIMI: KOMUNITETI I TRAKTATIT TË TRANSPORTIT**

Megjithëse janë arritur përparime të rëndësishme, Shqipëria vazhdon të përballet me mangësi infrastrukturore, trafik të rënduar, infrastrukturë jo uniforme të korridoreve dhe sfida të vazhdueshme në fushën e sigurisë, të cilat kufizojnë ndërlidhjen dhe performancën ekonomike. Përsheptimi i modernizimit të Korridorit VIII, të Korridorit Adriatik–Jonian dhe të nyjeve multimodale është thelbësor për përmbushjen e kërkesave të rrjetit TEN-T, eliminimin e ngushticave dhe forcimin e lidhjeve ndërmjet porteve, aeroporteve, hekurudhave dhe rrugëve, duke kontribuar në një sistem transporti më efikas, të qëndrueshëm dhe të integruar.

### **Koherenca e Politikave dhe Përafrimi me BE-në**

Objektivat e Prioritetit Strategjik 2 harmonizojnë agjendën e ndërlidhjes së Shqipërisë me Rrjetin Trans-Evropian të Transportit (TEN-T) dhe me kuadrin më të gjerë politik të Bashkimit Evropian për një lëvizshmëri të qëndrueshme. Përmes avancimit të përfundimit të Rrjetit Kryesor dhe të Rrjetit Gjithëpërfshirës TEN-T (Objektivi 2.1), Shqipëria kontribuon drejtpërdrejt në arritjen e objektivave të “Marrëveshjes së Gjelbër Evropiane” për një hapësirë transporti plotësisht të lidhur deri në vitin 2050, duke respektuar afatet e përcaktuara nga Rregullorja TEN-T (Rrjeti Kryesor 2030 / Rrjeti Gjithëpërfshirës 2050).

Zbatimi i sistemeve të menaxhimit të aseteve rrugore dhe i kontratave shumëvjeçare të mirëmbajtjes (Objektivi 2.2) pasqyron direktivat e Bashkimit Evropian mbi menaxhimin e sigurisë së infrastrukturës dhe Planin e Veprimit për Transportin Rrugor të Komunitetit të Transportit, duke garantuar ruajtjen e investimeve përmes mirëmbajtjes afatgjatë të bazuar në performancë, duke përmirësuar kështu qëndrueshmërinë dhe efikasitetin e shpenzimeve.

Për më tepër, fokusi mbi ndërlidhjen ndërkufitare (Objektivi 2.3) mbështet Axhendën e Ndërlidhjes për Ballkanin Perëndimor<sup>23</sup>, Planin e Tregut të Përbashkët Rajonal<sup>24</sup> dhe Planin e Veprimit të Komunitetit të Transportit për Lehtësimin e Tregtisë dhe Transportit. Këto iniciativa së bashku synojnë krijimin e një hapësire rajonale të lëvizshmërisë pa ndërprerje, në përputhje me standardet e BE-së për ndërveprueshmëri, siguri dhe dixhitalizim.

### **Objektivi 2.1. Përfundimi i Rrjetit TEN-T Kryesor dhe Gjithëpërfshirës (Rrjeti Kryesor deri në vitin 2030 / Rrjeti Gjithëpërfshirës deri në vitin 2050)**

Rrjeti TEN-T përfaqëson një infrastrukturë transporti mbarëevropiane që përfshin rrugët, hekurudhat, portet, aeroportet, rrugët ujore të brendshme dhe terminalët multimodale, e projektuar për të siguruar ndërlidhje të pandërprerë dhe standarde të larta cilësie në të gjithë Bashkimin Evropian. Politikat TEN-T përcaktojnë standardet teknike (si: numrin e korsive për drejtim lëvizjeje, shpejtësitë hekurudhore, sinjalizimin dhe infrastrukturën për karburante alternative, etj.) si dhe promovojnë ndërveprueshmërinë, multimodalitetin dhe investimet strategjike për eliminimin e pengesave infrastrukturore dhe për lidhjen e sistemeve kombëtare me tregun e përbashkët evropian të transportit.

Ndërkohë që Shqipëria nuk është shtet anëtar i Bashkimit Evropian, BE-ja ka përcaktuar një shtrirje të konsiderueshme të rrjetit TEN-T në rajonin e Ballkanit Perëndimor përmes Rregullores së Deleguar (BE) 2016/758, e cila ndryshon Rregulloren (BE) nr. 1315/2013.

<sup>23</sup> <https://www.wbif.eu/sectors/connectivity-agenda>

<sup>24</sup> <https://www.rcc.int/pubs/189/common-regional-market-action-plan-2025-2028>

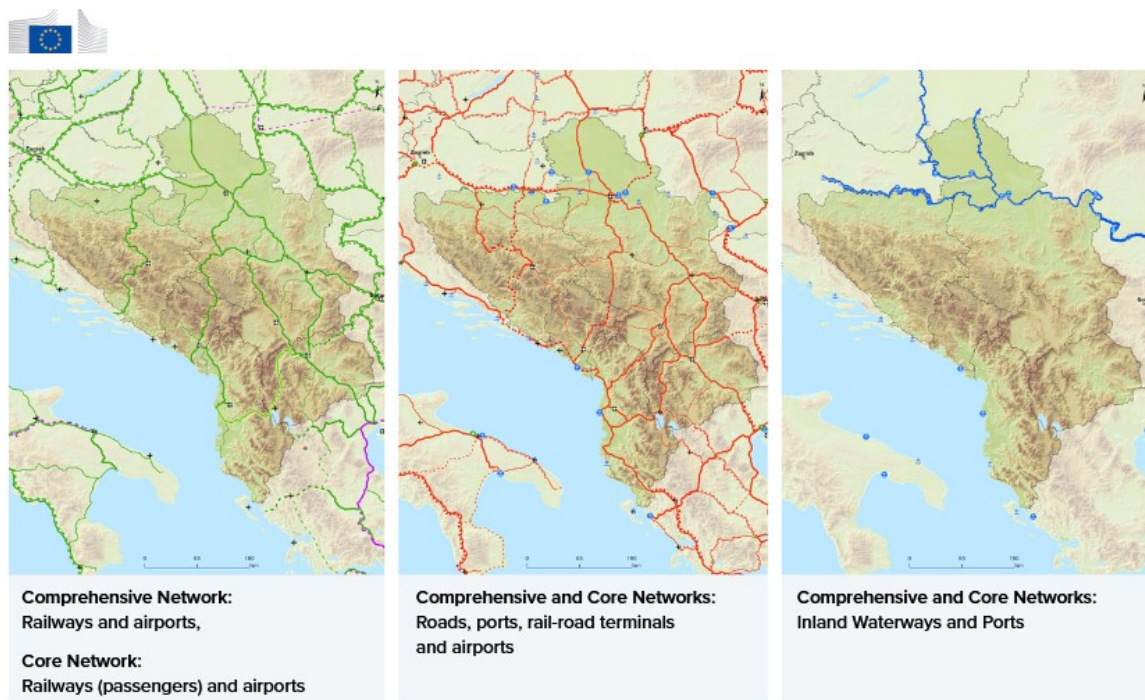
Si vend kandidat dhe Palë e Traktatit të Komunitetit të Transportit, Shqipëria ende nuk ka miratuar zyrtarisht Rregulloren (BE) 2024/1679 mbi udhëzimet për zhvillimin e rrjetit transevropian të transportit, por ka arritur një nivel të avancuar përafrimi me dispozitat e rrjetit TEN-T dhe po zbaton në mënyrë progresive përkufizimet e rrjetit dhe standardet infrastrukturore, përmes implementimit gradual të TEN-T dhe projekteve të financuara nga Instrumenti i Investimeve për Ballkanin Perëndimor (WBIF).

Garantimi që lidhjet kryesore rrugore, hekurudhore, portuale dhe aeroportuale të përmbushin standardet TEN-T dhe të funksionojnë si pjesë e korridoreve multimodale të integruara, është thelbësor për lidhje të pandërprera me zinxhirët evropianë të logjistikës, uljen e kostove logjistike, rritjen e besueshmërisë së kohës së udhëtimit dhe zhvillimin e një lëvizshmërie rezistente ndaj ndryshimeve klimatike.

Në vitin 2025, Këshilli i Ministrave miratoi “Dokumentin e Politikave Prioritare 2026–2028”, i cili përcakton listën e përditësuar të projekteve prioritare për zhvillimin e rrjetit rajonal të transportit bazë dhe gjithëpërfshirës, në të gjitha llojet e transportit.

Ky objektivi mbështet gjithashtu Planin e Rritjes së BE-së dhe Agjendën e Lidhshmërisë së WBIF-it, duke garantuar që investimet e Shqipërisë në transport të jenë të prioritarizuara strategjikisht, të realizueshme financiarisht dhe plotësisht në përputhje me projektet kryesore rajonale.

**FIGURA 2 - ZGJATIMI INDIKATIV I RRJETIT TRANS-EVROPIAN TË TRANSPORTIT (TEN-T) PËR RRJETIN KRYESOR DHE GJITHËPËRFSHIRËS NË BALLKANIN PERËNDIMOR**



*BURIMI: KOMUNITETI I TRAKTATIT TË TRANSPORTIT*

## Masat Kryesore

### Përfundimi dhe përmirësimi i rrjetit TEN-T (të gjitha llojet e transportit)

1. Harmonizimi i planifikimit kombëtar të infrastrukturës me planet dhe afatet e zhvillimit të korridoreve TEN-T: Rrjeti Kryesor deri në vitin 2030, Rrjeti Kryesor i Zgjatuar deri në vitin 2040, Rrjeti Gjithëpërfshirës deri në vitin 2050.
2. Përshtatja në vijimësi me zgjatimin indikativ të rrjetit TEN-T dhe Planin Pesëvjeçar të TCT për Ballkanin Perëndimor.

### **Përcaktimi i prioriteteve për projektet multimodale TEN-T në kuadër të Agjendës së Ndërlidhjes**

3. Renditja dhe përzgjedhja e investimeve në korridoret kombëtare të transportit në përputhje edhe me kriteret e Agjendës së Ndërlidhjes / Planit Ekonomik dhe të Investimeve për Ballkanin Perëndimor: integrimi rajonal, aksesimi në treg, multimodaliteti, siguria, qëndrueshmëria dhe përshtatja ndaj klimës.
4. Për çdo korridor prioritar, përgatitja e planeve të integruara për zhvillimin e korridoreve multimodale, duke kombinuar:
  - përmirësime të infrastrukturës në të gjitha mënyrat e transportit,
  - terminale intermodale dhe zona logjistike,
  - lidhje portuale/hekurudhore/aeroportuale/porte të thata,
  - përmirësime të procedurave doganore dhe të pikave të kalimit kufitar (PKK),
  - sisteme digjitale në nivel korridori (gjurmim, eCMR/eFTI, MMTIS).

### **Zbatimi i standardeve teknike TEN-T në të gjitha llojet e transportit, korridore dhe nyje**

5. Miratimi i Rregullores (BE) 2024/1679 mbi udhëzimet për zhvillimin e rrjetit transevropian të transportit.
6. Garantimi që infrastruktura e re dhe ajo e përmirësuar të projektohet dhe të ndërtohet në përputhje me standardet TEN-T (shpejtësitë e projektimit, ngarkesat për bosht, gatishmëria për ERTMS, elektrifikimi hekurudhor, performanca mjedisore dhe digjitalizimi në porte, kategorizimi i aeroportëve, infrastruktura e sigurt, përshtatja ndaj klimës, kërkesat mjedisore dhe gatishmëria digjitale).

### **Përmirësimi i nyjeve intermodale si qendra logjistike TEN-T**

7. Zhvillimi dhe modernizimi i porteve, terminaleve hekurudhore, porteve të thata dhe aeroportëve si nyje TEN-T, me akses efikas rrugor/hekurudhor dhe me infrastrukturë dhe sisteme moderne për operacionet e ngarkim-shkarkimit.
8. Promovimi i investimeve infrastrukturore që rrisin aksesueshmërinë e transportit publik drejt nyjeve hekurudhore, portuale dhe aeroportuale, duke mbështetur transferime efikase, të gjelbra dhe multimodale, si dhe sigurimi i planifikimit të koordinuar ndërmjet autoriteteve përkatëse dhe operatorëve të transportit.
9. Integrimi i Porto Romanos, Triportit të Vlorës dhe terminaleve kryesore të brendshme në struktura logjistike të ndërlidhura, që mbështesin zinxhirët rajonalë të furnizimit.

### **Integrimi i korridoreve shqiptare në zinxhirët evropianë të logjistikës**

10. Lidhja e korridoreve shqiptare me rrjetet evropiane të logjistikës, përfshirë korridoret hekurudhore të transportit të mallrave, linjat e transportit të shkurtër detar dhe platformat digjitale të komunitetit portual.

### **Monitorimi dhe raportimi i zbatimit të rrjetit TEN-T përmes kuadrit të raportimit TCT / KE**

11. Monitorimi i progresit të zbatimit të projekteve në rrjetin TEN-T përmes indikatorëve të Komunitetit të Transportit (TCT) dhe Komisionit Evropian për të vlerësuar progresin, duke përfshirë kilometra të përmirësuara sipas kategorisë, harmonizimin e nyjeve, eliminimin e pengesave infrastrukturore dhe përmirësimet në qëndrueshmërinë e rrjetit.
12. Raportimi vjetor mbi performancën dhe statusin e implementimit dhe boshllëqet e mbetura në ndërtimin e korridoreve.

### Rezultatet e pritshme:

- Segmente të përfunduara të Rrjetit Kryesor TEN-T dhe progres i përshpejtuar në Rrjetin Gjithëpërfshirës.
- Korridore multimodale plotësisht të identifikuar, të integruara në zinxhirët logjistike të BE-së.
- Terminale intermodale, porte, aeroporte dhe lidhje të përmirësuara sipas standardeve të BE-së, duke rritur efikasitetin e tregtisë dhe ulur kostot logjistike.
- Forcim i integritit rajonal, reduktim i vonësive në pika kufitare dhe rritje e besueshmërisë së fluksit të mallrave.
- Rritja e gatishmërisë për financime nga BE, me një portofol transporti të harmonizuar dhe të realizueshëm financiarisht.
- Monitorim i përforcuar përmes kuadrit të Komisionit Evropian dhe Komunitetit të Transportit, me prodhim të raporteve të sakta dhe të rregullta mbi progresin dhe indikatorët e përputhshmërisë së rrjetit TEN-T.

## Objektivi 2.2 Funkionimi i plotë i Sistemit të Menaxhimit të Aseteve Rrugore (RAMS) dhe zbatimi i kontratave shumëvjeçare të mirëmbajtjes të bazuara në performancë në rrjetet rrugore Kryesore dhe Gjithëpërfshirës

Zbatimi i strukturuar i Sistemit të Menaxhimit të Infrastrukturës Rrugore (RAMS) dhe zbatimi i kontratave të mirëmbajtjes të bazuara në performancë, të orientuara ndaj rezultateve dhe të aplikuara në të gjithë territorin, përbën një hap transformues drejt menaxhimit të qëndrueshëm, efikas dhe me përgjegjësi institucionale të sistemit rrugor në Shqipëri. Kjo qasje përputhet me *acquis* e Bashkimit Evropian për sigurinë e infrastrukturës dhe menaxhimin e asetëve (Direktivat 2008/96/EC dhe 2019/1936/EU), si dhe me Traktatin e Komunitetit të Transportit dhe Planet e Veprimt "Next Generation" 2025–2027", të cilat kërkojnë planifikim të bazuar në prova, mirëmbajtje gjatë gjithë ciklit të jetës të projektit dhe matje të performancës në të gjithë Ballkanin Perëndimor.

