

Strategjia Sektoriale e Transportit dhe Plani i Veprimit 2030

Vlerësimi Strategjik Mjedisor

Konsultim final

Tiranë, 18.09.2026

Çfarë po konsultojmë

Raporti Paraprak i VSM-së është për konsultim prej dates 1/09/2026 deri me date 30/09/2026

Dokumenti në konsultim

Raporti Paraprak i VSM-së vlerëson pasojat e mundshme të zbatimit të Strategjisë dhe Planit të Veprimit 2030 në tërësi.

Qëllimi i konsultimit

Të paraqiten gjendja bazë, alternativat, efektet, masat dhe monitorimi, dhe të merren komente e të dhëna.

Fokusi (objektivat)

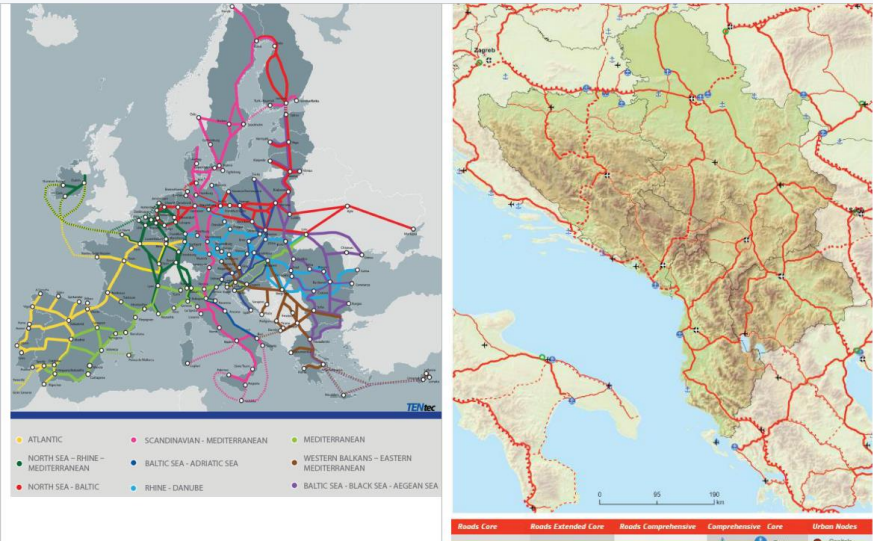
Çështje mjedisore, klimatike dhe sociale, prej zbatimit të STR2020.

Rezultati

Komentet dhe të dhënat e reja do reflektohen në Raportin Përfundimtar të VSM-së.

Çfarë kërkohet nga palët e interesit

- **Konfirmim ose plotësim i çështjeve kryesore** mjedisore, klimatike dhe sociale.
- **Informacion shtese** për zona, receptorë, projekte ose ndikime që duhet të trajtohen më tej.
- **Sugjerime** për masa shtesë, monitorim, përgjegjësi institucionale dhe burime të dhënash.



Çfarë është VSM-ja?

Një instrument strategjik për transport të qëndrueshëm



Roli i VSM-së

Shqyrton pasojat e Strategjisë për mjedisin, klimën, shëndetin, çështjet sociale dhe territorin, duke ndihmuar në **integrimin e konsideratave mjedisore dhe sociale** në hartimin e politikave, prioriteteve dhe masave, në nivel kombëtar, rajonal dhe korridor.

Roli në ciklin e vendimmarrjes



Strategjia

Objektiva, prioritete, masa dhe investime në nivel kombëtar.



VSM

Teston alternativat, receptorët, efektet dhe kushtet e zbatimit.



Projektet

Fizibilitet, gjurmë, projekt teknik dhe VNM specifike.



Zbatimi

Monitorim, masa korigjuese dhe raportim vjetor.

- VSM-ja ka **karakter strategjik**, nuk fokusohet specifikisht tek projektet individuale.

Procesi i ndjekur për VSM-në

Procesi lidh Strategjinë, bazën ligjore, gjendjen ekzistuese, alternativat, vlerësimin, masat dhe monitorimin.

1

Fusha e studimit

Ligji, institucionet, objektivat e VSM-së dhe kufijtë e vlerësimit.

2

Gjendja bazë

Transporti, mjedisi, klima, socialja, territori dhe mangesite e të dhënave.

3

Alternativat

A0, A1, A2 dhe A3, si mënyra të ndryshme prioritizimi dhe zbatimi.

4

Efektet

Efekte pozitive, negative, kumulative dhe ndërkufitare sipas objektivave të VSM-së.

5

Masat

Shmangje, minimizim, zbutje, përmirësim dhe kushte për projektet.

6

Monitorimi

Tregues, burime të dhënash, përgjegjësi, frekuencë dhe masa korrigjuese.

Evidencat/Te dhenat

Strategjia, Plani i Veprimit, kuadri ligjor, të dhënat kombëtare, GIS, konsultimet dhe informacioni institucional.

Mangesite/limitimet

Mungesa e të dhënave kufizon matjen e performances se sotshme dhe progresin ne te ardhmen, por nuk kufizojne vleresimin e efekteve dhe propozimin e masave permiresuese; Mund te plotesohet ne vijim.

Gjendja e transportit sot, sistemi mbetet i dominuar nga rrjeti rrugor

3,650 km

Rrjet rrugor në administrim të ARRSH-së, rreth 3,606 km në statistikën INSTAT T1 2025

1,048,092

Mjete rrugore në fund të vitit 2025, rritje vjetore 9.3%

48.3%

E inventarit të mjeteve në qarqet Tiranë dhe Durrës

20,430

EV dhe hibride në vitin 2025, nga të cilat 12,089 elektrike dhe 8,341 hibride

4,146

Pasagjerë hekurudhorë në vitin 2025, përdorim shumë i kufizuar

8.232 mln t

Mallra të përpunuara në porte në vitin 2025

94.1%

E mallrave portuale përqendrohet në Durrës dhe Porto Romano

11.64 mln

Pasagjerë në transportin ajror në vitin 2025

70,124

Ngritje dhe ulje avionësh në vitin 2025

- Të dhënat e vitit 2026 tregojnë vijim të rritjes së flotës, 1,092,726 mjete në T2 2026.
- Të dhënat kombëtare nuk janë ende të plota ose të njëtrajtshme për vëllimet e trafikut (AADT), distancat e përshkuara (vehicle-km), pjesën e udhëtimeve që kryhen me mënyra të ndryshme transporti, performancën e transportit publik, aksesueshmërinë dhe gjendjen e infrastrukturës së transportit.

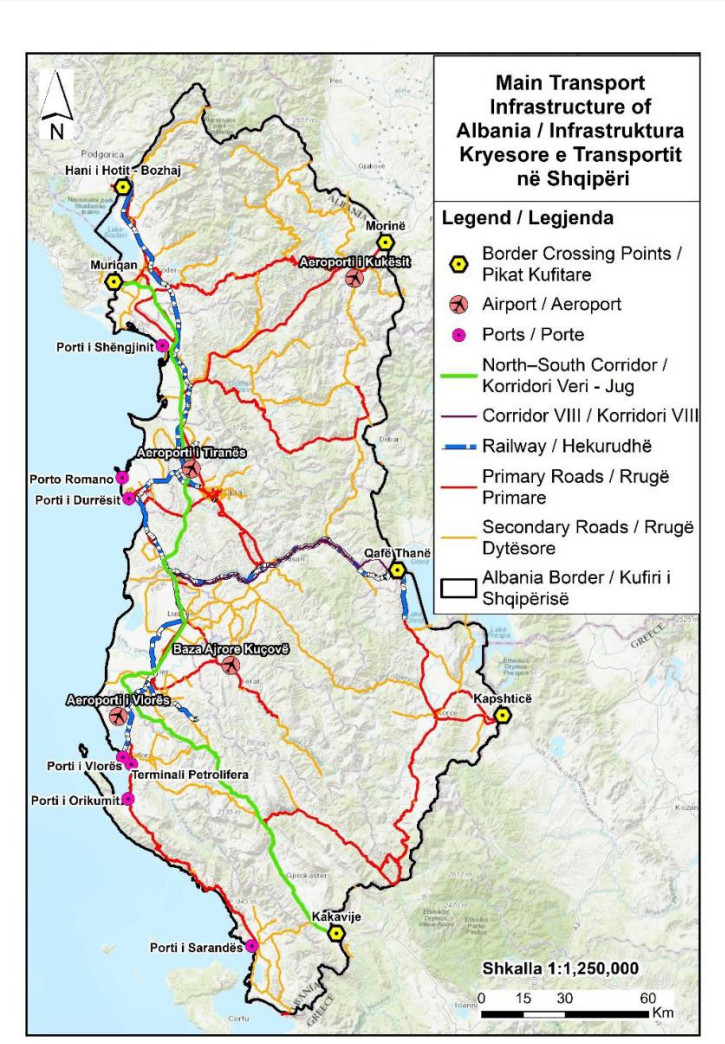


Figura: infrastruktura kryesore e transportit në Shqipëri.

