

**REPUBLIKA E SHQIPËRISË | MINISTRIA E INFRASTRUKTURËS DHE
ENERGJISË**

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

Përmbledhje Joteknike e
Vlerësimit Strategjik Mjedisor

Gusht, 2026

Përmbajtja

1.	Hyrje	4
1.1	Qëllimi i Përmbledhjes Joteknike.....	4
1.2	Strategjia Sektoriale e Transportit dhe roli i saj në zhvillimin e sektorit	4
1.3	Pse është kryer VSM-ja për Strategjinë Kombëtare të Transportit	5
1.4	Marrëdhënia ndërmjet Strategjisë, VSM-së dhe VNM-së së projekteve individuale	6
2.	Strategjia Kombëtare e Transportit	7
2.1	Qëllimi dhe vizioni i Strategjisë Kombëtare të Transportit.....	7
2.2	Struktura e Strategjisë dhe fushat kryesore të ndërhyrjes	7
2.3	Objektivat strategjikë dhe lidhja me objektivat e VSM-së.....	9
2.4	Roli i Strategjisë në kalimin drejt një sistemi transporti më të qëndrueshëm	10
3.	Gjendja ekzistuese e mjedisit dhe tendencat e zhvillimit pa zbatimin e Strategjisë	11
3.1	Klima dhe ndryshimet klimatike	11
3.2	Cilësia e ajrit dhe zhurma	12
3.3	Biodiversiteti dhe natyra	12
3.4	Ujërat, toka dhe rreziqet natyrore	12
3.5	Trashëgimia kulturore dhe peizazhi.....	13
3.6	Popullsia, shëndeti, siguria dhe aksesueshmëria	13
3.7	Përmbledhje e tendencave pa zbatimin e Strategjisë	14
4.	Vlerësimi i efekteve të pritshme të Strategjisë	14
4.1	Përmbledhje e efekteve të pritshme	14
4.2	EO1, Ndryshimet klimatike, emetimet e GES dhe dekarbonizimi	15
4.3	EO2, Rezilienca klimatike dhe rreziku nga fatkeqësitë	15
4.4	EO3, Cilësia e ajrit	16
4.5	EO4, Zhurma dhe vibrimet.....	17
4.6	EO5, Biodiversiteti dhe zonat e mbrojtura	17
4.7	EO6, Ujërat dhe ekosistemet ujore.....	18
4.8	EO7, Toka, përdorimi i tokës dhe peizazhi	18
4.9	EO8, Burimet, energjia dhe efienca e infrastrukturës	18
4.10	EO9, Trashëgimia kulturore dhe peizazhet historike	19
4.11	EO10, Shëndeti publik, siguria dhe kushtet e punës.....	19
4.12	EO11, Aksesueshmëria, përfshirja dhe të drejtat e pasagjerëve	20
4.13	EO12, Mobiliteti inteligjent, multimodaliteti dhe transporti publik	20
4.14	EO13, Kohezioni territorial dhe zhvillimi ekonomik	21
4.15	EO14, Efektet kumulative, sinergjike dhe ndërkufitare	21
4.16	EO15, Qeverisja dhe zbatimi i VSM-së	22
4.17	Përmbledhje e efekteve kryesore	22

5.	Alternativat dhe skenarët e zhvillimit	23
5.1	Qëllimi i vlerësimit të alternativave	23
5.2	Skenari pa zbatimin e Strategjisë	23
5.3	Alternativa 1, zhvillimi i bazuar kryesisht në transportin rrugor	24
5.4	Alternativa 2, zhvillimi i integruar dhe multimodal.....	24
5.5	Alternativa 3, zhvillimi i transportit me prioritet të fortë ndaj klimës dhe mjedisit	25
5.6	Përfundimi i vlerësimit të alternativave	25
6.	Masat për parandalimin, reduktimin dhe menaxhimin e efekteve negative	26
6.1	Ndryshimet klimatike dhe emetimet e gazeve me efekt serrë	26
6.2	Rezilienca ndaj ndryshimeve klimatike	26
6.3	Cilësia e ajrit	26
6.4	Zhurma.....	27
6.5	Biodiversiteti dhe zonat e mbrojtura	27
6.6	Ujërat sipërfaqësore, ujërat nëntokësore dhe mjedisi detar	27
6.7	Toka dhe përdorimi i territorit.....	28
6.8	Trashëgimia kulturore dhe arkeologjike.....	28
6.9	Siguria dhe shëndeti	28
6.10	Aksesueshmëria dhe përfshirja sociale	28
6.11	Përfundime.....	29
7.	Monitorimi i efekteve mjedisore dhe sociale	29
7.1	Klima dhe emetimet	29
7.2	Rezilienca ndaj ndryshimeve klimatike	29
7.3	Cilësia e ajrit dhe zhurma	30
7.4	Biodiversiteti.....	30
7.5	Ujërat	30
7.6	Toka dhe përdorimi i territorit.....	30
7.7	Trashëgimia kulturore dhe arkeologjike.....	30
7.8	Siguria, shëndeti dhe aksesueshmëria.....	31
7.9	Përgjegjësitë dhe përdorimi i rezultateve	31
8.	Procedurat e shqyrtimit dhe konsultimit gjatë procesit të VSM-së.....	31