Sistemi kontribuon drejtpërdrejt në përmbushjen e detyrimeve të mirëmbajtjes së Rrjetit Kryesor dhe të Rrjetit Gjithëpërfshirës TEN-T, duke siguruar që rrjeti i Shqipërisë jo vetëm të zgjerohet, por të ruhet gjithashtu në mënyrë efikase sipas standardeve teknike dhe të sigurisë së Bashkimit Evropian. Është bërë progres i konsiderueshëm në ngritjen e Sistemit të Menaxhimit të Infrastrukturës Rrugore (RAMS) brenda ARRSH-së, ku janë realizuar infrastruktura fizike dhe mjedisi i serverit. Faza e dytë, që përfshin popullimin e sistemit dhe



zhvillimin e bazës së të dhënave, është planifikuar për prokurim. Përdorimi i plotë operacional i sistemit duhet të arrihet deri në korrik 2029, në përputhje me afatin e projektit.

Ndërkohë, finalizimi i Marrëveshjes së Nivelit të Shërbimit pritet të përfundojë deri në fund të vitit 2026, duke kërkuar ndjekje të mëtejshme institucionale dhe forcim të përgjegjësisë institucionale.

### **Masat Kryesore:**

1. Zbatimi i RAMS në nivel kombëtar nga ARRSH: krijimi i inventarit, survejimi i gjendjes së rrjetit rrugor, matjet e trafikut, të gjitha të integruara në një platformë GIS deri në vitin 2029.
2. Miratimi i një programi shumëvjeçar mirëmbajtjeje (5 vjet) për TEN-T, duke zbatuar kontrata mirëmbajtjeje të bazuara në performancë për seksionet rrugore TEN-T me trafik të lartë, duke përdorur rezultatet e RAMS; përcaktimi i prioritetëve për segmentet TEN-T me trafik të lartë.
3. Finalizimi i Marrëveshjes së Nivelit të Shërbimit deri në vitin 2026.
4. **Krijimi i një fondi të dedikuar për mirëmbajtjen e rrugëve, i financuar përmes tarifave të përdoruesve (pagesë ruge, tarifat e karikimit të mjeteve elektrike) në përputhje të plotë me parimet e direktivës Eurovignette dhe Rregulloren (BE) 2023/1804 mbi instalimin e infrastrukturës së lëndëve djegëse alternative.**
5. Reformimi i ARRSH-së dhe rritja e kapaciteteve teknike për përdorimin dhe mirëmbajtjen e RAMS.

### **Rezultatet e pritshme:**

- Zbatimi i sistemit RAMS në rang kombëtar (ARRSH – inventari, gjendja e rrugëve, trafiku, GIS, lidhja me Observatorin e Transportit) me staf të trajnuar për ta mirëmbajtur atë.
- Programi shumëvjeçar i mirëmbajtjes (plani 5-vjeçar për TEN-T, bazuar në RAMS)
- Kontratat e mirëmbajtjes bazuar në performancë (PBMC) në korridoret kryesore të TEN-T.
- **Fond i dedikuar për mirëmbajtjen e rrugëve, i financuar përmes tarifave të përdoruesve (pagesat/përdoruesi paguan).**
- Cikli vjetor i inspektimit të sigurisë dhe qëndrueshmërisë ndaj klimës (i integruar në RAMS).

## **Objektivi 2.3 Përmirësimi i ndërlidhjes ndërkufitare me vendet fqinje të Ballkanit Perëndimor**

Forcimi i lidhjeve ndërkufitare është thelbësor për integrimin e Shqipërisë në Rrjetin Kryesor dhe atë Gjithëpërfshirës TEN-T, krijimin e një hapësire rajonale të lëvizshmërisë dhe logjistikës pa ndërprerje në Ballkanin Perëndimor, si dhe për përshpejtimin e konvergencës me Tregun e Përbashkët. Duke marrë parasysh se Bashkimi Evropian është partneri më i madh tregtar i Ballkanit Perëndimor, lehtësimi i transportit mund të sjellë një ndikim të

konsiderueshëm pozitiv. Iniciativa "TCT-CEFTA Green Lanes" ka dëshmuar tashmë efektivitetin e këtyre masave të koordinuara, duke paraqitur një model të suksesshëm për përmirësimin e bashkëpunimit ndërkufitar dhe efikasitetit operativ.

Pikat e Kalimit Kufitar (PKK) mbeten sfida kryesore që ndikon në rrjedhën e mallrave, lëvizjen e udhëtarëve dhe performancën e logjistikës multimodale. Për të adresuar këto sfida, Shqipëria duhet të modernizojë infrastrukturën kufitare, të harmonizojë procedurat dhe të zbatojë modele operative të koordinuara me vendet fqinjë. Ky objektivi zbaton Planin e Veprimit për Lehtësimin e Transportit dhe Tregtisë së Komunitetit të Transportit dhe mbështet Axhendën e Lidhshmërisë për Ballkanin Perëndimor, Tregun e Përbashkët Rajonal dhe Planin e Rritjes së BE-së. Angazhimet politike të fundit (përfshirë Mbledhjen Ministeriale dhe Samitin e Liderëve në Tiranë (nëntor 2025)), si dhe financimi i konsiderueshëm nga BE/WBIF për Programin e Transportit të Sigurt dhe të Qëndrueshëm, konfirmojnë dinamikën rajonale për thjeshtimin e procedurave kufitare dhe uljen e kostove logjistike.

### **Masat Kryesore:**

*(Edhe pse procedurat e kalimit kufitar janë kryesisht përgjegjësi e autoriteteve të **Policisë Kufitare dhe Doganave, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë** siguron mbështetje të koordinuar për të gjitha proceset dhe infrastrukturën e lidhur me transportin në pikat kufitare).*

1. Përmirësimi dhe modernizimi i infrastrukturës ndërkufitare (PKK rrugore, hekurudhore, multimodale).
2. Garantimi i koordinimit dypalësh në mënyrë që infrastruktura të përmbushë standardet TEN-T në të dyja anët e kufirit.
3. Nënshkrimi i marrëveshjeve dhe protokolleve dypalëshe për kontrollet me një ndalesë (one stop shop) në PKK-të rrugore dhe rishikimi/përmirësimi i marrëveshjes/protokolleve dypalëshe të PKK-ve hekurudhore me Malin e Zi.
4. Zbatimi i Rregullores së BE-së 2020/1056 (eFTI) dhe Konventës së Kombeve të bashkuara mbi eCMR-në.
5. Trajnim i rregullt për agjencitë kufitare (CBTCT, platformat e BE-s)

### **Rezultatet e Pritshme:**

- Infrastrukturë e modernizuar dhe e ndërveprueshme e PKK-ve në të gjitha pikat kufitare kryesore.
- Kontrolle me një ndalesë (One-Stop-Shop) funksionale në PKK-të kryesore.
- Ulje e ndjeshme e kohës së pritjes dhe zhdoganimit ndërkufitar.
- Zbatimi i procedurave digjitale dhe pa dokumente fizike për transportin e mallrave.
- Rritja e kapacitetit kufitar dhe forcimi i bashkëpunimit institucional.
- Forcimi i lidhshmërisë rajonale dhe integrimi në zinxhirët evropianë të furnizimit.

## Prioriteti Strategjik 3 – Fuqizimi i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme, Inteligjente, Multimodale, Rezistente dhe Klimatikiht Neutrale

### Rëndësia Strategjike

Orientimi i Shqipërisë drejt një sistemi transporti të pastër, inteligjent, të qëndrueshëm dhe klimatikiht neutral është thelbësor për realizimin e objektivave të PKEK 2030 (-25% emetime GES, 54% energji të rinovueshme, +15.5% efikasitet energjetik), vizionit për neutralitet klimatik 2050<sup>25</sup> në përputhje me Marrëveshjen e Gjelbër të Bashkimit Evropian. Transporti përbën thujse një të tretën e konsumit përfundimtar të energjisë dhe mbetet i dominuar nga përdorimi i karburanteve fosile të importuara, duke bërë dekarbonizimin një prioritet kyç për sigurinë energjetike dhe konkurrueshmërinë. Pavarësisht progresit të realizuar përmes zbatimit të Sistemeve Inteligjente të Transportit (SIT), zgjerimit të infrastrukturës TEN-T dhe ngritjes së Qendrës Kombëtare të Monitorimit të Trafikut Rrugor, sistemi mbetet i orientuar drejt përdorimit të automjeteve individuale, me gjurmë të konsiderueshme karboni dhe me nivel digjitalizimi ende të kufizuar.

Ky Prioritet Strategjik përshpejton tranzicionin e gjelbër dhe dixhital të Shqipërisë përmes zhvillimit të infrastrukturës së karburanteve alternative, promovimit të mobilitetit të pastër, forcimit të infrastrukturës rezistente ndaj ndryshimeve klimatike, integritit të burimeve të rinovueshme të energjisë, zgjerimit të zgjidhjeve multimodale për transportin e mallrave dhe modernizimit të mobilitetit urban. Ai mbështet lëvizshmërinë inteligjente përmes Sistemeve Inteligjente të Transportit (SIT) dhe platformave dixhitale për menaxhimin e transportit të mallrave, forcon qëndrueshmërinë në përputhje me Strategjinë e Bashkimit Evropian për Adaptimin ndaj Klimës dhe avancimin e transportit urban të qëndrueshëm përmes planeve të menaxhimit të transportit urban të qëndrueshëm (SUMP). Në tërësi, Prioriteti Strategjik 3 pozicionon Shqipërinë për të arritur objektivat afatgjata klimatike, përmirësuar eficiencën dhe konkurrueshmërinë multimodale, si dhe për të harmonizuar standardet e transportit me ato të Bashkimit Evropian deri në vitin 2050.

### Koherenca e politikave dhe përafrimi me BE

PS3 është në përputhje të plotë me Marrëveshjen e Gjelbër Evropiane, paketën Fit-for-55, Strategjinë e BE-së për Adaptimin ndaj Klimës, Rregulloren për Infrastrukturën e Karburanteve Alternative<sup>26</sup> (AFIR), FuelEU Maritime, ReFuelEU Aviation, Direktivën për Sistemet Inteligjente të Transportit<sup>27</sup> (2010/40/EU) dhe Rregulloren eFTI<sup>28</sup> (2020/1056). Ky prioritet strategjik reflekton drejtpërdrejtë Strategjinë për Lëvizshmëri të Qëndrueshme dhe Inteligjente në Ballkanin Perëndimor dhe Planet e Veprimit të Komunitetit të Transportit – Next Generation (2025–2027), të cilat promovojnë dekarbonizimin e sektorit të transportit, zhvillimin e korridoreve të gjelbërta ndërkufitare, operacionet multimodale të dixhitalizuara dhe infrastrukturën rezistente ndaj klimës si priorite të qëndrore. Promovimi i mënyrave më të qëndrueshme të transportit dhe zhvillimi i korridoreve të transportit multimodal janë në përputhje të drejtpërdrejtë me objektivin e Marrëveshjes së Gjelbër Evropiane për zhvendosjen e 30% të transportit të mallrave në distanca të gjata nga rruga drejt hekurudhës

<sup>25</sup> <https://www.rcc.int/docs/546/sofia-declaration-on-the-green-agenda-for-the-western-balkans-rn>

<sup>26</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32023R1804>

<sup>27</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32010L0040>

<sup>28</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R1056>

dhe transportit ujqor deri në vitin 2030, dhe mbi 50% deri në vitin 2050, duke forcuar integrimin e Shqipërisë në Rrjetin TEN-T Kryesor dhe Gjithëpërfshirës, si dhe në zinxhirët logjistike evropiane. Për më tepër, PS3 kontribuon drejtpërdrejt në Objektivin e Zhvillimit të Qëndrueshëm 11 (qytete të qëndrueshme) dhe Objektivin 13 (veprim klimatik), duke avancuar objektivin afatgjatë të Shqipërisë për një sistem transporti plotësisht të integruar, me nivele të ulëta karboni dhe klimatikisht neutral.

### Objektivi 3.1 Dekarbonizimi i transportit, zhvillimi i infrastrukturës së karburanteve alternative dhe integrimi i energjisë së rinovueshme në rrjetin TEN-T dhe mobilitetin urban

Transporti përfaqëson sektorin me rritjen më të shpejtë të emetimeve të gazeve serrë (GES) në Shqipëri, i nxitur nga një flotë automjeteve relativisht e vjetëruar, dominimi i transportit rrugor dhe prani ende e kufizuar e automjeteve me emetime të ulëta dhe zero. Në këtë kontekst, vendosja e infrastrukturës për karburante alternative mbetet e fragmentuar dhe kryesisht e përqëndruar në zonat urbane. Për të përmbushur objektivat e PKEK, për të ulur varësinë nga karburantet fosile të importuara, për të përmirësuar cilësinë e ajrit dhe për të siguruar përputhje të plotë me politikat e Bashkimit Evropian për klimën dhe lëvizshmërinë, Shqipëria duhet të përshpejtojë shtrirjen e infrastrukturës së karburanteve alternative përgjatë korridoreve TEN-T dhe në qendrat urbane, të zbatojë standarde më ambicioze për emetimet, të modernizojë sistemet energjetike hekurudhore dhe detare, si dhe të mbështesë zhvillimin e aeroporteve të gjelbra. Masat e dekarbonizimit nën Objektivin 3.1 veprojnë në sinergji me investimet infrastrukturore të Prioritetit Strategjik 2, duke siguruar që korridoret TEN-T të përfunduara të operojnë mbi baza teknologjike me emetime të ulëta dhe zero, në përputhje me objektivat afatgjata klimatike dhe të integritimit evropian.

#### Masat Kryesore

##### Masat për të gjitha llojet e transportit

- Zbatimi i masave të përfshira në Planet e Veprimit të TCT, në lidhje me Dekarbonizimin e Transportit.
- Zbatimi i Direktivës (BE) 2019/1161 të Parlamentit dhe të Këshillit Evropian të 20 qershorit 2019 që ndryshon Direktivën 2009/33/KE mbi promovimin e mjeteve të pastra dhe me efikasitet energjetik të transportit rrugor.
- Vendosja e objektivave të matshme për reduktimin e gazeve serrë në transport, të monitoruara në mënyrë vjetore nga Observatori i Transportit (TODIS) dhe të integruara në inventarin kombëtar të GES.

#### Transporti Rrugor

##### 1. Forcimi i standardeve të emetimeve të mjeteve

- Zbatimi i standardeve evropiane mbi homologimin e mjeteve dhe emetimet e tyre.

##### 2. Zgjerimi i Infrastrukturës së Karburanteve Alternative

- Bashkëpunimi me institucionet përkatëse për zhvillimin e infrastrukturës së karikimit dhe furnizimit me karburante alternative, në përputhje me AFIR, duke mbuluar rrjetin TEN-T dhe qendrat urbane kryesore, i bazuar në studimin Connecta.
- Vendosja e stacioneve të karikimit të shpejtë çdo 60 km në rrjetin TEN-T Bazë dhe çdo 100 km në rrjetin Gjithëpërfshirës, në zbatim të AFIR.
- Segmente rrugore pilot të infrastrukturës LNG për dekarbonizimin e transportit të mallrave.
- Promovimi për përdorimin e mjeteve të transportit të mallrave që përdorin LNG.