Çfarë është Strategjia Sektoriale e Transportit dhe Plani i Veprimit 2030

Strategjia Sektoriale e Transportit dhe Plani i Veprimit 2030 synojnë ta bëjnë sistemin e transportit më të sigurt, më të ndërlidhur, më efikas, më të qëndrueshëm dhe më rezistent ndaj ndryshimeve klimatike.

2026-2030

Periudha kryesore e zbatimit, me disa angazhime kundrejt TEN-T përtej 2030

Kombëtare

Mbulon territorin e Shqipërisë dhe lidhjet me vendet fqinje

Multimodale

Rrugë, hekurudha, porte, aeroporte, transport publik, logjistikë dhe nyje

- Strategjia kombinon zhvillimin dhe modernizimin e korridoreve dhe nyjave prioritare të transportit, mirëmbajtjen dhe rehabilitimin e infrastrukturës ekzistuese, zhvillimin hekurudhor, transportin publik, infrastrukturën e karikimit dhe elektrifikimin, sistemet inteligjente të transportit, forcimin e lidhjeve ndërmjet mënyrave të transportit, masat për qëndrueshmërinë klimatike dhe përmirësimet në siguri e aksesueshmëri.
- Investimet prioritare përfshijnë Korridorin VIII, Korridorin Adriatiko, Jonian, hekurudhat, portet, aeroportet, pikat kufitare dhe nyjat multimodale.



Figura: Infrastruktura kryesore e transportit në Shqipëri.

Drejtimit dhe objektivat kryesore të Strategjisë

Vizioni 2030 është një sistem transporti më i sigurt, më i qëndrueshëm, më inteligjent, më i integruar dhe më rezistent.

SP1, acquis i BE-së

Përafrim dhe zbatim më efektiv i rregullave dhe kërkesave të BE-së për transportin.

SP1

- 1.1 Përafrimi me acquis
- 1.2 Zbatimi i acquis

SP2, lidhshmëria

Përmirësim i lidhshmërisë kombëtare dhe rajonale, TEN-T, pikat kufitare dhe asetet ekzistuese.

SP3, tranzicion i gjelbër

Dekarbonizim, elektrifikim, karburante alternative, ITS, multimodalitet, transport publik, SUMP dhe pershtatje ndaj klimes.

SP4, siguri dhe shërbim

Siguri, mbrojtje nga kërcënimet, aksesueshmëria, cilësi shërbimi dhe të drejtat e pasagjerëve.

SP2

- 2.1 Përfundimi TEN-T
- 2.2 RAMS dhe mirëmbajtja
- 2.3 Lidhshmëria ndërkufitare

SP3

- 3.1 Dekarbonizimi
- 3.2 ITS dhe digjitalizimi
- 3.3 Multimodaliteti
- 3.4 Qëndrueshmëria klimatike
- 3.5 Transporti ndërqytetës
- 3.6 SUMP

SP4

- 4.1 Menaxhimi i sigurisë
- 4.2 Rregullat e sigurisë/sociale
- 4.3 Të drejtat dhe aksesueshmëria
- 4.4 Siguria e nyjeve

15 objektivat e VSM-së që do të analizohen kundrejt Strategjisë

03

Si percaktohen Objektivat e VSM: objektivat e mbrojtjes së mjedisit, mbrojtjes sociale dhe zhvillimit të qëndrueshëm që derivojnë nga konventat ndërkombëtare, direktivat europiane, legjislacionet dhe planet kombëtare dhe të politikave që kanë një lidhje thelbësore me sektorin e transportit dhe zbatimin e SST 2030 (shih Aneksin B të VSM);

Klima dhe ndotja

- 01 Zbutja e ndryshimeve klimatike
- 02 Qëndrueshmëria ndaj klimës
- 03 Cilësia e ajrit
- 04 Zhurma dhe vibrimet

Shëndeti, siguria dhe mobiliteti

- 10 Shëndeti publik dhe siguria
- 11 Aksesueshmëria dhe përfshirja
- 12 Lëvizshmëria e qëndrueshme
- 13 Kohezioni territorial dhe ekonomia

Natyra dhe burimet

- 05 Biodiversiteti dhe zonat e mbrojtura
- 06 Ujërat dhe ekosistemet ujore
- 07 Toka, dherat dhe peizazhi
- 08 Efiçenca e burimeve dhe ekonomia qarkulluese
- 09 Trashëgimia kulturore

Efekte të ndërthurura

- 14 Kumulative dhe ndërkufitare
- 15 Qeverisja, përafrimi me BE dhe monitorimi

Këto objektiva do përdoren për të vlerësuar alternativat dhe masat/projektet e STR2030, përmes kritereve, indikatorëve dhe shqyrtimit të ndërveprimit/studimit.

Masat transformuese dhe targetet kryesore të SST 2030

Masa prioritare me lidhjen më të drejtpërdrejtë me efektet mjedisore dhe sociale të VSM-së.



1. Kuadri mundësues dhe përafrimi me BE

1.1



1.1 Përafrimi i acquis / direktivave të BE-së

Masa kryesore: Harmonizim i kuadrit ligjor në të gjitha modalitetet e transportit.

Target 2030: 100% e acquis të transportit e përafuar deri në 2027.

1.2



1.2 Zbatimi i acquis / direktivave të BE-së

Masa kryesore: Zbatim operacional, monitorim dhe autoritete funksionale.

Target 2030: 100% e acquis të transportit e zbatuar deri në 2030.

2.2



2.2 RAMS dhe mirëmbajtja e bazuar në performancë

Masa kryesore: Inventar rrjeti, GIS, program 5-vjeçar mirëmbajtjeje dhe PBMC.

Target 2030: 100% e rrjetit TEN-T nën RAMS; 4 kontrata PBMC; RAMS operacional deri në 2029.

3.2



3.2 ITS dhe digjitalizimi

Masa kryesore: Menaxhim inteligjent trafiku, platformë kombëtare, biletim digjital dhe e-tolling.

Target 2030: 100% mbulim me ITS; 20% e rrugëve me pagesë elektronike; biletim digjital funksional.



2. Transformimi i sistemit të transportit

2.1



2.1 Zhvillimi dhe modernizimi i TEN-T

Masa kryesore: Korridore prioritare, nyje multimodale dhe standarde TEN-T.

Target 2030: 80% e Rrjetit Bazë TEN-T e përfunduar.

3.1



3.1 Elektrifikimi dhe karburantet alternative

Masa kryesore: Karikim sipas AFIR, elektrifikim hekurudhor, porte dhe aeroporte më të gjelbra.

Target 2030: 35,000 mjete elektrike/hibride; karikim i shpejtë çdo 60 km në TEN-T Bazë dhe çdo 100 km në rrjetin Gjithëpërfshirës.

3.3



3.3 Zhvendosja modale e mallrave

Masa kryesore: Transport i kombinuar, terminale multimodale dhe nxitje për hekurudhë/det.