1. Hyrje

1.1 Qëllimi i Përmbledhjes Joteknike

Kjo Përmbledhje Joteknike paraqet gjetjet kryesore të Raportit Paraprak të Vlerësimit Strategjik Mjedisor (VSM) për Strategjinë Kombëtare të Transportit dhe Planin e Veprimit.

Qëllimi i saj është të shpjegojë në mënyrë të qartë për publikun dhe grupet e interesit se si zhvillimi i parashikuar i sektorit të transportit deri në vitin 2030 mund të ndikojë në mjedis dhe në shëndetin e njerëzve, si dhe mënyrën se si këto efekte janë marrë në konsideratë gjatë hartimit të Strategjisë.

Strategjia Kombëtare e Transportit përcakton drejtimin afatmesëm të zhvillimit të sistemit të transportit në Shqipëri, duke synuar përmirësimin e lidhshmërisë territoriale, sigurisë rrugore, eficiencës së transportit dhe integritetit me rrjetet evropiane të transportit.

Duke qenë se transporti është një nga sektorët me ndikimin më të madh në ndryshimet klimatike, cilësinë e ajrit, përdorimin e tokës, biodiversitetin dhe burimet natyrore, VSM-ja është zhvilluar paralelisht me procesin e hartimit të Strategjisë, me qëllim që konsideratat mjedisore të integrohen që në fazën e përcaktimit të objektivave, masave dhe prioritetëve.

Kjo Përmbledhje Joteknike përmbledh:

- karakteristikat kryesore të Strategjisë Kombëtare të Transportit;
- mënyrën se si VSM-ja ka analizuar marrëdhënien ndërmjet zhvillimit të transportit dhe mjedisit;
- çështjet kryesore mjedisore të identifikuara gjatë analizës së gjendjes ekzistuese;
- efektet pozitive dhe negative të pritshme nga zbatimi i Strategjisë;
- masat e propozuara për shmangien, reduktimin ose përmirësimin e efekteve;
- treguesit e propozuar për monitorimin e performancës mjedisore gjatë zbatimit të Strategjisë.

Dokumenti nuk zëvendëson Raportin Teknik të VSM-së, por paraqet në mënyrë të përmbledhur përfundimet kryesore të tij.

1.2 Strategjia Sektoriale e Transportit dhe roli i saj në zhvillimin e sektorit

Strategjia Kombëtare e Transportit përbën dokumentin kryesor orientues për zhvillimin e sektorit të transportit në Shqipëri dhe përcakton vizionin, objektivat strategjike dhe masat prioritare që synojnë krijimin e një sistemi transporti më të sigurt, më efikas dhe më të qëndrueshëm.

Strategjia trajton zhvillimin e të gjitha mënyrave kryesore të transportit, duke përfshirë:

- transportin rrugor;
- transportin hekurudhor;

- transportin detar dhe portual;
- transportin ajror;
- transportin publik;
- transportin multimodal dhe sistemet logjistike.

Qasja strategjike nuk kufizohet vetëm në ndërtimin e infrastrukturës së re, por përfshin gjithashtu përmirësimin e performancës së rrjetit ekzistues, mirëmbajtjen e aseteve, rritjen e sigurtisë, përdorimin më efikas të energjisë dhe kalimin gradual drejt një sistemi transporti me ndikim më të ulët mjedisor.

Në veçanti, Strategjia synon të kontribuojë në:

Përmirësimin e lidhshmërisë dhe aksesueshmërisë

Përmes zhvillimit dhe përmirësimit të korridoreve kryesore rrugore dhe hekurudhore, lidhjeve ndërmjet rajoneve të vendit dhe integritetit me korridoret rajonale dhe evropiane të transportit.

Transport më të qëndrueshëm dhe reduktim të presioneve mjedisore

Përmes promovimit të:

- transportit publik;
- hekurudhës;
- transportit multimodal;
- teknologjive me emetime më të ulëta;
- eficiencës energjetike të infrastrukturës dhe mjeteve të transportit.