### **Transporti Hekurudhor**

3. Të gjitha investimet e reja hekurudhore do të planifikohen dhe realizohen me kapacitet për elektrifikim, duke respektuar standardet e TEN-T dhe Strategjisë për Lëvizshmëri të Qëndrueshme dhe të Zgjuar të Ballkanit Perendimor (nga viti 2022, të gjitha linjat e reja ndërtohen të elektrifikuara).
4. Garantimi i një flote hekurudhore moderne, duke i dhënë përparësi mjeteve energjitisht efikase dhe hibride.

### **Transporti Detar dhe i Ujërave të Brendshme**

#### **5. Zhvillimi i tranzicionit të gjelbër të porteve**

- Elektrifikimi i pajisjeve portuale, përdorimi i impianteve të energjisë së rinovueshme (diellore, erë) brenda zonave portuale.
- Implementimi i sistemeve të furnizimit me energji në tokë (OPS) në terminale për të ulur ndotjen dhe emetimet gjatë ankorimit të anijeve.
- Tarifa portuale mjedisore dhe tarifa të bazuara në emetim.

#### **6. Zhvillimi i Infrastrukturës së Karburanteve Alternative (LNG, metanol, hidrogjen))**

- Zhvillimi i një plani të fazuar për vendosjen e infrastrukturës për karburante alternative në portet ekzistuese dhe të reja në mbështetje të tranzicionit të gjelbër.
- Zhvillimi i porteve në përputhje të plotë me kërkesat e AFIR, rrjetit TEN-T dhe regulloren FuelEU Maritime.

#### **7. Integrimi në Rrjetet e Porteve të Gjelbra të BE-së**

- Mbështetja e iniciativave të ESPO/EcoPorts dhe bashkëpunimit rajonal të TCT për tranzicionin e gjelbër të transportit ujor dhe dekarbonizimin e porteve.

### **Transporti Ajror**

#### **8. Promovimi i Infrastrukturës së Aeroportit të Gjelbër dhe me Efikasitet të Energjisë.**

- Mbështetje për elektrifikimin e sistemeve aeroportuale, përfshirë pajisjet e portave për avionët në gjendje stacionare (GPU, PCA, e-GSE), në përputhje me kërkesat mjedisore të rrjetit TEN-T.
- Promovimi i zgjidhjeve të energjisë së rinovueshme brenda aeroporteve, duke përfshirë panelet diellore, stacionet e karikimit për automjetet elektrike dhe

menaxhimin inteligjent të energjisë, për të përmirësuar qëndrueshmërinë dhe efikasitetin energjetik.

- Mbështetje e iniciativave që reduktojnë emetimet, nivelin e zhurmës dhe fluksin e mbetjeve të gjeneruara në aeroport, në përputhje me objektivat e Marrëveshjes së Gjellbër të BE-së dhe objektivave afatgjatë globale të ICAO-s.

#### **9. Nxitja e Përdorimit të Karburanteve të Qëndrueshme në Transportin Ajror (SAF)**

- Garantimi që infrastruktura aeroportuale të jetë e aftë të ruajë, përziejë dhe furnizojë SAF në mënyrë të vazhdueshme, në përputhje me kërkesat e ReFuelEU Aviation.

#### **10. Përafrimi me Rregullat e BE-së për Aviacionin e Pastër**

- Zbatimi i detyrimeve të SAF sipas ReFuelEU Aviation.

#### **11. Operacionet aeroportuale inteligjente dhe efikase**

- Zgjerimi i A-CDM, operacioneve digjitale në zonën ajrore dhe planifikimi multimodal i aksesit në aeroporte.

#### **Rezultatet e Pritshme:**

- Arritje konkrete drejt dekarbonizimit të sektorit të Transportit.
- Emetimet e gazrave serrë të transportit janë në përputhje me trajektoren e PKEK 2030.
- Rrjet ndërveprues i karikimit/furnizimit me karburant në përputhje me AFIR në rrjetin TEN-T dhe në qytetet kryesore.
- Rinovimi i gradual i flotave të mjeteve rrugore, hekurudhore, portuale dhe aeroportuale drejt teknologjive me emetime të ulëta/zero.
- Rritja e investimeve të BE-së dhe atyre private në lëvizshmërinë e gjellbër (WBIF, Plani i Rritjes, etj.)

### **Objektivi 3.2 Zbatimi i Sistemeve Inteligjente të Transportit (SIT), biletimit digjital, sistemeve elektronike të tarifimit (e-tolling) (kur është e aplikueshme), si dhe i menaxhimit inteligjent të trafikut në gjithë rrjetin TEN-T**

Transformimi digjital i sistemit të transportit në Shqipëri përbën një kërkesë themelore për rritjen e eficiencës, sigurisë, qëndrueshmërisë dhe integritetit në zonën e transportit të Bashkimit Evropian. Megjithëse janë ndërmarrë hapa fillestarë, përfshirë digjitalizimin e aeroporteve, vendosjen e Sistemeve Inteligjente të Transportit (SIT) në rreth 200 km të rrjetit rrugor kombëtar dhe prokurimin e mëtejshëm për 200 km shtesë, me objektiv shtrirjen e SIT në të gjithë rrjetin rrugor TEN-T deri në vitin 2030, si edhe krijimi i Qendrës së Monitorimit të Trafikut Rrugor, sistemet digjitale në të gjitha mënyrat e transportit mbeten të fragmentuara, kryesisht manuale dhe me nivel të ulët ndërveprueshmërie. Kjo sjell mbingarkesë në trafik, performancë të paqëndrueshme të sigurisë, rritje të emetimeve, vonesa operative dhe ndërlidhje të kufizuar multimodale.

Sistemet kombëtare të biletimit digjital elektronik dhe tarifimit rrugor aktualisht mungojnë, ndërsa kuadri ligjor ekzistues, i trajtuar pjesërisht përmes Ligjit nr. 8308, datë 18.03.1998 “Për transportet rrugore”, të ndryshuar 120/2016, VKM nr. 85, datë 8.2.2017, “Për përcaktimin e rregullave për prodhimin, shpërndarjen dhe pajisjen e udhëtarëve me bileta transporti rrugor”, të ndryshuar dhe Udhëzimit nr. 3743, datë 10.07.2017 “Mbi modelet dhe standardet e biletave të transportit rrugor të udhëtarëve”, të ndryshuar, kërkon harmonizim të plotë me Direktivën 2010/40/BE (Direktiva SIT), aktet e saj të deleguara, Direktivën Eurovignette, si dhe me Planet e Veprimit të Komunitetit të Transportit. DPSHTRR, në përputhje me parashikimet e legjislacionit në fuqi, është institucioni i ngarkuar nga aktet ligjore kombëtare me përgjegjësinë për pajisjen e mjeteve të transportit ndërqytetas me sisteme të biletimit elektronik. Gjithashtu, institucioni ka zhvilluar dhe administron platformën digjitale për biletimin, rezervimin dhe ofrimin e informacionit të nevojshëm për shërbimet e transportit ndërqytetas.

Zgjerimi i Sistemeve Inteligjente të Transportit (SIT) në të gjithë rrjetin TEN-T Kryesor dhe Gjithëpërfshirës është thelbësor për menaxhimin e trafikut në kohë reale, zbatimin digjital, monitorimin e aseteve (përfshirë integrimin me sistemet RAMS), ofrimin e shërbimeve të informacionit për udhëtarët (MMTIS), zhvillimin e sistemeve të tarifimit elektronik të qëndrueshme për të ardhmen (e-tolling), si dhe për biletimin digjital multimodal.

Dixhitalizimi i transportit të mallrave dhe i logjistikës është po aq kritik. Shqipëria duhet të zbatojë sistemet TAF/TAP-TSI për hekurudhat, Sistemet e Komunitetit të Porteve për nyjet detare, dokumentacionin digjital të transportit (e-CMR, eFTI), si dhe sistemet automatike të menaxhimit të porteve dhe terminaleve, të cilat reduktojnë kohën e pritjes, përshpejtojnë përpunimin në pikat kufitare dhe përmirësojnë efikasitetin e zinxhirit të furnizimit.

Në transportin ajror dhe detar, përdorimi i sistemeve digjitale të avancuara, sinjalizimi me mesazhe të ndryshueshme, operacionet inteligjente të terminaleve dhe aksesit i integruar i aeroporteve dhe porteve, do të reduktojë vonesat, ulë emetimet dhe rrisë konkurrencën.

Sistemet Inteligjente të Transportit (SIT) dhe sistemet digjitale të vendosura nën Objektivin 3.2 sigurojnë kornizën teknike për zbatimin e *acquis* nën PS1 dhe për zbatimin e sistemeve digjitale dhe përmirësimet në sistemet e sigurisë nën PS4.

## **Masat Kryesore**

### **1. Krijimi i një Kuadri Kombëtar për SIT dhe Lëvizshmërinë Inteligjente**

- Zbatimi i Strategjisë së SIT në të gjitha rrjetin rrugor TEN-T Kryesor dhe Gjithëpërfshirës në përputhje me Direktivën 2010/40/EU dhe Planet e Veprimit të Komunitetit të Transportit.
- Zbatimi i ERTMS në të gjithë rrjetin hekurudhor TEN-T Kryesor dhe Gjithëpërfshirës.
- Zhvillimi i një kuadri të Sistemeve Inteligjente të Transportit për transportin detar dhe ajror, i cili garanton përputhshmërinë me standardet evropiane, ndërveprimin operativ, sigurinë kibernetike dhe qeverisjen efektive të të dhënave.

### **2. Krijimi i një Platforme Dixhitale Kombëtare të Transportit**

- Zhvillimi i një platforme të unifikuar që integron:

- të dhënat e trafikut në kohë reale (RTTI)
- shërbimet e informacionit të udhëtimit multimodal (MMTIS)
- biletat dixhitale
- modalitetet e tarifimit elektronik (e-tolling), kur është e aplikueshme
- raportimin e incidenteve
- shkëmbimi i të dhënave të transportit të mallrave (hekurudhë, porte, logjistikë)
- Pajtueshmëria në vijimësi me rregullat e ndërveprimit të BE-së (NAP, DATEX II, NeTEx, SIRI, eFTI).

### 3. Zbatimi i Menaxhimit Inteligjent të Trafikut në të gjithë rrjetin TEN-T

- Instalimi i sistemeve inteligjente të menaxhimit të trafikut përgjatë korridoreve TEN-T, duke përfshirë:
  - sensorë dhe CCTV
  - sinjalistikë me mesazhe të ndryshueshme
  - informacion në kohë reale për trafikun dhe incidentet
  - zbatim dixhital (shpejtësia, mbingarkesa, kontrollet e tahogرافit)
  - sistemet e matjes së peshës në lëvizje
  - integrimi i sistemeve RAMS për parashikimin e mirëmbajtjes së aseteve.
- Zgjerimi i Qendrës së Monitorimit të Trafikut Rrugor në një qendër kombëtare operacionesh të SIT.

### 4. Krijimi i kushteve për një Sistem Biletimi Digjital Multimodal

- Projekt pilot për implementimin e Sistemit të Biletimit elektronik në transportin rrugor të udhëtarëve.
- Hartimi i një kuadri ligjor për një Sistem Biletimi elektronike për transportin multimodal.

### 5. Përgatitja dhe Pilotimi i Skemave të Tarifimit Rrugor Elektronik (e-tolling / digital road-charging)

- Zhvillimi i politikave, arkitekturës ligjore dhe teknike për tarifimin elektronik/ tarifimin dixhital të rrugëve në përputhje me Direktivën Eurovignette dhe Shërbimin European Elektronik të Tarifimit Rrugor (EETS).
- Pilotimi i tarifimit rrugor elektronik (e-tolling) në seksionet TEN-T me trafik më të lartë, pas përgatitjes së plotë të infrastrukturës dhe sistemeve përkatëse.

### 6. Dixhitalizimi i Operacioneve të Transportit të Mallrave dhe Logjistikës

- Zbatimi i sistemeve hekurudhore në përputhje me standardet TAF-TSI dhe TAP-TSI për menaxhimin e transportit të mallrave dhe operacionet e trenave.



- Vendosja e Sistemeve të Komunitetit Portual (PCS) në të gjitha portet ekzistuese dhe ato të reja që do të zhvillohen; trajtimi i automatizuar i ngarkesave.
- Nxitja e përdorimit të dokumentacionit digjital për transportin e mallrave, duke përfshirë e-CMR, dokumente në formatin eFTI, faturim elektronik dhe procedura doganore elektronike.
- Zbatimi i sistemeve automatike për menaxhimin e pikave të kontrollit, menaxhimin e hapësirave dhe planifikimin e orareve në nyjet logjistike.

## **7. Modernizimi i Operacioneve Dixhitale të Aeroporteve dhe Porteve**

- Integrimi i dixhitalizimit për të mundësuar aeroporte inteligjente dhe të lidhura. Promovimi i platformave digjitale të integruara në të gjithë ekosistemin e aeroportit, duke përfshirë sigurinë, kontrollin kufitar, operacionet në zonën e fluturimit dhe monitorimin e rrjedhës së udhëarëve.
- Inkurajimi i adoptimit të A-CDM, SWIM, kontrollit dixhital të kufijve dhe teknologjive të avancuara për përpunimin e udhëtarëve, për të përmirësuar performancën dhe reduktuar ngërçet operative.
- Përdorimi i teknologjive të reja dhe përshtatja ose krijimi i infrastrukturës për t'i mbështetur ato, përfshirë AAM, inteligjencën artificiale, analitikë të avancuar të të dhënave dhe teknologji të tjera inovative.
- Përmirësimi i Sistemeve të Komunitetit Portual, dixhitalizimit të ngarkesave dhe sistemet inteligjente të energjisë në porte.
- Zbatimi i dixhitalizimit të proceseve të çertifikimit, liçensimit dhe mjeteve lundruese për të përmirësuar efikasitetin dhe produktivitetin.
- Integrimi i operacioneve të aeroportit/portit në platformat dixhitale multimodale kombëtare.

## **8. Forcimi i Kapaciteteve Institucionale për administrimin e Sistemeve Inteligjente të Transportit**

- Krijimi dhe funksionimi i Njësisë Kombëtare të Koordinimit për Sistemet Inteligjente të Transportit sipas modaliteteve të transportit.
- Ofrimi i trajnimeve sistematike për operacionet e SIT, prokurimin, sigurinë kibernetike dhe qeverisjen e të dhënave.

### **Rezultatet e Pritshme:**

- Një sistem kombëtar SIT i ndërveprueshëm i vendosur në të gjithë rrjetin TEN-T, i integruar me RAMS.
- Menaxhimi inteligjent i trafikut funksional në të gjitha korridoret kryesore TEN-T, për përmirësimin e rrjedhës, sigurisë dhe uljen e emetimeve.
- Projekt pilot për ndërtimin/implementimin e një sistemi të biletimit digjital /elektronik për udhëtarët e transportit rrugor.
- Sistem i dixhitalizuar i mallrave dhe logjistikës, duke përfshirë PCS në portet kryesore dhe sistemet TAF/TAP-TSI në hekurudhë.