Target 2030: 30% e volumit të mallrave me hekurudhë/det.

3.5



3.5 Reforma e transportit publik ndërqytetas

Masa kryesore: Ristrukturim i linjave, rinovim i flotës, terminale dhe integrim multimodal.

Target 2030: Rrjeti ndërqytetas i ristrukturuar/optimizuar sipas planit të ri.

3.6



3.6 SUMP dhe lëvizshmëria urbane

Masa kryesore: Plane urbane që prioritetizojnë transportin publik, ecjen dhe biçikletat.

Target 2030: 5 SUMP deri në 2030.



3. Qëndrueshmëria, siguria dhe përfshirja

3.4



3.4 Reziliencia klimatike e infrastrukturës

Masa kryesore: Vlerësim rreziku klimatik, projektim rezistent dhe sisteme paralajmërimi.

Target 2030: % e TEN-T të vlerësuar/përmirësuar për reziliencë; targeti sasior mbetet për t'u finalizuar.*

4.1



4.1 Siguria rrugore dhe multimodale

Masa kryesore: SMS, auditime, vlerësime risku dhe koordinim emergjencash.

Target 2030: 50% reduktim i fataliteteve rrugore kundrejt vitit 2021.

4.3



4.3 Të drejtat e udhëtarëve dhe aksesueshmëria

Masa kryesore: Autoritet zbatimi, platformë ankesash dhe përmirësim i aksesit për PAK.

Target 2030: Autoritet/njësi kombëtare funksionale; aksesueshmëri e përmirësuar për PAK.



Efektet kryesore të pritshme për VSM



dekarbonizim



ulje e ndotjes dhe zhurmës



siguri më e lartë



lidhshmëri më e mirë



reziliencë klimatike



aksesueshmëri



përfshirje sociale

* Për disa fusha, targeti sasior 2030 mbetet për t'u finalizuar.



Alternativat e shqyrtuara në VSM

Krahasimi i skenarëve të zhvillimit të transportit në SST 2030

A0

Pa Strategjinë e re



vazhdim i tendencave aktuale



progres më i kufizuar në klimë, siguri dhe lëvizshmëri



varësi e lartë nga transporti rrugor

A1

Strategjia e propozuar



paketë e balancuar masash



TEN-T, mirëmbajtje/SMAR, transport publik, hekurudhë, ITS



dekarbonizim, siguri dhe reziliencë klimatike

A2

Lidhshmëria dhe zhvillimi i përsheptuar i infrastrukturës



theks te kapacitetet dhe projektet e reja



përfitime për lidhshmërinë



trysni më të larta mbi tokën, ujërat, biodiversitetin dhe burimet

A3

Optimizimi i sistemit, kalimi ndërmjet mënyrave të transportit dhe dekarbonizimi i përsheptuar



përparësi për hekurudhën dhe transportin publik



multimodalitet, ITS dhe menaxhim i kërkesës



elektrifikim, efikasitet dhe ulje e trysnive



Çfarë krahason VSM-ja?



drejtimin e investimeve



përdorimin e mënyrave të transportit



trysnitë mjedisore dhe sociale



koherencën me objektivat e VSM-së



Mesazhi kryesor

Analiza e alternativave tregon se renditja e ndërhyrjeve, multimodaliteti dhe dekarbonizimi kanë më shumë peshë për rezultatin mjedisor dhe social sesa zgjerimi i thjeshtë i kapaciteteve.





Vlerësimi i alternativave kundrejt objektivave të VSM-së

Përmbledhje sintetike e vlerësimit krahasues

Objektivat e VSM-së (dhe fushat tematike)



OM1-OM2

Klima, dekarbonizimi
dhe rezilienca

A0

(Skenari referencë)

negativ

A1

(Alternativa 1)

pozitiv

A2

(Alternativa 2)

i përzier

A3

(Alternativa 3)

shumë pozitiv



OM3-OM4

Ajri, zhurma dhe dridhjet

negativ

pozitiv / i kufizuar

i përzier

pozitiv



OM5-OM9

Biodiversiteti, ujërat, toka,
peizazhi, trashëgimia

neutral / negativ

i përzier

negativ

më i favorshëm



OM10-OM13

Shëndeti, siguria,
aksesueshmëria, lëvizshmëria
dhe kohezioni

negativ

shumë pozitiv

pozitiv

shumë pozitiv



OM14-OM15

Efektet kumulative /
ndërkufitare dhe zbatimi /
monitorimi

i dobët

pozitiv

i pasigurt

pozitiv



Përfundimet kryesore

1



A3 del alternativa më e favorshme kundrejt shumicës së objektivave të VSM-së.

2



A1 mbetet alternativa e balancuar dhe e zbatueshme, me performancë përgjithësisht pozitive nëse integrohen masat e VSM-së.

3



A2 mund të rrisë lidhshmërinë, por rrit edhe trytnitë mjedisore dhe territoriale.



Renditja sintetike:

A3 > A1 > A2 > A0



Mesazhi kryesor

VSM-ja nuk kundërbalancon artificialisht përfitimet dhe dëmet: përmirësimi i lidhshmërisë nuk e zëvendëson nevojën për të shmangur ndikimet lokale mbi habitatet, ujërat dhe trashëgiminë kulturore.



Ndikimet në klimë dhe dekarbonizimi i transportit

Përmbledhje skematike e gjendjes bazë, ndikimeve të Strategjisë, efekteve të pritshme dhe propozimeve të VSM-së



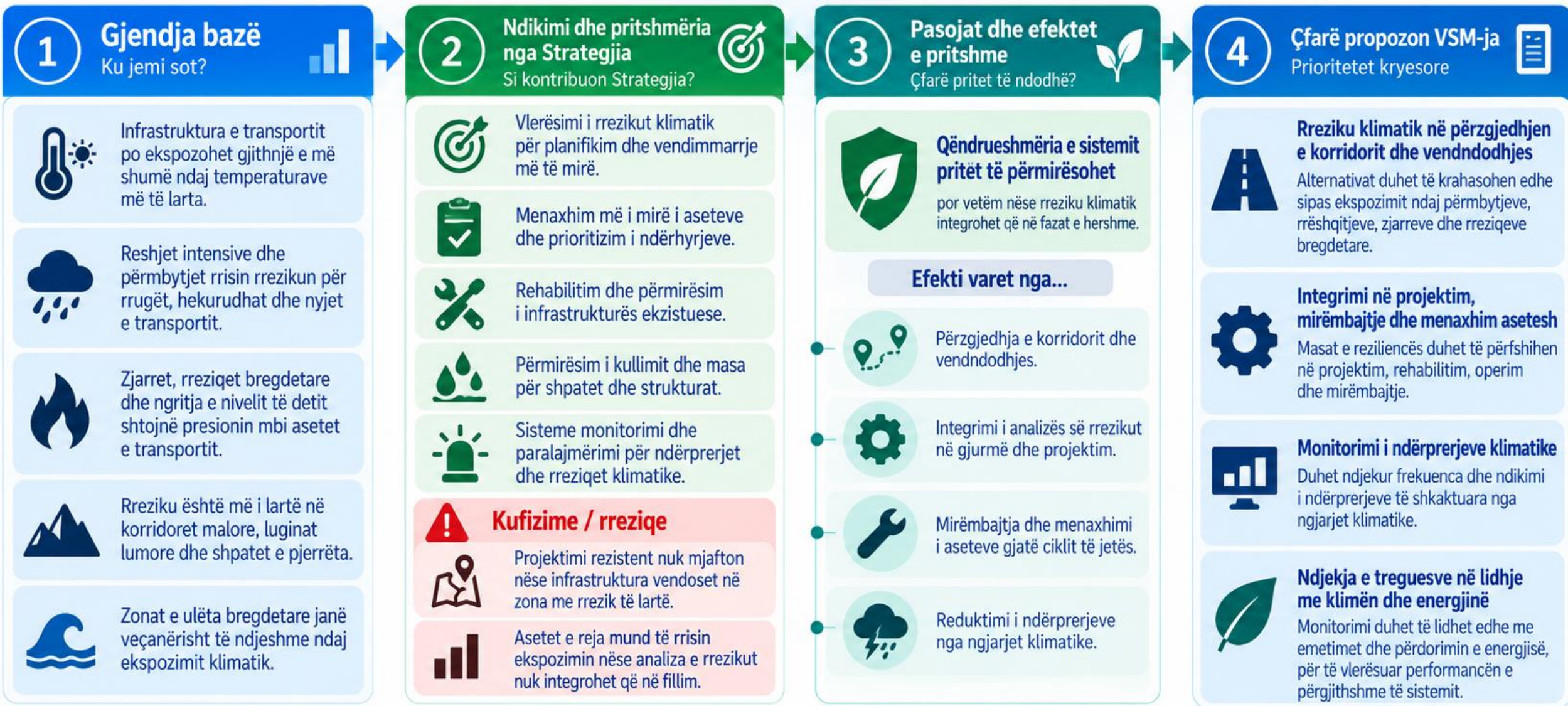
Mesazhi kryesor

Suksesi klimatik i Strategjisë varet jo vetëm nga infrastruktura e re, por nga zhvendosja reale drejt një sistemi transporti më të pastër, më efikas dhe me emetime më të ulëta.



Përshtatja ndaj kushteve klimatike dhe qëndrueshmëria e infrastrukturës

Përmbledhje skematike e gjendjes bazë, ndikimeve të Strategjisë, efekteve të pritshme dhe propozimeve të VSM-së



Mesazhi kryesor

Qëndrueshmëria klimatike e infrastrukturës nuk varet vetëm nga projektimi teknik, por nga shmangia e zonave me rrezik të lartë dhe integrimi i rrezikut klimatik në të gjithë ciklin e jetës së aseteve.



Cilësia e ajrit, zhurma dhe dridhjet

Përmbledhje skematike e gjendjes bazë, ndikimeve të Strategjisë, efekteve të pritshme dhe propozimeve të VSM-së

1

Gjendja bazë

Ku jemi sot?



Trafiku rrugor është një burim i rëndësishëm i ndotjes së ajrit dhe zhurmës, veçanërisht në zonat urbane dhe përgjatë korridoreve me trafik intensiv.



Tirana, Elbasani dhe korridori Tiranë-Durrës janë ndër zonat me trysni më të lartë nga trafiku.



Monitorimi i zhurmës në vitin 2025 tregoi nivele të larta në të 13 qytetet e monitoruara gjatë ditës.



Në shumicën e qyteteve të monitoruara, nivelet mbetën të larta edhe gjatë natës.



Mungojnë ende harta kombëtare të ekspozimit të popullsisë ndaj zhurmës së transportit.

2

Ndikimi dhe pritshmëria nga Strategjia

Si kontribuon Strategjia?



Elektrifikimi pritet të ulë emetimet dhe zhurmën.



Transporti publik dhe zhvillimi i hekurudhës mund të ulin trysinë në zonat urbane dhe korridoret e ngarkuara.



Menaxhimi më efikas i trafikut mund të përmirësojë cilësinë e ajrit dhe të reduktojë zhurmën.



Rreziqe / kufizime



Rritja e aktivitetit rreth porteve, aeroporteve, terminaleve dhe korridoreve kryesore mund të zhvendosë ose përqendrojë ndotjen dhe zhurmën në zona të caktuara.



Ndryshimet e flukseve të trafikut ose aktivitetit hekurudhor mund të krijojnë ekspozim të ri lokal.

3

Pasojat dhe efektet e pritshme

Çfarë pritet të ndodhë?



Në nivel sistemi, efekti pritet të jetë përgjithësisht pozitiv për cilësinë

pozitiv

por mund të jetë i përzier në nivel lokal

Efekti varet nga...



Ndryshimet lokale të flukseve të trafikut.



Ekspozimi pranë banesave, shkollave dhe spitaleve.



Ndjeshmëria e strukturave të trashëgimisë ndaj zhurmës dhe dridhjeve.



Rritja e aktivitetit hekurudhor ose në nyjet kryesore të transportit.

4

Çfarë propozon VSM-ja

Prioritetet kryesore



Shmangia dhe ulja në burim

Përmes mjeteve dhe mënyrave më të pastra të transportit.



Elektrifikimi dhe transporti publik

Përmirësim i transportit publik, hekurudhës dhe elektrifikimit.



Menaxhim efikas dhe planifikim i kujdesshëm

Menaxhim trafiku dhe planifikim i kujdesshëm i gjurmëve dhe infrastrukturës.



Të dhënat, monitorimi dhe modelimi

Integrimi i të dhënave të trafikut me monitorimin dhe modelimin e cilësisë së ajrit dhe zhurmës.



Masa shtesë kur ekspozimi nuk shmanget

Masa teknike ose operacionale shtesë kur ekspozimi nuk mund të shmanget.



Mesazhi kryesor

Përfitimi i Strategjisë nuk duhet matur vetëm nga ulja mesatare e emetimeve në nivel kombëtar, por edhe nga ulja reale e ekspozimit të popullsisë ndaj ndotjes së ajrit dhe zhurmës në zonat ku jetojnë dhe punojnë njerëzit.





Biodiversiteti dhe ekosistemet e ndjeshme

Përmbledhje skematike e gjendjes bazë, ndërveprimeve të Strategjisë, efekteve të mundshme dhe propozimeve të VSM-së



1 Gjendja bazë

Shqipëria ka ndjeshmëri të lartë ekologjike.

777
zona/site
të mbrojtura

625,551 ha
ose **21.76%**
e territorit
kombëtar

4
site Ramsar

25
zona potenciale
të Rrjetit Emerald

407
lloje të florës
në Listën e Kuqe

575
lloje të faunës
në Listën e Kuqe

112,516
individe të **64** llojeve në **35** zona
(Censi Ndërkombëtar i Shpendëve Ujorë 2025)

2 Ndikimi dhe pritshmëria nga Strategjia

Ndërveprime të rëndësishme:
Shkodër-Buna, Korridori VIII /
Shkumbin-Liqeni i Ohrit,
korridori i Vjosës, Durrës-Porto Romano,
Vlorë-Nartë-Triport.

Rrezik i shtuar për segmentet e reja
të Korridorit Adriatiko-Jonian
dhe Korridorit VIII.

**Rëndësi të veçantë kanë edhe
linjat hekurudhore**
Pogradec-Korçë-Greqi dhe
Durrës-Prishtinë, ku gjurma
përfundimtare nuk është ende
e konsoliduar.

3 Pasojat dhe efektet e mundshme

Humbje ose degradim habitati

Fragmentim dhe ndërprerje të koridoreve ekologjike

Vdekshmëri të faunës nga përplasjet

Shqetësim nga trafiku, zhurma dhe ndriçimi

Ndryshime të kushteve hidrologjike

Në Vlorë-Nartë-Triport, zhvillimet ndërveprojnë me
Lagunën e Nartës, ligatinat dhe receptorët shpendorë.
Në Korridorin VIII, ndërveprimi lidhet me sistemin e
Shkumbinit, pyjet dhe lidhshmërinë ekologjike drejt
Liqenit të Ohrit.