- Regjistri elektronik i digjitalizuar i mjeteve lundruese dhe dokumentacionit mbi çertifikimin dhe kualifikimin e detarëve,
- Reduktim i kohës së pritjes dhe përmirësim i efikasitetit kufitar përmes përdorimit të e-CMR, dokumenteve në formatin eFTI, PCS dhe sistemeve automatike logjistike.
- Rritje e efikasitetit operativ në transportin ajror dhe detar përmes A-CDM, terminaleve inteligjente dhe sistemeve digjitale të operacioneve.
- Forcim i qeverisjes institucionale dhe kapaciteteve teknike për mobilitetin digjital.
- Përmirësim i ndjeshëm i përvojës së udhëtarëve/përdoruesve përmes informacionit multimodal në kohë reale, shërbimeve më të shpejta dhe transparencës më të madhe.

### Objektivi 3.3 Promovimi i multimodalitetit, zhvendosjes ndërmjet mënyrave të transportit dhe transportit të kombinuar

Transporti multimodal dhe i kombinuar në Shqipëri – dhe më gjerë në Ballkanin Perëndimor – ndodhet ende në një fazë të hershme zhvillimi, me transportin rrugor dominues në transportin e mallrave. Ky dominim është në kundërshtim me “Marrëveshjen e Gjelbër Europiane” e cila synon zhvendosjen e 75% të transportit të mallrave brenda vendit, aktualisht të kryer nga transporti rrugor, drejt transportit hekurudhor dhe detar. Për të arritur objektivat rajonale – rritje prej 20% të transportit hekurudhor deri në 2030 dhe dyfishim deri në 2050, rritje prej 15% të transportit në rrugët ujore të brendshme dhe të transportit detar bregdetar deri në 2030, si dhe konkurrencë e balancuar midis transportit hekurudhor/detar intermodal dhe rrugor deri në 2035 – Shqipëria duhet të sigurojë kuadrin rregullator, institucional dhe tregtar që mundëson funksionimin efektiv të logjistikës multimodale. Këto masa janë thelbësore për promovimin e transportit të qëndrueshëm, përmirësimin e efikasitetit dhe integrimin e Shqipërisë në rrjetet dhe objektivat e BE-së për transportin multimodal.

Përveç investimeve infrastrukturore, Shqipëria duhet të forcojë paralelisht kuadrin e politikave, koordinimin institucional, ambientin rregullator dhe stimujt ekonomikë që mundësojnë funksionimin efektiv dhe konkurrues të shërbimeve multimodale. Përafrimi i Direktivës për Transportin e Kombinuar, thjeshtimi i procedurave, reduktimi i barrierave administrative dhe kostos, si dhe rritja e pjesëmarrjes së sektorit privat, janë elementë kyç për promovimin e zhvendosjes ndërmjet mënyrave të transportit, zvogëlimin e ndikimit mjedisor të transportit të mallrave dhe integrimin e Shqipërisë në zinxhirët multimodale europiane. Pa këta mekanizma mbështetës investimet infrastrukturore dhe ato në korridoret rajonale nuk mund të sjellin rezultatet e pritura drejt një sistemi transporti të qëndrueshëm, inteligjent dhe neutral ndaj klimës.

#### Masat Kryesore

##### 1. Harmonizimi Rregullator dhe Ligjor

- Përafrimi dhe zbatimi i Direktivës së BE-së për Transportin e Kombinuar dhe i *acquis* përkatës, me qëllim rregullimin e operacioneve intermodale, sigurimin e kushteve të qasjes në treg dhe thjeshtimin e procedurave (aktualisht në PS1).
- Vendosja e një mekanizmi të thjeshtuar të autorizimeve, dokumentacionit dhe inspektimeve për operatorët e transportit të kombinuar.

## 2. Zbatimi i skemave për ndryshim modal dhe transport të kombinuar

- Vendosja e stimuljeve ekonomike të përshtatshëm (p.sh., reduktime tarifash, trajtim me përparësi për çështjet operacionale, **ulje e tarifave rrugore për transportin e lidhjes së parë/dhe të fundit**) për të promovuar zhvendosjen drejt transportit hekurudhor dhe detar.
- Mbështetja e shërbimeve të transportit të kombinuar dhe heqja e barrierave rregullatore dhe administrative, në përputhje me komponentin “Lëvizshmëria e Qëndrueshme” të Strategjisë së Zhvillimit të Sistemit Multimodal të Ballkanit Perëndimor (SSMS WB) dhe objektivat e Planit të Veprimit Hekurudhor dhe Ujor të Komunitetit të Transportit.

## 3. Përmirësimi i Performancës Operative dhe i Nivelit të Shërbimeve

- Të harmonizohen oraret, njësitë e ngarkimit, ndërfaqet e shërbimeve dhe planifikimi ndërmjet llojeve të transportit, me qëllim rritjen e besueshmërisë së zinxhirëve të kombinuar të transportit.
- Promovimi i mobilitetit urban multimodal dhe sistemeve të logjistikës urbane me emetime të ulëta (p.sh., park-and-ride, integrimi hekurudhor në shpërndarjen urbane, logjistikë urbane bregdetare), për të përmirësuar efikasitetin, zvogëluar emetimet dhe promovuar transportin e qëndrueshëm në qytete.
- Zhvillimi i terminaleve multimodale dhe funksione logjistike të nyjeve urbane (në përputhje me TEN-T, aty ku është e aplikueshme).
- Forcimi i bashkëpunimit operacional ndërkufitar për zinxhirët intermodalë përgjatë korridoreve kryesore.

### Rezultatet e pritshme:

- Krijimi i kuadrove rregullatorë dhe institucionale që mundësojnë zhvillimin e transportit intermodal dhe të kombinuar në të gjithë vendin.
- Zhvendosje e ndjeshme e transportit të mallrave nga transporti rrugor drejt atij hekurudhor, detar dhe të ujërave të brendshme, në mbështetje të objektivave rajonale për 2030 dhe 2050.
- Reduktim i kostove logjistike, përmirësim i besueshmërisë së zinxhirëve të furnizimit dhe rritja e konkurrueshmërisë së tregtisë shqiptare.
- Rritja e pjesëmarrjes së operatorëve logjistikë privatë në ofrimin e shërbimeve multimodale.
- Një sistem transporti mallrash më i qëndrueshëm dhe me emetime të ulëta, që kontribuon në objektivat e neutralitetit klimatik të BE-së dhe vendos Shqipërinë si një nyjë strategjike multimodale në Ballkanin Perëndimor.

## Objektivi 3.4 Rritja e qëndrueshmërisë së infrastrukturës së transportit ndaj ndikimeve klimatike dhe fatkeqësive natyrore

Infrastruktura e transportit në Shqipëri po përballë me një ekspozim në rritje ndaj rreziqeve të lidhura me ndryshimet klimatike, përfshirë përmytjet, rrëshqitjet e tokës, valët e të nxehtit, reshjet intensive dhe stuhitë bregdetare. Studimi i Komunitetit të Transportit i vitit 2023, "Përmirësimi i Qëndrueshmërisë Klimatike dhe Masave të Adaptimit në Zgjerimin Indikativ të rrjetit TEN-T në Ballkanin Perëndimor", vlerëson se deri në 44% e rrugëve dhe linjave hekurudhore në rajon mund të klasifikohen me nivel të lartë ose shumë të lartë vulnerabiliteti/cënueshmërie deri në vitin 2030. Studimi identifikon gjithashtu dhjetë segmente rrugore dhe dhjetë segmente hekurudhore kritike në Shqipëri, të cilat paraqesin ndjeshmëri të lartë ndaj ndikimeve të ndryshimeve klimatike.

Ndikimet e ndryshimeve klimatike nuk janë më episodike, por po cenojnë në mënyrë të vazhdueshme besueshmërinë e korridoreve të transportit, duke rritur nevojat për mirëmbajtje, dëmtuar asetet rrugore dhe hekurudhore dhe kërcënuar vazhdimësinë e lëvizshmërisë, tregtisë dhe kapaciteteve të reagimit emergjent. Historikisht, Shqipëria ka mbështetur kryesisht qasje reaktive ndaj dëmeve të shkaktuara nga klima; megjithatë, kuadri i politikave të BE-së dhe kërkesat e Komunitetit të Transportit kërkojnë tashmë një qasje sistematike, proaktive dhe ndër-modale për forcimin e qëndrueshmërisë së sektorit të transportit.

Integrimi i standardeve të qëndrueshmërisë ndaj ndryshimeve klimatike në planifikim, projektim, ndërtim, operim dhe mirëmbajtje në të gjitha modalitetet e transportit, është thelbësor për të shmangur humbjen e funksionalitetit afatgjatë të aseteve, për të garantuar funksionalitetin e rrjetit TEN-T, për të reduktuar kostot afatgjata dhe për të siguruar lidhje transporti të qëndrueshme dhe të sigurt. Ky objektivi garanton përputhshmëri të plotë me Rregulloren 2024/1679 të BE-së, strategjinë e BE-së për Adaptimin ndaj Ndryshimeve Klimatike, metodologjinë e integruar të vlerësimit të rreziqeve të Komunitetit të Transportit dhe Agjendën e Klimës të Ballkanit Perëndimor, duke mbështetur tranzicionin afatgjatë të Shqipërisë drejt një sistemi mobiliteti të qëndrueshëm, rezilient dhe neutral ndaj klimës.

Masat për qëndrueshmëri dhe adaptim ndaj klimës plotësojnë investimet infrastrukturore nën Objektivin 2.1 dhe qasjen e mirëmbajtjes bazuar në RAMS nën Objektivin 2.2, duke garantuar që përfundimi i rrjetit TEN-T të jetë rezilient ndaj ndryshimeve klimatike dhe i optimizuar gjatë gjithë ciklit të jetës.

### Masat Kryesore

- 1. Përfshirja e kërkesave të BE-së për qëndrueshmëri ndaj ndryshimeve klimatike në legjisllacionin kombëtar dhe hartimi i një Plani Kombëtar Veprimesh për forcimin e qëndrueshmërisë/(reziliencës së infrastrukturës së transportit.**
  - Zbatimi i Udhëzimeve Teknike të Komisionit Evropian për Rezistencën ndaj Klimës sipas Rregullosës (BE) 2024/1679.
  - Përgatitja dhe miratimi i një Plan Veprimi Kombëtar për rezistencën për rrjetet rrugore dhe hekurudhore TEN-T Bazë dhe Gjithëpërfshirëse, në përputhje me seksionet e renditura si vulnerabël/të cënueshme në studimin e Komunitetit të

Transportit “Përmirësimi i Qëndrueshmërisë Klimatike dhe Masave të Adaptimit në Zgjerimin Indikativ të rrjetit TEN-T në Ballkanin Perëndimor”.

## **2. Integrimi i Qëndrueshmërisë / Reziliencës ndaj Klimës në Standardet e Planifikimit, Projektimit dhe Mirëmbajtjes**

- Të bëhet e detyrueshme realizimi i vlerësimit të rrezikut klimatik për të gjitha projektet e reja dhe ato të rehabilitimit të transportit, veçanërisht në korridoret TEN-T dhe zonat malore/bregdetare me rrezik të lartë.
- Përfshirja e kërkesave për adaptim (përmirësime të sistemeve të kullimit, stabilizim të pjerrësive, materiale të qëndrueshme ndaj nxehtësisë, struktura hekurudhore rezistente, komponentë portesh/aerporte rezistentë ndaj përmbytjeve) në studimet e fizibilitetit dhe Vlerësimeve të Ndikimit në Mjedis (VNM).
- Të kërkohet që të gjitha projektimet e infrastrukturës të përputhen me standardet inxhinierike për rezistencë ndaj klimës, të harmonizuara me BE-në.

## **3. Përforcimi i Sistemeve të të Dhënave Klimatike, Sistemeve të Paralajmërimit të Hershëm dhe Monitorimit**

- Integrimi i të dhënave meteorologjike, hidrologjike dhe gjeohapësinore nga agjencitë kombëtare në:
  - Sistemin e Menaxhimit të Aseteve Rrugore (RAMS)
  - Qendrën Kombëtare të Monitorimit të Trafikut
- Vendosja e sensorëve, sistemeve të monitorimit në distancë dhe alarme automatike për përmbytje, rrëshqitje dhe, mbinxehje të trotuarit/hekurudhës dhe rrezikun e stuhive bregdetare.

## **4. Forcimi dhe Ndërtimi i Kapaciteteve Institucionale**

- Trajnimi i projektuesve, inxhinierëve, menaxherëve të asetëve, autoriteteve të mbrojtjes civile dhe vlerësuesve të projekteve mbi:
  - modelimin e rrezikut klimatik
  - vlerësimin e cënueshmërisë ndaj rreziqeve të shumëfishta
  - projektimin teknik të përshtatjes
  - planifikimin teknik të korridoreve të qëndrueshëm / reziliente
- Integrimi i moduleve të qëndrueshmërisë në proceset e prokurimit, vlerësimit të projektit dhe planifikimit të mirëmbajtjes.

### **Rezultatet e pritshme:**

- Përputhje e plotë me standardet e BE-së për mbrojtjen nga ndryshimet klimatike për të gjitha investimet madhore në transport
- Shqyrtimi sistematik i rreziqeve klimatike dhe përshtatja e integruar në ciklin e projektit dhe mirëmbajtjen e tij

- Segmente prioritare të TEN-T të përforcuara kundër përmytjeve, rrëshqitjeve të dheut, valëve të nxehtësisë dhe rreziqeve bregdetare
- Reduktim i ndërprerjeve të shkaktuara nga efektet klimatike dhe reduktimit të kostove të mirëmbajtjes.
- Sistem i integruar paralajmërimi dhe monitorimi duke përdorur RAMS dhe Qendrën e Monitorimit të Trafikut.
- Kapacitet institucional i përforcuar për planifikim të orientuar drejt reziliencës dhe rreziqeve të shumfishta.

## Objektivi 3.5 Reforma në rrjetin e transportit rrugor ndërqytetas të udhëtarëve

Shërbimet ndërqytetase të transportit publik përbëjnë infrastrukturën bazë të sistemit kombëtar të transportit publik në Shqipëri, duke garantuar akses dhe lëvizshmëri për grupe të ndryshme të popullsisë – studentë, punëtorë, komunitete rurale dhe udhëtarë rajonalë. Sistemi aktual i operimit karakterizohet nga një shkallë e lartë fragmentimi strukturor, ku konfigurimi i rrjetit të linjave është i ndikuar kryesisht nga faktorët e ofertës së tregut dhe jo nga një analizë strategjike e kërkesës dhe planifikimi i integruar. Si pasojë, sistemi përballet me sfida të konsiderueshme, mbivendosje të linjave, modele joefikase shërbimi, një flotë të vjetëruar, mungesë uniformiteti në cilësinë e shërbimit, prani të praktikave operative informale dhe nivele të ulëta të integritimit ndërmodal me sistemin hekurudhor, transportin urban/qytetas, portet dhe aeroportet.