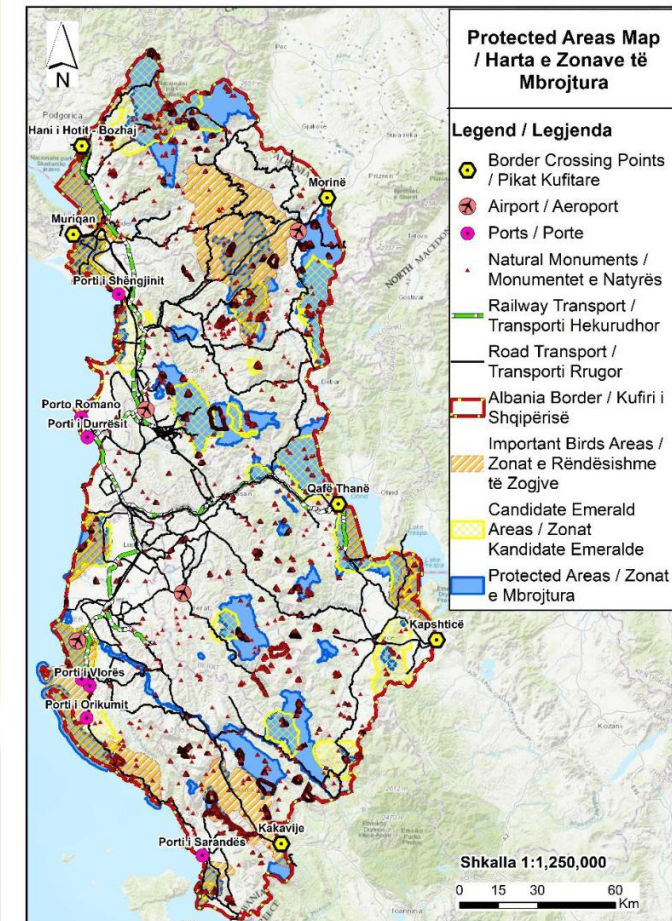
4 Çfarë propozon VSM-ja

Krahasim i alternativave
për të shmangur ose minimizuar
ndërveprimin me zonat e mbrojtura,
site Ramsar dhe Emerald, habitatet
me vlerë të lartë dhe sistemet
lumore e lagunore.

Vlerësim i zonave të
ushqimit, folezimit dhe
shtegtimit të shpendëve.

Për rrugët dhe hekurudhat të
vlerësohen jo vetëm sipërfaqja e
habitatit të zënë, por edhe fragmentimi,
ndërprerja e lëvizjes së faunës
dhe vdekshmëria nga përplasjet.

Parashikim i kalimeve
për faunën dhe masave
për ruajtjen e lidhshmërisë
ekologjike.



Mesazhi kryesor

Rreziku kryesor për biodiversitetin nuk lidhet vetëm me kalimin brenda një zone të mbrojtur, por edhe me fragmentimin e habitateve dhe ndërprerjen e lidhshmërisë ekologjike përgjatë koridoreve të reja të transportit.





Ujërat, toka dhe peizazhi

Përmbledhje skematike e gjendjes bazë, ndikimeve të Strategjisë, efekteve të mundshme dhe propozimeve të VSM-së



1

Gjendja bazë

Ku jemi sot?



Transporti ndërvepron drejtpërdrejt me lumenjtë, përrrenjtë, ligatinat, ujërat bregdetare dhe akuiferët.



Ndjeshmëria është më e lartë në kalimet lumore, ultësirat përmytëse, lagunat dhe zonat bregdetare.



Toka ndikohet nga zënia e sipërfaqes, vulosja e tokës, erozioni dhe humbja e tokës bujqësore.



Peizazhi është i ndjeshëm në korridoret panoramike, zonat natyrore dhe pranë receptorëve kulturorë e turistikë.



Korridoret e reja dhe nyjet logjistike mund të rrisin fragmentimin fizik dhe vizual të territorit.

2

Ndikimi dhe pritshmëria nga Strategjia

Si kontribuon Strategjia?



Rehabilitimi dhe menaxhimi më i mirë i aseteve ekzistuese mund të kufizojnë presionin mbi ujërat, tokën dhe peizazhin.



Zgjedhja më e mirë e gjurmës, urave, kalimeve dhe kullimit mund të ulë ndërhyrjet në sistemet ujore dhe në shpatet e ndjeshme.



Projektimi i kujdesshëm mund të redukttojë zënien e tokës, erozionin dhe ndikimet vizuale.



Rreziqe / kufizime

Zhvillimi i segmenteve dhe nyjeve të reja mund të rrisë presionin lokal mbi ujërat, tokën bujqësore dhe peizazhin, sidomos aty ku kërkohet gjurmë e re.

3

Pasojat dhe efektet e mundshme

Çfarë pritet të ndodhë?



Efekti pritet të jetë i përzier dhe kryesisht lokal

ndikon sidomos aty ku vendndodhja dhe projektimi nuk janë të përshtatshëm.



Ndryshim i drenazhimit, rritje e sedimenteve dhe rrezik ndotjeje të ujërave gjatë ndërtimit dhe operimit.



Ndërhyrje në brigje, ligatina dhe sisteme të ndjeshme ujore.



Zënie dhe humbje toke, përfshirë tokën bujqësore dhe degradim lokal të tokës.



Erozion, paqëndrueshmëri shpatësh dhe nevojë për masa shtesë mbrojtëse.



Ndryshim i karakterit vizual të peizazhit dhe ndikim në pamje, receptorë të ndjeshëm dhe mjedisin e trashëgimisë kulturore.

4

Çfarë propozon VSM-ja

Prioritetet kryesore



Shmangie dhe minimizim që në përzgjedhjen e korridorit: ligatina, ultësira përmytëse, sisteme lumore, toka me vlerë të lartë dhe peizazhe të ndjeshme.



Përparësi për rehabilitimin dhe përmirësimin e infrastrukturës ekzistuese kur kjo është e realizueshme.



Integrim i hidrologjisë, kullimit, kontrollit të erozionit dhe stabilizimit të shpatëve në projektim dhe mirëmbajtje.



Kufizim i zënies së tokës, rikultivim i sipërfaqeve të prekura dhe rehabilitim i zonave të përkohshme të punimeve.



Vlerësim i peizazhit dhe projektim i ndjeshëm ndaj kontekstit, me masa vizuale dhe mbrojtje të pamjeve dhe mjedisit përreth.



Mesazhi kryesor

Për ujërat, tokën dhe peizazhin, rezultati varet më shumë nga vendndodhja, gjurma dhe projektimi i infrastrukturës sesa nga vetë investimi. Shmangia e zonave të ndjeshme dhe projektimi i kujdesshëm janë masat më efektive të VSM-së.





Trashëgimia kulturore

Përmbledhje skematike e gjendjes bazë, ndikimeve të Strategjisë, efekteve të mundshme dhe propozimeve të VSM-së



1

Gjendja bazë

Ku jemi sot?



Rrjeti i transportit ndërvepron me site arkeologjike, monumente kulture, qendra historike dhe peizazhe kulturore.



Ndjeshmëria është më e lartë pranë qyteteve historike, korridoreve me shtresa arkeologjike dhe zonave me potencial të pazbuluar.



Infrastruktura ekzistuese dhe e re mund të ndikojë si mbi trashëgiminë e materializuar, ashtu edhe mbi kontekstin dhe peizazhin kulturor.



Rreziku rritet aty ku gjurma kalon pranë receptorëve të ndjeshëm kulturorë ose kërkon gërmime të thella, ura, tunele apo nyje të reja.



Turizmi, aksesueshmëria dhe identiteti vendor lidhen ngushtë me ruajtjen e vlerave kulturore.

2

Ndikimi dhe pritshmëria nga Strategjia

Si kontribuon Strategjia?



Rehabilitimi dhe përmirësimi i infrastrukturës ekzistuese mund të kufizojnë nevojën për ndërhyrje të reja në zona të ndjeshme.



Planifikimi më i mirë i korridoreve, nyjeve dhe gjurmëve mund të shmangë konfliktet me site dhe monumente të njohura.



Përmirësimi i aksesit mund të mbështesë përdorimin, vizitueshmërinë dhe menaxhimin e trashëgimisë kulturore.



Projektimi i kujdesshëm mund të ulë ndikimet vizuale, dridhjet dhe ndërhyrjet fizike pranë aseteve kulturore.



Rreziqe / kufizime

Segmentet e reja, zgjerimet, urat, tunelet dhe punimet e thella mund të rrisin rrezikun e ndikimeve fizike dhe të zbulimeve arkeologjike rastësore.

3

Pasojat dhe efektet e mundshme

Çfarë pritet të ndodhë?



Efkti pritet të jetë i përzier dhe kryesisht lokal

sidomos aty ku vendrodhja, gjurma dhe projektimi ndërveprojnë me receptorë të ndjeshëm kulturorë.



Ndikime fizike direkte mbi site arkeologjike, struktura historike ose gjetje të pazbuluara.



Dridhje, zhurmë dhe shqetësim pranë monumenteve, ndërtesave historike dhe muzeve.



Ndryshim i karakterit vizual, i panoramës dhe i kontekstit të peizazhit kulturor.



Fragmentim i lidhjes funksionale dhe perceptuese ndërmjet aseteve kulturore dhe mjedisit përreth.



Rritje e aksesit dhe e presionit vizitor nëse menaxhimi i flukseve nuk planifikohet siç duhet.

4

Çfarë propozon VSM-ja

Prioritetet kryesore



Shmangie dhe minimizim që në zgjedhjen e korridorit, gjurmës dhe vendndodhjes, me përparësi për alternativat me konflikt më të ulët ndaj trashëgimisë kulturore.



Skrining i hershëm i trashëgimisë kulturore dhe integrim i të dhënave ekzistuese në planifikim, projektim dhe VNM/VNSM të mëtejshme.



Vlerësim i ndikimeve fizike, vizuale dhe të dridhjeve, me masa mbrojtëse për monumentet, qendrat historike dhe peizazhet kulturore.



Procedura për zbulimet rastësore, dokumentim, mbikëqyrje arkeologjike dhe koordinim me institucionet përgjegjëse të trashëgimisë.



Projektim i ndjeshëm ndaj kontekstit, me masa për ruajtjen e pamjeve, karakterit të vendit dhe interpretimit për vizitorët.



Mesazhi kryesor

Rreziku kryesor për trashëgiminë kulturore nuk lidhet vetëm me dëmtimin fizik të një aseti, por edhe me humbjen e kontekstit, peizazhit dhe lidhjes së tij me territorin përreth.





Përdorimi efektiv i burimeve, materialet dhe mbetjet

Infrastrukturë më efikase në përdorimin e burimeve dhe drejt një ekonomie qarkulluese

1

Gjendja bazë që lidhet me transportin



Sektori i transportit kërkon sasi të mëdha materialesh (në veçanti agregate, beton, asfalt, çelik).



Ndërtim, mirëmbajtje dhe rehabilitim gjenerojnë vëllime të konsiderueshme të mbetjeve inerte dhe të rrezikshme (vajra, bitum, materiale të ndotura).



Riatërdorimi dhe riciklimi i materialeve nga ndërtimi dhe prishjet janë ende të kufizuar në Shqipëri.



Ka varësi të lartë nga burime joverore dhe import i materialeve të caktuara.

2

Ndikimi dhe pritshmëria nga Strategjia



Zbatimi i parimeve të ekonomisë qarkulluese mund të ulë kërkesën për lëndë të para, të përmirësojë eficiencën e burimeve dhe të zvogëlojë mbetjet.



Përdorimi i materialeve të qëndrueshme dhe me gjurmë të ulët karbonike mund të ulë ndikimet mjedisore dhe të përputhet me objektivat klimatike.



Rritja e riatërdorimit dhe riciklimit të materialeve nga ndërtimi e prishjet mund të ulë kostot, të krijojë tregje të reja dhe të mbështesë zhvillimin e gjelbër.

3

Pasojat dhe efektet e pritshme



Mund të ulët presioni mbi burimet natyrore dhe ekosistemet (p.sh. karriera, lumenj, zona të ndjeshme).



Ulje e vëllimit të mbetjeve të depozituara dhe rritje e riatërdorimit/riciklimit të materialeve.



Ulja e emetimeve gjatë prodhimit dhe transportit të materialeve.



Nëse nuk menaxhohen mirë, rritja e aktiviteteve ndërtimore mund të çojë në: shfrytëzim të paqëndrueshëm të burimeve, rritje të mbetjeve dhe ndotje lokale nga materialet dhe substancat e rrezikshme.

4

Çfarë propozon VSM-ja



Integrim i parimeve të ekonomisë qarkulluese në planifikim, projektim, ndërtim dhe mirëmbajtje.



Përdorim i materialeve me gjurmë të ulët mjedisore, riatërdorim dhe riciklim i materialeve nga ndërtimi dhe prishjet.



Menaxhim i mirë i mbetjeve të rrezikshme dhe i materialeve të ndotura, në përputhje me kuadrin ligjor.



Vendosje e treguesve dhe monitorim i përdorimit të burimeve, materialeve dhe gjenerimit/menaxhimit të mbetjeve gjatë zbatimit të Strategjisë.



Mesazhi kryesor

Zhvillimi i qëndrueshëm i transportit kërkon përdorim efikas të burimeve, materiale më të qëndrueshme dhe menaxhim të mirë të mbetjeve, duke kaluar nga një qasje lineare në një ekonomi qarkulluese.



Shëndeti, siguria, aksesueshmëria dhe lëvizshmëria

Transport më i sigurt, më i shëndetshëm dhe më gjithëpërfshirës për të gjithë

1

Gjendja bazë që lidhet me transportin

Presionet janë më të rëndësishme aty ku trafiku, popullsia dhe nyjet e transportit mbivendosen.



13 / 13

Qytete të vlerësuara kanë nivele të larta të zhurmës ditore (≥ 55 dB(A), 2025)



11 / 13

Qytete tejkalojnë vlerën kufi të zhurmës së natës (≥ 45 dB(A), 2025)



1,375

Aksidente rrugore me të dëmtuar në vitin 2025



200

Persona të vdekur në aksidente rrugore në vitin 2025



44.4%

Familje me makinë ose minifurgon (Census 2023)

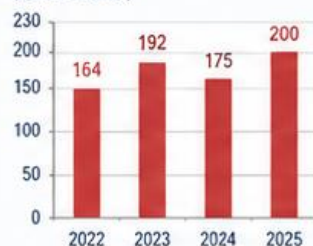


Përdorim i kufizuar i transportit publik, veçanërisht jashtë qyteteve të mëdha.

Aksidente rrugore dhe persona të plagosur (2022–2025)



Viktima në aksidente rrugore (2022–2025)



Burimi: INSTAT, 2025 (statistika të aksidenteve rrugore), Monitorimi i zhurmës në 13 qytete, 2025, Census 2023.

2

Ndikimi dhe pritshmëria nga Strategjia



Transport më i pastër (elektrifikimi, transporti publik, hekurudha) pritet të ulë ndotjen e ajrit dhe zhurmën, duke përmirësuar shëndetin e popullsisë, veçanërisht në zonat urbane.



Përmirësimi i standardeve të sigurisë rrugore dhe menaxhimi më efikas i trafikut mund të ulë ndjeshëm aksidentet dhe pasojat e tyre.



Zhvillimi i transportit publik dhe i mënyrave aktive të lëvizjes (ecje, biçikletë) pritet të rrisë aksesueshmërinë dhe lëvizshmërinë për të gjithë, duke përfshirë grupet vulnerabël.



Integrimi më i mirë urban–rajonar dhe përmirësimi i nyjeve të transportit (porte, aeroporte, stacione) mund të përmirësojë lidhjet dhe kohezionin social.

3

Pasojat dhe efektet e pritshme



Pritet ulje e ndotjes së ajrit dhe zhurmës në nivel kombëtar, por mund të ketë efekte të përziera në nivel lokal, veçanërisht pranë korridoreve, porteve, aeroporteve dhe terminaleve.



Asetet e reja mund të krijojnë receptorë të rinj të ekspozuar ndaj zhurmës dhe ndotjes, veçanërisht pranë banesave, shkollave, spitaleve dhe strukturave të ndjeshme.