Këto dobësi strukturore rezultojnë në bllokime trafiku, nivele më të larta të emetimeve, ulje të standardeve të sigurisë, akses të kufizuar në zonat rurale dhe konkurrueshmëri të dobët në tregun e transportit publik. Strategjia e Bashkimit Evropian për Mobilitetin e Qëndrueshëm dhe Inteligjent (2020), Traktati i Komunitetit të Transportit dhe Plani i Veprimit për Tregun e Përbashkët Rajonal të Ballkanit Perëndimor nënvizojnë nevojën për zhvillimin e sistemeve të transportit publik të integruar, me cilësi të lartë dhe të orientuara nga nevoja e përdoruesve. Raportet e Progresit të BE-së për Shqipërinë theksojnë gjithashtu nevojën për formalizimin e plotë të shërbimeve, implementimin e kontratave të shërbimit publik (PSO), ristrukturimin e linjave të transportit ndërqytetas të udhëtarëve, biletimin elektronik dhe modernizimin e infrastrukturës së terminaleve.

Reformimi i rrjetit të transportit rrugor ndërqytetas për udhëtarë paraqet një prioritet qeveritar, me qëllim funksionimin e një sistemi të rregulluar, modern, multimodal dhe të qëndrueshëm mjedisor, i cili garanton lëvizshmëri të besueshme dhe të përballueshme për të gjithë qytetarët, në përputhje me Strategjinë Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim 2030 dhe standardet evropiane të cilësisë së shërbimeve publike.

### Masat Kryesore

1. **Përmirësimi i Kuadrit Ligjor dhe Rregullator për Transportin Ndërqytetas të Udhëtarëve**
  - Vijueshmëria në përafrimin e plotë të kuadrit regulator të BE-së që përcakton Detyrimet e Shërbimit Publik (PSOs).

- Përfshirja e procedurave konkurruese të prokurimit dhe kontratave të shërbimeve të bazuara në performancë në përputhje me praktikën më të mirë të BE-së
- Përgjegjësi të përcaktuara ndërmjet autoriteteve qendrore dhe njësive të vetëqeverisjes vendore.
- Përmirësimi i standardeve për sigurinë, komoditetin, aksesueshmërinë për personat me aftësi të kufizuar (PAK), performancën mjedisore dhe të drejtat e udhëtarëve.
- Vendosja e standardeve minimale për sigurinë, komoditetin, aksesueshmërinë për personat me aftësi të kufizuar (PAK), performancën mjedisore dhe të drejtat e pasagjerëve
- Garantimin në vijimësi i publikimit të orareve, linjave, stacioneve/terminaleve për transportin ndërqytetës të udhëtarëve (në platformën e-Transport të administruar nga DPSHTRR).

## **2. Ristrukturimi i Rrjetit të Linjave të Transportit Ndërqytetës të Udhëtarëve**

- Kryerja e një vlerësimi kombëtar të kërkesës për lëvizshmëri bazuar në flukset/numrin e popullsisë sipas qarqeve/bashkive, nevojat e zhvillimit rajonal, ofertës dhe kërkesës për transport dhe lidhjen me rrjetin TEN-T.
- Eliminimi i linjave të përsëritura/mbivendosura, joeficiente, për të cilat nuk ka interes operim dhe të paformalizuara.
- Konsolidimi ose bashkimi i linjave me performancë të ulët; miratimi i linjave të reja në zonat me akses shërbimi të pamjaftueshëm.
- Vlerësimi dhe formalizimi i ndalesave/stacioneve të nisjes/mbërritjes ose përgjatë itinerarit të linjave të miratuara, terminaleve dhe modeleve të shërbimit (itinerare, frekuenca, etj).
- Vendosja e orareve të koordinuara dhe të parashikueshme, me frekuencë dhe intervale shërbimi të përshtatshme.

## **3. Modernizimi i Flotës dhe Promovimi i Automjeteve me Emetim të Ulët**

- Vendosja e një plani të përshkallëzuar për rinovimin e flotës, duke përfshirë stimuj për autobusët elektrikë, hibridë ose me emetime të ulëta.
- Promovimi i mjeteve të transportit të aksesueshme, në përputhje me standardet për personat me aftësi të kufizuara (PAK).
- Vendosja dhe promovimi i teknologjive të sigurisë, përfshirë ABS, ESC, kamera CCTV dhe sisteme telematike.
- Inkurajimi i operatorëve privatë për të adoptuar flotë më të pastër përmes stimujve fiskalë dhe skemave të financimit.

## **4. Prezantimi i Sistemeve Digjitale të Biletave dhe Informacionit për Udhëtarët**

- Zhvillimi i një sistemi kombëtar të biletave elektronike për shërbimet ndërqytetëse.

- Zbatimi i sistemeve të informacionit në kohë reale për udhëtarët në terminale dhe në platforma online, të integruara me Pikën Kombëtare të Aksesit (NAP) për të dhënat e udhëtimit multimodal.
  - Promovimi i transparencës së operatorëve për oraret, tarifat dhe cilësinë e shërbimit përmes të dhënave të publikuara.
- 5. Modernizimi i terminaleve ndërqytetëse të autobusëve dhe shërbimeve për udhëtarët**
- Modernizimi i terminaleve në përmbushje të standardeve të BE-së për siguri, aksesueshmëri, komoditet, shërbime digjitale dhe menaxhim të fluksit të udhëtarëve.
  - Inkurajimi i partneritetit publik-privat (PPP) për funksionimin, mirëmbajtjen dhe modernizimin e shërbimeve të terminalit.
  - Integrim i pandërprerë i transportit me stacionet hekurudhore, portet dhe aeroportet brenda njeve multimodale.
- 6. Integrimi i Shërbimeve Ndërqytetëse të Autobusëve në një Sistem Multimodal të Lëvizshmërisë.**
- Koordinimi i orareve të autobusëve ndërqytetëse me linja urbane/qytetëse të autobusëve, shërbimet hekurudhore, lidhjet aeroportuale dhe terminalet portuale.
  - Promovimi i një sistemi të biletave elektronike për shërbimet ndërqytetëse të ndërveprueshëm me sistemet e transportit rrugor qytetës, rrethqytetës. ndërkombëtar, si dhe hekurudhor.
  - Hartimi i një planifikimi të integruar të shërbimeve për të maksimizuar aksesueshmërinë rajonale dhe për të ulur varësinë nga transporti privat/vetjak.
- 7. Zhvillimi i Institucioneve dhe Kapaciteteve**
- Zhvillimi i kapaciteteve të MIE, DPSHTRR, MOBAL, QKMT, Instituti i Transportit, etj. për të përmirësuar planifikimin, mbledhjen e të dhënave dhe monitorimin e shërbimeve.
  - Rritja e kapaciteteve për inspektim dhe zbatim në fushat e sigurisë së automjeteve, kontrollit të orëve të drejtimit dhe pushimit të drejtuesve të mjeteve që shërbejnë në linja të caktuara dhe mbrojtjes së të drejtave të udhëtarëve.

### **Rezultatet e pritshme**

- Një rrjet transporti publik ndërqytetës modern, efikas dhe plotësisht i rregulluar që i shërben të gjitha rajoneve/qarqeve/bashkive.
- Përmirësimi i besueshmërisë së shërbimit, sigurisë, aksesueshmërisë dhe komoditetit për udhëtarët.
- Integrim i plotë i shërbimeve ndërqytetëse me nyjet e transportit urban, hekurudhor dhe multimodal.
- Digjitalizimi i operacioneve përmes përdorimit të biletave elektronike dhe të informacionit për udhëtarët në kohë reale.



- Rinovim progresiv i flotave me automjete me emetime të ulëta/zero.
- Kapaciteteve të rritura të qeverisjes, monitorimit dhe zbatimit për të mundësuar një lëvizshmëri të barabartë dhe të qëndrueshme për të gjithë përdoruesit.

## Objektivi 3.6 Krijimi i një kuadri mbështetës për hartimin dhe zbatimin e Planeve të Qëndrueshme të Lëvizshmërisë Urbane (SUMP) në qytetet kryesore

Lëvizshmëria urbane përbën një komponent kyç të tranzicionit të transportit në Shqipëri, pasi qytetet përballen me mbingarkesë në rritje të trafikut, mjedise rrugore të pasigurta, nivele në rritje të emetimeve, atraktivitet të kufizuar të transportit publik dhe infrastrukturë të pamjaftueshme për ecjen dhe çiklizmin. Për të adresuar këto sfida, Kuadri i BE-së për Lëvizshmërinë Urbane (2021), Marrëveshja e Gjellbër Evropiane dhe Strategjia për Lëvizshmërinë e Qëndrueshme dhe të Zgjuar në Ballkanin Perëndimor, kërkojnë angazhimin që të gjitha qytetet/bashkitë kryesore të miratojnë Plane të Qëndrueshme të Lëvizshmërisë Urbane (SUMP) deri në vitin 2030, duke i integruar ato në Nyjet Urbane të rrjetit TEN-T. SUMP ofrojnë një qasje të integruar dhe të bazuar në të dhëna për planifikimin e lëvizshmërisë urbane, duke i dhënë përparësi transportit publik, lëvizshmërisë aktive, lëvizshmërisë pa emetime, sigurisë, aksesueshmërisë dhe integritimit multimodal.

Në Shqipëri, vetëm Tirana dhe Shkodra kanë hartuar Plane të Qëndrueshme të Lëvizshmërisë Urbane (SUMP), ndërsa bashkitë e tjera kryesore përballen me mungesë të kapaciteteve, mjeteve dhe autorizimit institucional për planifikim strategjik të lëvizshmërisë. Duke qenë se bashkitë mbajnë përgjegjësinë ligjore për miratimin e SUMP-ve, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë duhet të marrë një rol vendimtar si lehtësues kombëtar, përmes përcaktimit të kërkesave të detyrueshme, ofrimit të udhëzimeve teknike, krijimit të një kuadri kombëtar për SUMP-et dhe mbështetjes së autoriteteve vendore në përputhje me parimet e Bashkimit Evropian për lëvizshmërinë urbane.

Planet urbane SUMP integrojnë objektivat kombëtare për dekarbonizim (Obj 3.1) dhe sigurinë rrugore (PS4) për zbatim praktik në nivel qyteti.

### Masat Kryesore

#### 1. Krijimi i një Kuadri Kombëtar Rregullator dhe Institucional për SUMP

- Vendosja e dispozitave ligjore që parashikojnë hartimin dhe miratimin e Planeve të Qëndrueshme të Lëvizshmërisë Urbane (SUMP) deri në vitin 2030 nga të gjitha bashkitë kryesore (me popullsi mbi 50 000 banorë ose qendra rajonale), si dhe nga të gjitha nyjet urbane të rrjetit TEN-T.

#### 2. Hartimi i Udhëzimeve Kombëtare për SUMP, në përputhje me Kuadrin Evropian për Lëvizshmërinë Urbane

- Hartimi i një pakete kombëtare udhëzuese që përcakton kërkesat minimale teknike për Planet e Qëndrueshme të Lëvizshmërisë Urbane (SUMP), përfshirë fushëveprimin, pjesëmarrjen e aktorëve, standardet e të dhënave, monitorimin, neutralitetin klimatik, lëvizshmërinë aktive dhe prioritetin e transportit publik.

### 3. Krijimi i një Sistemi Kombëtar për Monitorimin dhe Raportimin e SUMP

- Krijimi i një platforme kombëtare nën varësinë e MIE për të ndjekur zhvillimin e SUMP, progresin, statusin e zbatimit, KPI-të dhe përputhshmërinë me kornizat e BE-së.

#### Rezultatet e Pritshme

- Deri në vitin 2030, të gjitha qytetet kryesore të Shqipërisë dhe të gjitha nyjet urbane të TEN-T miratojnë SUMP në përputhje me parimet e BE-së dhe objektivat e lëvizshmërisë neutrale ndaj klimës.
- Përmirësimi i qeverisjes dhe cilësisë së planifikimit të lëvizshmërisë urbane
- Konsolidimi i rrjeteve të transportit publik, ecjes dhe çiklizmit
- Përmirësimi i sigurisë rrugore në zonat urbane
- Kontributi ndaj Planit Kombëtar për Energjinë dhe Klimën dhe objektivave klimatike.
- Integrim më i mirë me sistemet kombëtare të lëvizshmërisë dhe rrjetit TEN-T.

## Prioriteti Strategjik 4 – Rritja e Sigurisë, Mbrojtjes dhe Garantimi i të Drejtave të Udhëtarëve

### Rëndësia Strategjike

Siguria, mbrojtja dhe garantimi i të drejtave të udhëtarëve mbeten sfida thelbësore në të gjithë sistemin e transportit në Shqipëri. Aksidentet rrugore vijnë të gjenerojnë kosto të konsiderueshme sociale dhe ekonomike, ndërkohë që mbikëqyrja e sigurisë në transportin hekurudhor, detar dhe ajror kërkon forcim të mëtijshëm të kapaciteteve institucionale, inspektime më të qëndrueshme dhe funksionim të plotë të sistemeve të menaxhimit të sigurisë. Zbatimi i legjislacionit mbetet i fragmentuar dhe kryesisht manual, duke kufizuar aftësinë për të kontrolluar sjelljet e pasigurta, për të siguruar përputhshmërinë teknike dhe për të garantuar operimin e sigurt të infrastrukturës. Paralelisht, rritja e digjitalizimit dhe e volumit të trafikut ka shtuar ekspozimin ndaj rreziqeve të sigurisë kibernetike, ndërprerjeve të infrastrukturës dhe kërcënimeve të sigurisë në porte, aeroporte dhe terminale multimodale. Mbrojtja e të drejtave të udhëtarëve vijon të jetë e pabarabartë ndërmjet modaliteteve të transportit, me mekanizma të paqëndrueshëm për trajtimin e ankesave, cilësi të ndryshueshme shërbimi dhe akses të kufizuar për Personat me Lëvizshmëri të Kufizuar.

Prioriteti Strategjik 4 ofron një kuadër të integruar dhe multimodal, i cili synon forcimin e menaxhimit të sigurisë, zbatimin e rregullave të Bashkimit Evropian në fushën e sigurisë dhe të standardeve sociale, përmirësimin e mbrojtjes së udhëtarëve si dhe modernizimin e masave të sigurisë në të gjitha pikat kryesore të hyrje-daljeve në territorin e vendit tonë. Ky prioritet integron dhe mbështet Strategjinë Kombëtare të Sigurisë Rrugore 2026–2030 (qasja Vision Zero / Sistemi i Sigurt), duke shtrirë njëkohësisht reformat edhe në transportin hekurudhor, detar, ajror dhe në operacionet multimodale. Arritja e këtyre objektivave është thelbësore për përmirësimin e rezultateve të lëvizshmërisë, mbështetjen e funksionimit të rrjetit TEN-T, mbrojtjen e përdoruesve dhe garantimin e përmbushjes nga Shqipëria të

detyrimeve që rrjedhin nga Kapitulli 14 (Politika e Transportit), Kapitulli 21 (TEN-T) dhe Marrëveshja e Komunitetit të Transportit.

### **Koherenca e Politikave dhe Përshtatja me BE-në**

Prioriteti Strategjik 4 është plotësisht i përafuar me angazhimet e Shqipërisë në kuadër të Marrëveshjes së Komunitetit të Transportit dhe *acquis* të Bashkimit Evropian në fushën e transportit. Ai mbështet Kuadrin e Politikave të Bashkimit Evropian për Sigurinë Rrugore 2021–2030, Planin Dhjetëvjeçar të Veprimit të Kombeve të Bashkuara për Sigurinë Rrugore dhe Strategjinë Kombëtare të Sigurisë Rrugore 2026–2030, duke forcuar zbatimin e ndërhyrjeve të qasjes së Sistemit të Sigurt në të gjithë rjetin e transportit. Mbikëqyrja multimodale e sigurisë bazohet në Direktivën për Sigurinë Hekurudhore (2016/798), rregullat e Bashkimit Evropian për sigurinë e infrastrukturës rrugore, rregulloret e Organizatës Ndërkombëtare Detare (IMO) dhe të BE-së për sigurinë dhe mbrojtjen detare, standardet e sigurisë në operim të ICAO-s, si dhe legjislacionin për transportin e mallrave të rrezikshme (ADR/RID/IMDG).