Rritja e aktivitetit të trafikut mund të zhvendosë ose përqendrojë ndotjen dhe zhurmën në zona të caktuara nëse nuk menaxhohet në mënyrë adekuate.



Efektet pozitive në aksesueshmëri dhe lëvizshmëri varen nga zbatimi real i masave, artikulumit me planifikimin urban dhe siguria e infrastrukturës për të gjitha grupet e përdoruesve.

4

Çfarë propozon VSM-ja



Zbatim i masave për uljen e ndotjes së ajrit dhe zhurmës, veçanërisht në zona urbane dhe pranë receptorëve të ndjeshëm.



Përmirësim i sigurisë rrugore përmes projektimit të sigurt, menaxhimit të trafikut dhe zbatimit të standardeve më të larta të sigurisë.



Planifikim i transportit gjithëpërfshirës, me infrastrukturë për ecje dhe biçikletë dhe transport publik të aksesueshëm për personat me aftësi të kufizuara, të moshuarit, fëmijët dhe grupet e tjera vulnerabël.



Integrim i të dhënave të trafikut me monitorimin dhe modelimin e cilësisë së ajrit dhe zhurmës, si dhe monitorim i treguesve të sigurisë, aksesit dhe lëvizshmërisë.



Mesazhi kryesor

Transporti duhet të kontribuojë në një shoqëri më të shëndetshme, më të sigurt dhe më gjithëpërfshirëse, duke krijuar mundësi të barabarta për lëvizshmëri dhe akses për të gjithë.





Ndikimet kumulative dhe ndërkuftare

Ku shfaqen më fort, çfarë konkludon VSM-ja dhe çfarë duhet të kontrollohet në fazën e projekteve

1

Gjendja bazë dhe konteksti



Efektet kumulative shfaqen kur disa investime transporti përqendrohen në të njëjtin korridor ose nyje dhe ndërveprojnë edhe me zhvillime të tjera, si urbanizimi, portet, aeroportet, logjistika, industria dhe turizmi.



Zona më e qartë me dendësi projektsh është **“Tiranë–Durrës–Rinas–Porto Romano”**.



Efektet mund të jenë po aq të rëndësishme edhe në zona të ndjeshme ujore dhe ekologjike, edhe kur numri i projekteve është më i vogël.



Për efektet ndërkuftare, rëndësi kanë receptorët e përbashkët dhe rruga e ndikimit, jo vetëm afërsia me kufirin.

2

Konkluzionet kryesore të VSM-së



Efektet kumulative janë më të theksuara aty ku mbivendosen projekte transporti dhe zhvillime të tjera.



“Tiranë–Durrës–Rinas–Porto Romano” del si zona më tipike për analizë kumulative, për shkak të përqendrimit të infrastrukturës dhe presioneve ekzistuese.



Vëmendje e veçantë kërkohet në sistemet e ndjeshme ujore dhe ekologjike, si **“Shkodër–Bunë”** dhe zona të tjera me receptorë natyrorë të cënueshëm.



Për efektet ndërkuftare, zonat më të ndjeshme për t'u ndjekur janë veçanërisht **“Liçeni i Shkodrës/Buna”** dhe **“Liçeni i Prespës”**.

3

Çfarë do të thotë kjo për vlerësimin



Analiza strategjike identifikon zonat prioritare dhe receptorët e ndjeshëm, por nuk zëvendëson vlerësimin në nivel projekti.



Efektet kumulative dhe ndërkuftare bëhen më të qarta në fazën e projekteve, kur dihen gjurma, vendndodhja, fazimi, shkalla e investimit dhe ndërveprimi me zhvillime të tjera.



Në zonat me shumë projekte ose receptorë të ndjeshëm kërkohet analizë në nivel korridori / nyje / pellgu ujor, jo vetëm për projektin individual.



Në rastet me lidhje të besueshme ndërkuftare nevojiten verifikim i posaçëm dhe, sipas rastit, konsultime me palët fqinje.

4

Çfarë propozon VSM-ja



Vlerësim kumulativ të integruar për zonat prioritare, sidomos për **Tiranë–Durrës–Rinas–Porto Romano** dhe zonat e ndjeshme ujore/ekologjike.



Shqyrtim paraprak të receptorëve, zhvillimeve të tjera dhe alternativave përpara përcaktimit përfundimtar të korridorit ose vendndodhjes.



Regjistër të integruar GIS, bashkërendim ndërinstitutional dhe ndërsektorial, si dhe fazim të kujdesshëm të investimeve.



Për efektet ndërkuftare, shkëmbim të dhënash, koordinim dhe ndjekje të veçantë sidomos për **“Shkodër–Bunë”** dhe **“Liçeni i Prespës”**.



Mesazhi kryesor

VSM-ja konkludon se efektet kumulative janë më të theksuara në zonat me dendësi projektsh dhe në sistemet e ndjeshme ujore e ekologjike, ndërsa efektet ndërkuftare duhen verifikuar sidomos në receptorët e përbashkët si Liçeni i Shkodrës/Buna dhe Liçeni i Prespës. Këto efekte analizohen dhe menaxhohen më qartë në fazën e projekteve.



Monitorimi i VSM-së së Strategjisë së Transportit 2030

Çfarë monitorohet, me çfarë treguesish, nga kush, sa shpesh dhe kur kërkohet veprim korrigjues

1 Fushat që monitorohen	2 Tregues specifikë sipas VSM-së	3 Burimet dhe institucionet	4 Shpeshtësia dhe raportimi	5 Kur kërkohet veprim korrigjues
 OM1–OM2: klima, dekarbonizimi dhe rezilienca	 GHG, konsumi i energjisë, aktiviteti sipas mënyrës së transportit	 MIE: bashkërendimi i raportimit të VSM-së	 Raport vjetor i VSM-së	 përqendrim i vazhdueshëm
 OM3–OM4: ajri, zhurma dhe dridhjet	 viktimat dhe lëndimet e rënda; pika të reja kritike	 AKM: ajri, ujërat, zhurma, emetimet	 Konsolidim me të dhënën më të fundit të disponueshme	 devijim nga trajektorja e synuar
 OM5–OM9: biodiversiteti, ujërat, toka, peizazhi, trashëgimia	 pjesa e popullsisë me akses në transport publik; shpeshtësia/besueshmëria; koha e aksesit në punë/shërbime; përballueshmëria; aksesueshmëria për PLK	 ARRSH/ARA: rrjeti rrugor, trafiku, asetet, siguria	 Treguesit gjeoreferencohen në korridor, segment, një ose territor	 rritje e ekspozimit
 OM10: shëndeti dhe siguria	 ndarja sipas mënyrave të transportit; pasagjer-km; ton-km; përdorimi i transportit publik; transferimet multimodale; performanca SIT/NAP; treguesit e lëvizshmërisë aktive	 DPSHTRR: flota, mjetet, kontrolli teknik	 Kur mungon seri e harmonizuar, viti i parë i plotë regjistrohet si baseline	 efekt negativ i paparashikuar
 OM11–OM13: aksesueshmëria, lëvizshmëria, kohezioni territorial	 koha dhe besueshmëria e udhëtimit; performanca e kalimeve kufitare; koha/kostoja e mallrave; shpërndarja territoriale e investimeve	 HSH/autoritetet hekurudhore: infrastruktura dhe operimet		 mosarritje e përfitimit të pritshëm
 OM14–OM15: efektet kumulative/ndërkufitare dhe zbatimi i VSM-së	 regjistër GIS; vlerësim kumulativ i përditësuar; receptorët ndërkufitare; progresi i acquis; funksionimi i sistemeve të të dhënave	 INSTAT, bashkitë, operatorët, Doganat dhe Policia Kufitare: të dhëna plotësuese		



Mesazhi kryesor: Monitorimi i VSM-së duhet të verifikojë rezultate reale në terren dhe jo vetëm realizimin fizik të masave të Strategjisë.