Masat në fushën e të drejtave të udhëtarëve pasqyrojnë *acquis* e Bashkimit Evropian për të drejtat e udhëtarëve (Rregulloret (KE) nr. 261/2004, nr. 1177/2010, nr. 181/2011 dhe Rregullorja (BE) 2021/782), si dhe Planin e Veprimit të Komunitetit të Transportit për Çështjet Sociale dhe të Drejtat e Udhëtarëve. Masat e sigurisë janë të përafuara me Kodin ISPS, kuadrin e Bashkimit Evropian për sigurinë në aviacion, si dhe me detyrimet në fushën e sigurisë kibernetike sipas Direktivës CER (BE) 2022/2557 dhe Direktivës NIS2 (BE) 2022/2555.

Prioriteti Strategjik 4 krijon sinergji me prioritetet e tjera strategjike:

- PS1 (Përafrimi dhe Zbatimi i *Acquis*): siguron zbatimin e *acquis*
- PS2 (Lidhshmëria Rajonale dhe Integrimi me Rjetin TEN-T): garanton funksionimin e sigurt të korridoreve të përmirësuara.
- PS3 (Lëvizshmëria e Gjelbër dhe e Zgjuar): integron mekanizma digjitalë të zbatimit, Sisteme Inteligjente të Transportit (ITS) dhe instrumente për rritjen e qëndrueshmërisë së sistemit.

Integruar me prioritetet e tjera, Prioriteti Strategjik 4 mbështet rrugën e Shqipërisë drejt Zonës së Vetme Evropiane të Transportit dhe siguron një lëvizshmëri të sigurt, të mbrojtur dhe të bazuar në të drejtat e qytetarëve dhe bizneseve.

### **Objektivi 4.1 – Përforsimi i Menaxhimit të Sigurisë Multimodale dhe Mbikëqyrjes Rregullatore të Transportit**

Përgjegjësitë për sigurinë në të gjitha modalitetet e transportit mbeten të fragmentuara, me kapacitete institucionale të pamjaftueshme, inspektive të paqëndrueshme dhe sisteme të kufizuara raportimi incidentesh. Për të përmbushur legjislacionin e Bashkimit Evropian në fushën e sigurisë rrugore, hekurudhore, detare dhe operimet ajrore, Shqipëria duhet të krijojë Sisteme të Konsoliduara Multimodale të Menaxhimit të Sigurisë (SMS) për të gjitha modalitetet, të harmonizojë procedurat e vlerësimit të rrezikut dhe të forcojë ndjeshëm mandatet dhe kapacitetin teknik të rregullatorëve të sigurisë dhe të operatorëve.

Sistemet e Menaxhimit të Sigurisë nën Objektivin 4.1 do të shfrytëzojnë të dhëna nga sistemet inteligjente të transportit (ITS – Objektiv 3.2) dhe vlerësimet e rrezikut klimatik (Objektiv 3.3), për të prioritarizuar ndërhyrjet në seksionet me rrezik të lartë.

### **Masat Kryesore**

1. Krijimi i Sistemeve Multimodale të Menaxhimit të Sigurisë (SMS) në përputhje me standardet e BE-së/ndërkombëtare (Direktiva e Sigurisë Hekurudhore, 2008/96/EC e ndryshuar, Aneksi 19 i ICAO-s, Paketa e Sigurisë Detare - Kodi ISM).
2. Hartimi i Planit Strategjik të Autoritetit të Aviacionit Civil (AAC) për të siguruar përputhshmëri me GASP, GASeP dhe GANP
3. Zbatimi i vlerësimeve sistematike të rrezikut, auditimeve të brendshme dhe planeve të zbutjes së rrezikut në transportin rrugor, hekurudhor, detar, ajror dhe në nyjet multimodale.
4. Forcimi i përgjegjësive dhe burimeve njerëzore, teknike etj. për ARRSH, HSH, AAC dhe Autoritetet Detare për inspektime, mbikëqyrjen e liçensimit dhe monitorimin e përputhshmërisë me rregulloret.
5. Zhvillimi i sistemeve të koordinuara të raportimit të incidenteve me shkëmbim dixhital të të dhënave; përmirësimi i koordinimit të reagimit emergjent me shërbimet e mbrojtjes civile, policinë dhe shërbimet shëndetësore.
6. Promovimi i një kulture të sigurisë përmes fushatave informuese dhe angazhimit aktiv të palëve të interesuara.

### **Rezultatet e Pritshme**

- Kuadri i Sistemit Multimodal të Menaxhimit të Sigurisë funksional në mënyrë të plotë
- Organe mbikëqyrjeje të sigurisë më të forta dhe të pajisura me burime të mjaftueshme
- Auditime sistematike të sigurisë së infrastrukturës dhe operacioneve në nyjet TEN-T
- Praktika vlerësimi rreziku të përafuara me standardet e BE-së në të gjitha modalitetet
- Raportim më i shpejtë i incidenteve dhe koordinim më i mirë i reagimit emergjent

## **Objektivi 4.2 – Përforcimi i Zbatimit të Rregullave të Sigurisë dhe Sociale në të Gjitha Modalitetet e Transportit**

Zbatimi i rregullave të sigurisë dhe sociale mbetet i paqëndrueshëm dhe kryesisht manual. Kjo dobëson përputhshmërinë me kërkesat e BE-së në lidhje me tahografët, kohët e drejtimit dhe pushimit, transportin e mallrave të rrezikshme, përputhshmërinë teknike të mjeteve dhe anijeve, si dhe rregullat e aksesit në treg. Forcimi i zbatimit digjital, harmonizimi i procedurave dhe kontrolli i bazuar në rrezik, janë thelbësorë për sigurimin e konkurrencës së drejtë, mbrojtjen e punonjësve, sigurinë rrugore dhe integritetin e përgjithshëm të sektorit.

## Masat Kryesore

1. Sigurimi i përputhshmërisë ndër-modale me rregulloret teknike, të sigurisë dhe për transportin e mallrave të rrezikshme (ADR/RID/IMDG), si dhe me detyrimet për sigurinë detare dhe sigurisë në aviacion.
2. Sigurimi i zbatimit dhe kontrollit të bazuar në rrezik për teknologjitë digjitale të zbatimit (tahografë inteligjentë, ANPR, WIM dhe mjetet dixhitale të inspektimit për hekurudhat, portet dhe aeroportet).
3. Zbatimi i rregullave sociale të BE-së në transportin rrugor: tahografët, koha e drejtimit/pushimit, rregullat e kohës së punës, liçensimi i operatorëve (Rregulloret përkatëse të BE-së)
4. Zbatimi i rregullave sociale të BE-së në transportin detar, në përputhje me Konventën për Punësimin Detar (MLC) 2006 dhe Organizatën Ndërkombëtare të Punës (ILO).
5. Sigurimi i përputhshmërisë me rregullat sociale në transportin hekurudhor dhe ajror.
6. Harmonizimi i procedurave të zbatimit ndërmjet policisë, ARRSH, HSH, AAC, Autoriteteve Detare dhe bashkive.
7. Rritja e kapaciteteve profesionale të stafit përmes programeve të specializuara të trajnimit për inspektorët, policinë dhe zyrtarët e autoriteteve rregullatore.

## Rezultatet e Pritshme

- Përputhshmëri më e lartë me rregullat e sigurisë dhe sociale të BE-së
- Reduktimi i shkeljeve serioze dhe praktikave të pasigurta
- Zbatim i harmonizuar, i bazuar në rrezik dhe digjital
- Treg transporti më i drejtë dhe konkurrues
- Kushtet e punës më të sigurt dhe rritja e besimit të publikut

## Objektivi 4.3 – Përmirësimi i Mbrojtjes së të Drejtave të Udhëtarëve, Cilësisë së Shërbimeve dhe Aksesueshmërisë në të gjitha Modalitetet e Transportit

Mbrojtja e të drejtave të udhëtarëve dhe sigurimi i shërbimeve të transportit të barabartë, të aksesueshme, të sigurt dhe të besueshme përbën një detyrë themelore nën *acquis* e Bashkimit Evropian dhe një kërkesë kyçe për avancimin e Shqipërisë në kuadër të Kapitullit 14 (Politika e Transportit). Aktualisht, Shqipëria nuk disponon një sistem të unifikuar dhe koherent për monitorimin, koordinimin dhe zbatimin e detyrimeve për të drejtat e udhëtarëve në të gjitha modalitetet e transportit. Trajtimi i ankesave është i fragmentuar, i ngadaltë dhe i zbatuar në mënyrë të paqëndrueshme; cilësia e shërbimeve ndryshon ndjeshëm midis operatorëve; aksesueshmëria për Personat me Aftësi të Kufizuara (PAK) mbetet e pabarabartë, ndërsa informacioni publik shpesh rezulton i paplotë ose i paqartë. Për pasojë, udhëtarët nuk përfitojnë mbrojtje të parashikueshme ose të harmonizuar gjatë përdorimit të shërbimeve ajrore, detare, hekurudhore apo të transportit me autobus.

Për t'u përputhur me legjislacionin e Bashkimit Evropian mbi të drejtat e udhëtarëve dhe me Planin e Veprimit të TCT për zbatimin e *acquis* të BE-së në fushën e çështjeve sociale<sup>29</sup> dhe të drejtave të udhëtarëve në transport, Shqipëria duhet të krijojë struktura të koordinuara për zbatimin, të rrisë përputhshmërinë e operatorëve dhe të krijojë një platformë digjitale të unifikuar për ankesa.

## Masat Kryesore

1. Garantimi i përputhshmërisë së plotë me *acquis* të BE-së mbi të drejtat e udhëtarëve, duke përfshirë kompensimin e kategorive të caktuara të udhëtarëve dhe/ose subjekteve transportuese, rorientimin, kujdesin dhe asistencën për PAK.
2. **Ngritja e Autoriteteve Kombëtare të Zbatimit për secilën modalitet ose si një autoritet i vetëm multimodal; përmirësimi i koordinimit ndërinstitucional, përfshirë koordinimin me AAC, rregullatorët e transportit detar, hekurudhor dhe transportit me autobus.**
3. Përmirësimi i dhënies së informacionit për udhëtarët mbi oraret, vonesat, të drejtat dhe procedurat për ankimime.
4. Krijimi i një platforme digjitale të unifikuar për trajtimin transparent dhe në kohë të ankesave.
5. Rritja e aksesueshmërisë për PAK në të gjithë infrastrukturën dhe automjetet (rampa, ashensorë, sipërfaqe drejtuese taktile, terminale të aksesueshme, asistencë nga stafi).
6. Përforsimi i kapaciteteve monitoruese dhe përdorimi i indikatorëve të harmonizuar me TCT (ankesat, përdorimi nga PAK, cilësia e shërbimeve, vonesat).

## Rezultatet e Pritshme

- Përputhshmëri e përmirësuar me detyrimet e BE-së për të drejtat e udhëtarëve
- Kuadër i fortë dhe i koordinuar zbatimi
- Transparencë e përmirësuar e informacionit dhe rritje e ndërgjegjësimit të përdoruesve
- Zgjidhje më e shpejtë e ankesave
- Aksesueshmëri ndjeshëm e përmirësuar për PAK
- Rritje e besimit të publikut te shërbimet e transportit

## Objektivi 4.4 – Përforsimi i Sigurisë së Transportit në Porte, Aeroporte dhe Nyje Multimodale

Ndërsa rritet volumi i trafikut, varësia digjitale dhe aktiviteti logjistik, portet, aeroportet dhe терминалет multimodale të Shqipërisë përballen me ekspozim të shtuar ndaj kërcënimeve

<sup>29</sup> [https://www.transport-community.org/wp-content/uploads/2024/01/TC-Action-Plan-Social-and-PAX-rights-Acquis\\_WEB.pdf](https://www.transport-community.org/wp-content/uploads/2024/01/TC-Action-Plan-Social-and-PAX-rights-Acquis_WEB.pdf)

fizike, kibernetike dhe operacionale. Vazhdon të ketë mangësi në kontrollin e aksesit, procedurat për sigurinë e ngarkesave, gatishmërinë ndaj sulmeve kibernetike dhe sistemet për përgatitjen ndaj emergjencave. Përforcimi i sigurisë në përputhje me rregulloret për sigurinë detare dhe sigurinë në aviacion, detyrimet e sigurisë kibernetike sipas CER/NIS2 dhe kërkesat e TCT është thelbësor për të garantuar flukse transporti të sigurt, të qëndrueshme dhe të pandërprerë.

### **Masat Kryesore**

- Përmirësimi i sistemeve të kontrollit të aksesit dhe mbikqyrjes në porte, aeroporte dhe qendra multimodale (CCTV, skanime, akses biometrik, procedura për zonat e kufizuara).
- Përforcimi i kontrollit të pasagjerëve dhe ngarkesave duke përdorur pajisje dhe procedura në përputhje me standardet e BE-së.
- Përforcimi i sigurisë kibernetike: vlerësime të rrezikut, protokolle për mbrojtje kibernetike, plane për reagim ndaj incidenteve dhe trajnime për stafin.
- Sigurimi i përputhshmërisë së sigurisë së anijeve dhe porteve përmes vlerësimeve dhe planeve të sigurisë të përditësuara, inspektimeve të rregullta të sigurisë dhe oficerëve të sigurisë të trajnuar.
- Rritja e kapaciteteve të mbikqyrjes së sigurisë në aviacion përmes inspektimeve, çertifikimeve dhe kontrolleve të përputhshmërisë. Planifikim i bazuar në vlerësim rrisht i kapaciteteve të aktiviteteve mbikqyrëse të sigurisë në aviacion, përmes inspektimeve, çertifikimeve dhe kontrolleve të përputhshmërisë.
- Forcimi i kapaciteteve institucionale të autoriteteve kombëtare të sigurisë përmes trajnimeve mbi vlerësimin e rrezikut, sigurinë kibernetike, gatishmërinë ndaj emergjencave dhe standardet e sigurisë së BE-së.

### **Rezultatet e Pritshme**

- Standarde më të larta sigurie, të harmonizuara me BE-në, në porte, aeroporte dhe nyje multimodale
- Ulje e ekspozimit ndaj kërcënimeve fizike, kibernetike dhe operacionale
- Kontrolle më të besueshme për udhëtarët dhe ngarkesat
- Qëndrueshmëri/mbrojtje e përforcuar kibernetike
- Kapacitete institucionale të avancuara në mbikqyrjen e sigurisë në transport

**TABELA 2 - OBJEKTIVA SPECIFIKE, REZULTATE DHE TREGUES**

Prioriteti Strategjik	Objektivat	Rezultatet e Pritshme/Indikatorët	Baseline 2025	Objektivi 2030	Burimi	Frekuenca
1. Përafrim i plotë me acquis të transportit të BE-së deri në vitin 2027 dhe zbatim efektiv deri në vitin 2030	1.1 Arritja e përafrimit sistematik të legjislacionit të Bashkimit Evropian në të gjitha modalitetet/llojet e transportit	Pjesa e acquis-it të BE-së e përafruar për transportin (%)	15 (plotësisht) 40 (pjesërisht përafruar)	100% (Viti-2027)	MIE; EC Raporte Vjetore	Vjetore
	1.2 Zbatim i harmonizuar i acquis të Bashkimit Evropian në të gjitha modalitetet e transportit.	Pjesa e acquis të BE-së e zbatuar për transportin (%)		100%	MIE; EC Raporte Vjetore	Vjetore
2. Forcimi i ndërlidhjes rajonale dhe integritit me Rrjetin e Transportit Trans-Evropian (TEN-T) të Bashkimit Evropian	2.1 Përfundimi i Rrjetit TEN-T Bazë dhe Gjithëpërfshirës (Rrjeti Bazë deri në vitin 2030 / Rrjeti Gjithëpërfshirës deri në vitin 2050).	Pjesa e Rrjetit Bazë TEN-T të përfunduar (%)		80%	MIE; TCT; Agjensite Modale	Vjetore
	2.2 Funksionimi i plotë i Sistemit të Menaxhimit të Aseteve Rrugore (RAMS) dhe zbatimi i kontratave shumëvjeçare të mirëmbajtjes të bazuara në performancë në rrjetet rrugore Bazë dhe Gjithëpërfshirëse	- % e rrjetit rrugor bazë dhe gjithëpërfshirës të TEN-T të menaxhuar sipas Sistemit operativ të Menaxhimit të Aseteve Rrugore (RAMS);	0%	100%	MIE; ARRSH	Vjetore
		- Numri i kontratave shumëvjeçare të mirëmbajtjes	4	4		
2.3 Përmirësimi i lidhjes ndërkufitare me vendet fqinje të Ballkanit Perëndimor.	- Numri i marrëveshjeve/protokolleve të harmonizuara dypalëshe ose rajonale;	2	6	Dogana; Policia; MIE	Vjetore	
- Numri i PKK-ve të pajisura me sisteme të shkëmbimit elektronik të të dhënave / sisteme të integruara të menaxhimit kufitar;	?	?				
- Shkalla e zbatimit të kontrolleve të përbashkëta kufitare ose objekteve të	?	?				



		inspektimit me një ndalesë (% e PKK-ve);				
3. Zhvillimi i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme, Inteligjente, Multimodale, Rezistente dhe Klimatikiisht Neutrale	3.1 Dekarbonizimi i transportit, zhvillimi i infrastrukturës së karburanteve alternative dhe integrimi i energjisë së rinovueshme në rrjetin TEN-T dhe mobilitetin urban	- Numri i stacioneve publike të karikimit të automjeteve elektrike të instaluar përgjatë korridoreve TEN-T dhe në zonat kryesore urbane; - Numri i automjeteve elektrike dhe hibride të regjistruara; - Numri i mjeteve të reja të regjistruara sipas miratimit të tipit BE;	5....  20430  ?	15...  35000  ?	MIE; ARRSH; Agjencia e Efiçencës së Energjisë; DPSHTRR;  DPSHTRR	Vjetore
	3.2 Zbatimi i Sistemeve Inteligjente të Transportit (ITS), biletimit elektronik, sistemeve elektronike të tarifimit (e-tolling) (kur është e aplikueshme), si dhe i menaxhimit inteligjent të trafikut në gjithë rrjetin TEN-T	- Pjesa e mbulimit të rrjetit rrugor dhe hekurudhor me IST (%); - Pjesa e rrugëve me pagesë elektronike (%) - Biletimi digjital për transportin rrugor ndërqytetas të udhëtarëve	25%  0%  jo	100%  20%  po	MIE; ARRSH  ARRSH; EKORR DPSHTRR; AKSHI	Vjetore
	3.3 Promovimi i multimodalitetit, zhvendosjes ndërmjet mënyrave të transportit dhe transportit të kombinuar	- Pjesa e volumit të mallrave të transportuara me hekurudhë/det (%)	n/a	30%	MIE; Agjensitë Modale	Vjetore
	3.4 Rritja e qëndrueshmërisë së infrastrukturës së transportit ndaj ndikimeve klimatike dhe fatkeqësive natyrore	- Pjesa e infrastrukturës së rrjetit TEN-T e vlerësuar dhe përmirësuar për qëndrueshmëri ndaj klimës dhe fatkeqësive natyrore (%)	?	?	MIE; Agjensitë Modale	Vjetore
	3.5 Ristrukturim i rrjetit të transportit rrugor ndërqytetas të udhëtarëve	- % e rrugëve ndërqytetase të ristrukturuara ose të optimizuara sipas planit të ri të rrjetit	jo	po	MIE; DPSHTRR; Bashkitë;	Vjetore

	3.6 Krijimi i një kuadri mbështetës për hartimin dhe zbatimin e Planeve të Qëndrueshme të Lëvizshmërisë Urbane (SUMP) në qytetet kryesore	- Numri i Planeve të Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane (SUMP)	1	5	MIE; Bashkitë	Vjetore
4. Rritja e Sigurisë, Mbrojtjes dhe Garantimi i të Drejtave të Udhëtarëve	4.1 Përforcimi i Menaxhimit të Sigurisë Multimodale dhe Mbikëqyrjes Rregullatore të Transportit		7.3 (aks. rrugore fatale/100000)	-50% (vs 2021 viti referues)	MIE; Policia	Vjetore
	4.2 Përforcimi i Zbatimit të Rregullave të Sigurisë dhe Sociale në të Gjitha Modalitetet e Transportit	- % e operatorëve në përputhje me standardet e sigurisë dhe sociale - Numri i kontrolleve për kushtet e punës në sektorin e transportit	n/a	?	MIE; Agjensitë Modale; Policia	Vjetore
			n/a	?		
	4.3 Përmirësimi i Mbrojtjes së të Drejtave të Pasagjerëve, Cilësisë së Shërbimeve dhe Aksesueshmërisë në të gjitha Modalitetet e Transportit	- Krijimi i një autoriteti/njësie kombëtare përgjegjëse për mbrojtjen e të drejtave të udhëtarëve (po/jo); - % e terminaleve të transportit të aksesueshme për personat me aftësi të kufizuar (PAK) në përputhje me standardet e BE-së	jo	po	MIE; DPSHTRR; Bashkitë; Operatorët e Transportit	Vjetore
			n/a	po		
4.4 Përforcimi i Sigurisë së Transportit në Porte, Aeroporte dhe Nyje Multimodale		po	po	MIE; Agjensitë Modale;	Vjetore	

## III – ZBATIMI, PËRGJEGJËSIA INSTITUCIONALE, LLOGARIDHËNIA DHE MONITORIMI

### Zbatimi i Strategjisë

Zbatimi i Strategjisë Kombëtare të Transportit dhe Planit të Veprimit 2030 (në vijim “Strategjia”) udhëhiqet nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë (MIE), e cila vepron si hartuese e politikës dhe koordinatorë për programimin e sektorit, buxhetimin dhe harmonizimin me donatorët. MIE siguron që masat strategjike dhe projektet kryesore të jenë të integruara në Programin e Buxhetit Afatmesëm (PBA) dhe Listën Unike të Projekteve me Rëndësi Kombëtare (NSPP) dhe që planet e zbatimit të reflektojnë rezultatet dhe treguesit e Strategjisë.

Aktorë të ndryshëm zbatojnë në përputhje me detyrimet ligjore:

- Autoriteti Rrugor Shqiptar (ARRSH) – administron dhe mirëmban rrjetin rrugor shtetëror dhe urat; investime në rrjetin rrugor parësor dhe dytësor, përmirësime të sigurisë dhe qëndrueshmërisë, implementimi i sistemeve të Teknologjisë së Infomacionit në korridoret e rrjetit TEN-T.
- Hekurudha Shqiptare (HSH) – projekte infrastrukturore hekurudhore, rehabilitimi dhe (kur është i justifikuar) elektrifikimi si dhe menaxhimi i sigurisë hekurudhore.
- Autoritetet Portuale / APD – modernizimi i porteve, nisma për porte të gjelbërta dhe lidhje-intermodale.
- Autoriteti i Aviacionit Civil / Albcontrol – përmirësime në infrastrukturën aeroportuale dhe navigimin ajror të përshtatura me *acquis* të BE-së.
- Fondi Shqiptar i Zhvillimit – investime infrastrukturore lokale dhe rajonale, nyje multimodale.
- Bashkitë – programe të lëvizshmërisë urbane (rinovimi i flotës së transportit publik, nyjeve të transportit), menaxhimi i trafikut dhe infrastrukturës së sigurisë rrugore në nivel bashkie.

MIE krijon një Sekretariat për zbatimin e Strategjisë së Transportit (brenda Departamentit të Politikave të Transportit), me qëllim koordinimin e kalendarëve të planifikimit, konsolidimin e progresit dhe monitorimin e sektorit. Në nivel projekti, secili investim kryesor menaxhohet nga një Njësi e Posaçme e Projektit (PIU) e vendosur brenda agjencisë përgjegjëse për zbatimin, ku aspektet financiare, të mbrojtjes sociale dhe mjedisore janë në përputhje me kërkesat e institucioneve financiare ndërkombëtare dhe të BE-së, në rast se përfshihet financim i jashtëm.

### Koordinimi dhe Llogaridhënia

**Llogaridhënia Vertikale.** Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë raporton mbi zbatimin e Strategjisë pranë Komitetit të Planifikimit Strategjik dhe Këshillit të Ministrave, duke përdorur kalendarin e monitorimit të Sistemit të Planifikimit të Integruar/SKZHI. Rezultatet vjetore të sektorit kontribuojnë në raportet e konsoliduara të performancës së Qeverisë dhe shërbejnë si bazë për ciklin e ardhshëm të Buxhetit Afatmesëm të Politikave (PBA-së).

## Koordinimi Horizontal

- Së bashku me Ministrinë e Financave: harmonizimi i profileve të disbursimit dhe angazhimeve shumëvjeçare; sigurimi i cilësisë së Menaxhimit të Investimeve Publike (PIM) dhe respektimi i kufijve të PBA-së; fillimi i riprogramimeve në rast vonesash ose kursimesh.
- Me Ministrinë e Mjedisit / koordinimin e PKEK: për të siguruar që masat e dekarbonizimit, eficiencës dhe digjitalizimit të transportit janë në përputhje me objektivat e klimës dhe energjisë 2030.
- Me INSTAT dhe Policinë e Shtetit: verifikimi i indikatorëve të sigurisë dhe emetimeve.
- Me Bashkitë: lidhja e veprimeve të lëvizshmërisë urbane dhe planeve të elektrifikimit të autobusëve me financimin përkatës (kredi të Insitucioneve Financiare Ndërkombëtare (IFI), grante IPA, bashkëfinancim lokal).
- Me Donatorë/IFI: rishikime të përbashkëta vjetore të portofolit të transportit; lista e projekteve unike të hartuara sipas indikatorëve të Strategjisë për të reduktuar raportimin e dyfishtë.

Grupet tematike të punës (psh. rrugë, hekurudha, porte, etj.) takohen të paktën dy herë në vit, bashkëkryesuar nga MIE dhe agjensia përkatëse, për të zgjidhur çështjet e zbatimit dhe për të harmonizuar standardet teknike. Rezultatet e tyre kontribuojnë në raportimet tremujore të Sekretariatit të Zbatimit.

Grupet tematike të punës (rrugë, hekurudha, porte, transport urban dhe SIT) mbledhen të paktën 2 herë në vit, në drejtimin e përbashkët të MIE-së dhe agjencive përkatëse, me qëllim adresimin e çështjeve të zbatimit dhe harmonizimin e standardeve teknike. Rezultatet e këtyre takimeve përcillen në raportet tremujore të Sekretariatit të Zbatimit.

## Monitorimi dhe Raportimi

### Logjika e Monitorimit

Monitorimi është i bazuar në rezultate dhe i drejtuar nga indikatorët, duke u mbështetur në Pasaportat e Indikatorëve dhe Planet e Veprimit.

Treguesit Kryesorë përfshijnë: përqindjen e *acquis* të transportit të përafuar; përqindjen e korridoreve kryesore TEN-T të përmirësuara; numrin e aksidenteve me pasojë vdekje në rrugë për 100,000 banorë; **emetimet e CO<sub>2</sub> për automjet/km**; kilometrat e hekurudhave të rehabilituara/elektrifikuara; numrin e pikave publike të karikimit për automjetet elektrike; përqindjen e automjeteve elektrike dhe hibride në flotën kombëtare; përqindjen e TEN-T të menaxhuar sipas RAMS; përqindjen e TEN-T të mbuluar nga SIT; numrin e kontrolleve të përbashkëta kufitare ose kontrollet me një ndalesë (one stop shop). Pronësitë e të dhënave dhe procedurat e verifikimit përcaktohen në secilën pasaportë, duke përfshirë burimin, frekuencën dhe përgjegjësinë.

### Sistemet e të Dhënave dhe Frekuenca:

- **6-mujore.** Ndjekja e rezultateve (km të ndërtuara/rehabilituara, kontrata të nënshkruara, arritjet e PIU në fushën e prokurimeve), ekzekutimi financiar kundrejt planit, sinjalizime te riskut.

- **Vjetore.** Indikatorët zyrtarë të rezultateve dhe të ndikimit: aksidente me pasojë vdekje (Policia e Shtetit), CO<sub>2</sub>/km (Ministria e Mjedisit/INSTAT/monitorimi i indikatorëve të PKEK), përfundimi i TEN-T (%), ekzekutimi buxhetor dhe gjetjet e auditimit, përpilohen në Raportin Vjetor të Performancës së Sektorit dhe paraqiten përmes raportimit në sistemin e planifikimit të integruar.

## Vlerësimi

**Qëllimi dhe Koha e Vlerësimeve.** Janë parashikuar dy vlerësime formale: një Rishikim Afatmesëm në vitin 2028 dhe një Vlerësim Përfundimtar në vitin 2030. Rishikimi Afatmesëm përqëndrohet në efektivitet, efikasitet dhe përputhshmërinë e vazhdueshme me prioritetet; ai mund të rekomandojë riorientimin e prioriteteve (p.sh., zhvendosjen e burimeve nga lotet me performancë të ulët drejt projekteve të maturuara) dhe rikalibrimin e indikatorëve. Vlerësimi përfundimtar vlerëson rezultatet dhe ndikimet, qëndrueshmërinë (operimin dhe mirëmbajtjen, menaxhimin e aseteve) dhe përputhshmërinë me *acquis* të BE-së.

**Standardet dhe metodat.** Vlerësimet ndjekin udhëzimet përkatëse të vlerësimit dhe standardet e donatorëve në rastet kur projektet janë të bashkëfinancuara: përfshihet rishikimi i teorisë së ndryshimit, analiza e dokumentacionit, verifikimin në terren mbi një kampion lotesh, analizën e performancës kohë/kosto, si dhe intervista me përfituesit dhe palët e interesuara. Gjetjet publikohen dhe prezantohen në Komitetin e Planifikimit Strategjik; ndërsa masat korrigjuese pasqyrohen në përditësimin pasues të PBA-së. Kjo qasje transparente dhe e bazuar në rregulla është në përputhje me mënyrën se si janë rishikuar dhe raportuar strategjitë e tjera qeveritare.