Monitorimi i zbatimit të VSM-së – Objektivat dhe treguesit kryesorë

Tregues specifikë, të matshëm ti dhe të bazuar në të dhëna kombëtare



Matim progresin drejt një sektori transporti më të gjelbër, më të sigurt, më gjithëpërfshirës dhe rezilient.



OM1 Klima dhe dekarbonizimi

- Emetimet GHG nga transporti (Mt CO₂e)
- Konsumi i energjisë në transport (ktoe)
- % mjete elektrike/hibride
- Pasagjer-km dhe ton-km sipas mënyrës
- Nr. i pikave të karikimit me akses publik



OM2 Reziliencia klimatike dhe DRR

- % e rrjetit/aseteve të vlerësuara për rrezik klimatik
- Nr. i asetëve me rrezik të lartë
- Ditët e ndërprerjeve të shërbimit
- Koha e rimëkëmbjes
- Dëmet nga ngjarjet ekstreme



OM3 Cilësia e ajrit

- PM_{2.5}, PM₁₀, NO₂ (në zona urbane/korridore)
- Popullsia e ekspozuar
- Emetimet nga transporti sipas zonës
- Trafiku në pikat e monitorimit



OM4 Zhurma dhe dridhjet

- Popullsia e ekspozuar ndaj Lden/Lnight
- Nivelet e zhurmës në zona prioritare
- % e rrjetit me hartëzim strategjik
- Pikat problematike të reja
- Dridhjet pranë receptorëve të ndjeshëm



OM5 Biodiversiteti

- Sipërfaqja/gjatësia që prek zona të mbrojtura
- Nr. i korridoreve të vlerësuara për lidhshmëri ekologjike
- Pikat e fragmentimit
- Vdekshmëria e faunës (p.sh. roadkill)
- Llojet invazive



OM6 Ujërat

- Gjendja ekologjike dhe kimike e trupave ujorë
- Ndërveprimet me akuiferët
- Cilësia e ujërave bregdetare (pranë porteve)
- Incidentet e ndotjes



OM7 Toka dhe peizazhi

- Sipërfaqja e tokës së zënë (ha)
- Tokë bujqësore/pyjore e konvertuar
- Gjatësia jashtë korridoreve ekzistuese
- Përputhshmëria me PPK/PPV
- Ndikimi në peizazhe të ndjeshme



OM8 Burimet dhe ekonomia qarkulluese

- Sasia e materialeve të përdorura (t)
- % e materialeve të ripërdorura/ricikluara
- Materialet e gërmuara dhe të rikuperuara
- Përdorimi i vlerësimit të ciklit të jetës
- Norma e rikuperimit të fund të jetës



OM9 Trashëgimia kulturore

- % e projekteve të kontrolluara kundrejt GIS/IKT
- Nr. i projekteve me studime arkeologjike
- Korridore të vlerësuara për peizazh kulturor
- Projektet detare të kontrolluara për trashëgimi nënujore



OM10 Shëndeti dhe siguria

- Nr. i aksidentëve me të lënduar
- Nr. i viktimave dhe lëndimeve të rënda
- Pikat kritike të sigurisë
- Incidentet sipas mënyrës së transportit
- Incidentet në punë/mallra të rrezikshme
- Koha e reagimit ndaj emergjencave



OM11 Aksesueshmëria dhe përfshirja sociale

- % e popullsisë me akses në transport publik
- Shpeshësia dhe besueshmëria e shërbimit
- Koha e aksesit në punë/shërbime
- Përballueshmëria
- Aksesueshmëria për PLK
- Nr. dhe zgjidhja e ankesave të pasagjerëve



OM12 Lëvizshmëria e qëndrueshme dhe multimodale

- Ndarja modale e pasagjerëve dhe mallrave
- Pasagjer-km dhe ton-km hekurudhore
- Përdorimi i transportit publik
- Përdorimi i nyjeve multimodale
- Pjesa e ecjes/ciklizmit
- Përdorimi dhe performanca e Sistemeve Inteligjente të Transportit (SIT) dhe Pikës Kombëtare të Aksesit (NAP)



OM13 Kohezioni territorial dhe lidhshmëria

- Koha e udhëtimit në korridore prioritare
- Besueshmëria e udhëtimit
- Aksesit i rajoneve periferike
- Koha e pritjes në kufi
- Koha dhe kostoja e transportit të mallrave
- Shpërndarja territoriale e investimeve



OM14 Efektet kumulative dhe ndërkufitare

- Nr. projekteve të miratuara me ndikime ndërkufitare
- Nr. projekteve ku ndikimet kumulative dhe ndërkufitare vlerësohen dhe adresohen në mënyrën e duhur



OM15 Përafrimi dhe zbatimi i acquis të BE-së

- % e përafrimit me acquis (objektivi: 2027)
- % e zbatimit efektiv të acquis (objektivi: 2030)
- % e treguesve të matshëm të VSM-së që monitorohen rregullisht



Burimet kryesore të të dhënave

MIE, AKM, AKBN, ARRS/ARA, HSH, DPSHTRR, INSTAT, bashkitë, operatorët



Shpeshësia e monitorimit

Vjetor
(në përputhje me ciklet kombëtare)



Institucioni kryesor përgjegjës

MIE
(në bashkëpunim me institucionet sektoriale)



Qëllimi

Informim i vendimmarrjes dhe rishikim i masave kur ka devijime nga objektivat

Gjetjet kryesore dhe rekomandime

Mesazhi për zbatimin dhe konsultimin

1



Drejtimi strategjik

- Drejtimi strategjik është pozitiv, por përfitimet varen nga zbatimi i balancuar, cilësia e projektimit dhe shmangia e zonave të ndjeshme.

2



Transformimi i sistemit

- Transporti rrugor dominon sot flotën, energjinë dhe shumicën e presioneve mjedisore. Elektrifikimi duhet të kombinohet me shtrirjen e hekurudhës, transportin publik, multimodalitetin dhe menaxhimin e kërkesës.

3



Roli i hekurudhës dhe TP

- Hekurudha, терминалет multimodale dhe transporti publik janë elementë kyç për ndryshimin e përdorimit të sistemit, jo vetëm investime infrastrukturore.

4



Zonat dhe korridoret e ndjeshme

- Korridoret me biodiversitet, ujëra, përmytje, trashëgimi dhe zhvillim urban intensiv kërkojnë krahasim alternativash, shqyrtim të hershëm dhe monitorim të efekteve kumulative.

5



Kushti i suksesit të VSM-së

- Suksesi i VSM-së lidhet me maksimizimin e efekteve pozitive në mjedis, popullsi dhe klimë, dhe minimizimin e efekteve negative përmes performancës reale të Strategjisë dhe Planit të Veprimit. Suksesi i zbatimit varet edhe nga matja e treguesve sasiore që tregojnë performancën në klimë, mjedis dhe komunitete.



Mesazhi kryesor

VSM-ja ka vlerë kur orienton zbatimin drejt rezultateve reale: më pak presion mjedisor, më shumë multimodalitet, shmangie të zonave të ndjeshme dhe monitorim të matshëm të performancës.

Konsultimi, komentet dhe sugjerimet tuaja

Komentet e palëve të interesit do të konsiderohen në finalizimin e VSM-së.

1. A janë identifikuar çështjet kryesore?

A mungon ndonjë zonë, receptor, ndikim ose problem që duhet të trajtohet në VSM?

2. A janë vlerësuar drejt efektet?

A ka efekte pozitive ose negative që duhet të rishikohen ose analizohen më tej?

3. A janë masat e propozuara të mjaftueshme?

Çfarë masash shtesë ose përmirësime rekomandoni për shmangien, zbutjen dhe monitorimin e efekteve?

4. Çfarë informacioni duhet të shtohet?

A dispononi të dhëna, studime, informacion territorial ose eksperiencë institucionale që duhet të reflektohet në Raportin Përfundimtar?

FALEMINDERIT