## Vlerësimi i Riskut dhe Zvogëlimi i Tij

Menaxhimi i riskut është i vazhdueshëm dhe ndiqet në vijimësi. Tabela më poshtë tregon rreziqet kryesore, ndikimin e tyre të mundshëm dhe instrumentet/përgjegjësitë për zbutjen e tyre.

<b>Kategoria e Riskut</b>	<b>Pershkrimi i Riskut</b>	<b>Impakti</b>	<b>Zvogelimi/ Kontrolli</b>	<b>Lider</b>
<b>Zbatimi</b>	Vonesat në prokurim/projektim; performanca e kontraktorit	I Lartë	Planifikim i hershëm i prokurimit; klauzola standarde FIDIC; protokoll për përshkallëzim; rishikime të pavarura të projektimit	Agjencitë Zbatuese; MIE
<b>Financiar</b>	Mungesa e buxhetit; rritja e kostove	I Mesëm	Tavane të PBA-së me rezerva; klauzola për rregullimin e çmimeve; riprogramim përmes Ministrisë së Financave dhe Ekonomisë; financim i kombinuar (IFI + IPA).	MIE/MFE
<b>Institucional</b>	Ndërrimi i stafit; kapacitet i kufizuar i Njësive të Menaxhimit të Projekteve (PIU)	I Mesëm	Plane për burimet njerëzore; politika për ruajtjen e stafit; angazhime afatshkurtra të asistencës teknike; trajnim në vendin e punës.	MIE/Agjencitë
<b>Përputhshmëria</b>	Masat mbrojtëse, lejet, auditimet	I Mesëm	Procedura të hershme për VNM /shpronësim; kalendarë auditimi; lista kontrolli për përputhshmërinë	Agjencitë; AKSHI / institucionet mjedisore

<b>Të dhënat, Monitorim &amp; Vlerësim</b>	Mungesa e të dhënave; përcaktime jo të qëndrueshme	I Mesëm	Pasaporta të indikatorëve; burimi nga INSTAT; marrëveshje bashkëpunimi për të dhënat; kontrolle 3-mujore të cilësisë së të dhënave	MIE/INSTAT
<b>Qëndrueshmëria Operim &amp; Mirëmbajtje</b>	Buxhete të pamjaftueshme për mirëmbajtjen;	I Mesëm	Alokime shumëvjeçare për Operim & Mirëmbajtje në PBA; kontrata të nivelit të shërbimit; masa rezervë	MIE/ARRSH/HSH
<b>E Jashtme</b>	Tronditje të tregut (çmime materiale dhe energjie); mot ekstrem	I Ndryshueshëm	Fond rezervë në kontrata; standarde të qëndrueshmërisë; rezerva kohore në planifikim	MIE/Agjenci

TABELA 3 - VLERËSIMI I RISKUT DHE ZVOGËLIMI I TIJ

## IV – KUADRI FINANCIAR DHE PLANI I VEPRIMIT (2030)

### Përmbledhje Financiare

Zbatimi i Strategjisë Kombëtare të Transportit dhe Planit të Veprimit 2030 kërkon një kuadër financiar të qëndrueshëm dhe koherent, i cili siguron parashikueshmëri, orientim sipas prioriteteve si edhe përputhje me Programin Buxhetor Afatmesëm (PBA) dhe mekanizmat e koordinimit me donatorët. Strategjia vepron brenda parametrave fiskalë të buxhetit kombëtar dhe agjendës së integritit në Bashkimin Evropian, duke promovuar një kombinim të balancuar të financimit shtetëror, fondeve nga institucionet financiare ndërkombëtare (IFI) dhe granteve të jashtme për të financuar investimet kyçe në infrastrukturë, digjitalizim dhe iniciativa për dekarbonizim.

Totali i shpenzimeve të investimeve të parashikuara për Strategjinë është afërsisht €7.9 miliardë për periudhën 2026–2030. Nga kjo, rreth 99% parashikohet për investime kapitale në infrastrukturën e transportit dhe lëvizshmërisë së gjelbër, ndërsa rreth 1 % mbulon masat digjitale, institucionale dhe rregullatore (theksojmë se këto masa mbulohen kryesisht nga burimet e brendshme të institucioneve). Financimi do të mobilizohet përmes një qasjeje të përzier, duke kombinuar alokimet e buxhetit shtetëror, kreditë nga institucionet financiare ndërkombëtare (BEI, BERZH, Banka Botërore), mbështetjen e BE-së dhe IPA III, si dhe kontributet e qeverive vendore.

Paralelisht, Strategjia promovon partneritetet publike-privat (PPP) dhe koncesionet, veçanërisht në ndërtimin e rrugëve dhe projektet kryesore infrastrukturore, si instrumente plotësuese për mobilizimin e investimeve private dhe përmirësimin e efikasitetit në zbatimin e projekteve. Ky model i diversifikuar financimi synon të forcojë qëndrueshmërinë fiskale, të reduktojë vonesat në zbatim dhe të maksimizojë shfrytëzimin e kapitalit koncesionar dhe privat, duke garantuar njëkohësisht qeverisje transparente dhe përdorimin efikas të fondeve publike.

Kuadri financiar orienton sipas prioriteteve projektet dhe masat që kanë kthim të lartë nga pikëpamja shoqërore, ekonomike dhe mjedisore, veçanërisht ato që kontribuojnë në përfundimin e korridoreve, sigurinë dhe lëvizshmërinë me emetim të ulët. Investimet strategjike do të përfitojnë pjesën më të madhe të alokimeve buxhetore. Njëkohësisht, do të sigurohet mirëmbajtja e aseteve kritike, ndërsa financimi i synuar do të drejtohet drejt reformave të qeverisjes dhe ngritjes së sistemeve digjitale për të garantuar efikasitet dhe llogaridhënie afatgjatë.

Vendosja e prioriteteve në Planin e Veprimit është bërë sipas katër kritereve kryesore: (i) përputhshmëria me *acquis* të Bashkimit Evropian dhe prioritetet e TEN-T; (ii) gatishmëria dhe maturiteti bazuar në Listen Unike të Projekteve Sektoriale (NSSP); (iii) kontributi ndaj objektivave për dekarbonizim, siguri dhe digjitalizim; dhe (iv) realizueshmëria financiare dhe institucionale brenda kufijve të Programit Buxhetor Afatmesëm (PBA).

Vlerësimet e kostos dhe burimeve të nevojshme mbështeten në studimet ekzistuese të fizibilitetit, vlerësimet teknike dhe referencat krahasuese të tregut. Për masat institucionale dhe rregullatore, si dhe për investimet kur nuk janë ende të disponueshme studime të detajuara ose projekte teknike, vlerësimet indikative bazohen në ndërhyrje të krahasueshme, referenca standarde të kostove njësi, si edhe gjykim ekspertësh, në përputhje me praktikën e programimit të investimeve publike.

Integrimi i Strategjisë në PBA 2026–2030 përfaqëson një hap kyç në garantimin e realizimit buxhetor. Të gjitha projektet kryesore janë reflektuar si angazhime afatmesme brenda programit të sektorit, të lidhura me rezultate të matshme dhe shpërndarjen vjetore të fondeve. Financimi i mëtejshëm për 2029–2030 do të përditësohet në koordinim me Ministrinë e Financave dhe do të jetë në përputhje me mbështetjen e ardhshme të BE-së.

Financimi i jashtëm do të luajë një rol të rëndësishëm në zbatimin e Strategjisë. Qeveria synon të ruajë bashkëpunim të ngushtë me Bankën Evropiane për Investime, Bankën Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim dhe Bankën Botërore, si dhe me donatorë të tjerë, për projektet e infrastrukturës dhe fushës së transportit në tërësi. Financimi i BE-së, veçanërisht WBIF, do të jetë mbështetje kryesore në përgatitjen e projekteve dhe bashkëfinancimin.

Në përfundim, plani financiar i Strategjisë Sektoriale e Transportit siguron që investimet e transportit në Shqipëri të jenë të orientuara strategjikisht dhe financiarisht të qëndrueshme, duke krijuar kushtet financiare për modernizimin e shpejtë të infrastrukturës, transformimin digjital dhe lëvizshmërinë e gjelbër në përputhje me standardet evropiane dhe objektivat afatgjatë të zhvillimit të vendit.

## Plan Veprimi i Detajuar dhe i Kostuar

Plani i Veprimit përkthen prioritetet strategjike të Strategjisë Kombëtare të Transportit në një grup të strukturuar masash dhe hapash zbatimi për periudhën 2026–2030. Ai shërben si shtylla operative e Strategjisë, duke siguruar që objektivat politike, reformat institucionale,



nismat infrastrukturore dhe masat e tranzicionit digjital të jenë të lidhura me aktivitete konkrete, institucione përgjegjëse, afate indikative dhe nevoja financiare.

Plani i Veprimit është zhvilluar duke ndjekur parimet që zbatohen në planifikimin sektorial të BE-së: logjikë të qartë ndërhyrjeje, planifikim i qartë dhe i zbatueshëm i veprimeve me fokus në rezultate të matshme. Veprimet janë grupuar nën çdo prioritet strategjik dhe objektiv, duke përfshirë përshtatjen me legjislacionin, forcimin e institucioneve, digjitalizimin, zhvillimin e infrastrukturës, përmirësimet e sigurisë dhe mbrojtjes, si dhe masat për lëvizshmërinë multimodale.

Plani i Veprimit ndjek një qasje të ndarë në faza. Veprimet që lidhen me përshtatjen me legjislacionin e BE-së janë renditur të parat, për të siguruar përputhshmërinë deri në vitin 2027, ndërkohë që masat që kërkojnë konsolidimin institucional, sisteme digjitale ose investime të mëdha do të vazhdojnë deri në vitin 2030. Kjo renditje pasqyron kapacitetin administrativ, ciklet e prokurimit dhe maturimin e projekteve që janë pjesë e Listës Unike të Projekteve me rëndësi kombëtare.

Të gjitha veprimet specifikojnë institucionet udhëheqëse dhe mbështetëse, të cilat sigurojnë përgjegjësinë përkatëse dhe koordinim në të gjithë sektorin e transportit. Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë vepron si institucioni udhëheqës për implementimin e strategjisë, me mbështetje nga agjencitë sipas llojit të transportit, organet rregullatore, Albcontrol, Autoriteti i Aviacionit Civil, Drejtoria e Përgjithshme e Transportit Detar, autoritetet portuale, si dhe autoritetet e rrugëve dhe hekurudhave, sipas nevojës.

Kostimi indikativ është përgatitur për çdo veprim duke përdorur studimet ekzistuese të fizibilitetit, referenca kombëtare, referenca rajonale dhe kostot krahasuese për njësi në BE. Për masat institucionale dhe rregullatore për të cilat nuk janë përgatitur ende studime të detajuara, vlerësimet e kostos pasqyrojnë një paketë minimale të burimeve të realizueshme bazuar në projekte të ngjashme dhe gjykimin e ekspertëve.

Plani i Veprimit është plotësisht në përputhje me kufijtë buxhetorë të PBA-së dhe proceset e planifikimit të donatorëve. Rishikimet vjetore mund të kryhen përmes procesit të PBA-së, duke i mundësuar Qeverisë të përshtasë veprimet dhe financimin sipas kërkesave të reja të BE-së, gatishmërisë së projekteve dhe mbështetjes së jashtme.

Si një pjesë përbërëse e Strategjisë, Plani i Veprimit siguron një lidhje koherente midis angazhimeve politike, burimeve dhe rezultateve. Ai është hartuar për të funksionuar si një instrument praktik menaxhimi, duke udhëhequr zbatimin e përditshëm, ndërkohë që ofron një bazë transparente për monitorimin, raportimin dhe vlerësimin përmes mekanizmave të qeverisjes dhe mbikëqyrjes së Strategjisë.

## Konkluzione

Strategjia Sektoriale e Transportit dhe Plani i Veprimit 2030 ofrojnë një udhërrëfyes të qartë dhe koherent për zhvillimin e një sektori transporti modern, të sigurt, të qëndrueshëm dhe plotësisht në përputhje me standardet e BE-së. E mbështetur në prioritetet e **SKZHI 2030**, **Traktatit të Komunitetit të Transportit, Rregullores së Rishikuar TEN-T dhe Marrëveshjes të Gjelbër të BE-së**, Strategjia siguron që politikat, investimet dhe reformat kombëtare të transportit të avancojnë integrimin e Shqipërisë në **Zonën e Vetme të Transportit të BE-së**.

Strategjia është e strukturuar me katër Prioritete Strategjike:

- **Prioriteti Strategjik 1** përshpejton plotësimin e përputhshmërisë me aktet ligjore të transportit të BE-së deri në vitin 2027 dhe siguron zbatimin efektiv deri në vitin 2030. Forcon institucionet, kapacitetin rregullator, sistemet e monitorimit dhe zbatimin në të gjitha llojet e transportit.
- **Prioriteti Strategjik 2** avancoon në përfundimin dhe modernizimin e Rrjeteve Bazë dhe Gjithëpërfshirëse TEN-T, forcon korridoret multimodale që lidhin Shqipërinë me zinxhirët logjistikë evropianë, dhe përmirëson lidhjet ndërkufitare si dhe menaxhimin e aseteve rrugore.
- **Prioriteti Strategjik 3** mbështet tranzicionin e gjelbër dhe digjitalizimin përmes dekarbonizimit, karburanteve alternative, përdorimit të Sistemeve Inteligjente të Transportit (SIT), infrastrukturës së qëndrueshme dhe rezistente ndaj klimës, digjitalizimin e transportit të mallrave dhe zbatimin e Planeve të Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane në të gjitha qytetet kryesore.
- **Prioriteti Strategjik 4** Forcon sigurinë multimodale, mbrojtjen e sigurisë dhe të drejtave të udhëtarëve, duke siguruar përputhshmëri me rregullat e sigurisë të Bashkimit Evropian, zbatim më efikas, aksesueshmëri të përmirësuar dhe standarde të modernizuara të sigurisë në porte, aeroporte dhe nyje multimodale.

**Deri në vitin 2030, zbatimi i Strategjisë do të rezultojë në:**

- Një kuadër rregullator dhe institucional i transportit plotësisht i harmonizuar me Bashkimin Evropian;
- Segmente të Rrjetit Bazë TEN-T të përfunduara ose të avancuara ndjeshëm, si dhe integrim multimodal i përmirësuar;
- Emetime të reduktuara, dixhitalizim të shtuar dhe reziliencë më të fortë ndaj ndryshimeve klimatike;
- Përmirësim të sigurisë, mbrojtjes, cilësisë së shërbimit dhe të drejtave të udhëtarëve;
- Shërbime transporti më efikase, të parashikueshme dhe konkurruese, që mbështesin rritjen ekonomike.

**SST 2030** kontribuon në përmbushjen e detyrimeve që rrjedhin nga procesi i anëtarësimit në BE, në forcimin e lidhshmërisë rajonale dhe ofrimin e një sistemi transporti që mbështet zhvillimin e qëndrueshëm, konkurrueshmërinë dhe mirëqenien e të gjithë qytetarëve. SST 2030 shërben si një referencë strategjike për veprimet që do të ndërmerren në të ardhmen, duke përfshirë edhe mbështetjen nga partnerët ndërkombëtarë.