Rritjes së reziliencës së infrastrukturës

Përmes marrjes në konsideratë të ndryshimeve klimatike dhe nevojës për të projektuar dhe menaxhuar infrastrukturën ndaj rreziqeve si përmbytjet, temperaturat ekstreme, erozioni dhe ngjarjet e tjera klimatike.

Megjithatë, zbatimi i Strategjisë mund të krijojë edhe presione të reja mjedisore, veçanërisht në rastin e zgjerimit të korridoreve ekzistuese ose ndërtimit të infrastrukturave të reja. Për këtë arsye, VSM-ja ka analizuar jo vetëm përfitimet e pritshme të Strategjisë, por edhe kushtet dhe masat që duhet të zbatohen për të shmangur ose minimizuar efektet negative.

1.3 Pse është kryer VSM-ja për Strategjinë Kombëtare të Transportit

VSM-ja është një proces vlerësimi që siguron që çështjet mjedisore dhe të qëndrueshmërisë të merren në konsideratë gjatë hartimit të planeve dhe strategjive, përpara se të merren vendime për projekte individuale.

Në rastin e Strategjisë Kombëtare të Transportit, VSM-ja ka analizuar ndikimet e mundshme të drejtimit strategjik të zhvillimit të transportit dhe jo ndikimet e një projekti të vetëm.

Ndërsa një Vlerësim i Ndikimit në Mjedis (VNM) për një projekt individual, si një segment rruge, hekurudhë, port apo aeroport, analizon ndikimet konkrete të atij investimi, VSM-ja shqyrton pyetje më të gjera, si:

- nëse orientimi i përgjithshëm i sektorit kontribuon në objektivat klimatike dhe mjedisore;
- nëse alternativat e zhvillimit të transportit janë të balancuara nga pikëpamja mjedisore;
- nëse zonat me ndjeshmëri të lartë mjedisore merren në konsideratë që në fazën e planifikimit;
- nëse infrastruktura e re mund të jetë e qëndrueshme ndaj ndryshimeve klimatike;
- nëse përfitimet sociale dhe ekonomike mund të arrihen duke minimizuar presionet mbi mjedisin.

Në kuadër të VSM-së janë analizuar objektivat mjedisore që lidhen drejtpërdrejt me Strategjinë e Transportit, përfshirë:

- ndryshimet klimatike dhe dekarbonizimin;
- cilësinë e ajrit;
- zhurmën dhe ndikimet mbi shëndetin;
- biodiversitetin dhe zonat e mbrojtura;
- ujërat sipërfaqësore dhe nëntokësore;
- përdorimin e tokës dhe planifikimin territorial;
- eficiencën e burimeve;
- trashëgiminë kulturore dhe peizazhin.

1.4 Marrëdhënia ndërmjet Strategjisë, VSM-së dhe VNM-së së projekteve individuale

Strategjia Kombëtare e Transportit përcakton kuadrin strategjik për zhvillimin e transportit në Shqipëri, por nuk përcakton në të gjitha rastet karakteristikat përfundimtare të projekteve individuale, si:

- gjurma përfundimtare;
- projektimi teknik;
- metodat e ndërtimit;
- masat specifike të menaxhimit.

Për këtë arsye, VSM-ja është zhvilluar në nivel strategjik dhe ka analizuar:

- drejtimet kryesore të zhvillimit;
- alternativat strategjike dhe teknologjike;
- korridoret me ndjeshmëri të lartë;
- konfliktet e mundshme me receptorët mjedisore;
- kriteret që duhet të përdoren në fazat e mëtejshme të planifikimit.

Në veçanti, VSM-ja nuk përcakton në mënyrë përfundimtare pranueshmërinë mjedisore të një rruge, hekurudhe, porti apo aeroporti të veçantë. Këto vlerësime do të kryhen në kuadër të procedurave përkatëse të Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis (VNM) dhe, kur kërkohet, vlerësimeve të tjera specifike.

2. Strategjia Kombëtare e Transportit

2.1 Qëllimi dhe vizioni i Strategjisë Kombëtare të Transportit

Strategjia Kombëtare e Transportit përcakton kuadrin afatmesëm për zhvillimin e sistemit të transportit në Shqipëri dhe synon krijimin e një sistemi transporti më të sigurt, më efikas, më të integruar dhe më të qëndrueshëm.

Transporti luan një rol themelor në zhvillimin ekonomik dhe social të vendit, duke ndikuar drejtpërdrejt në aksesin e qytetarëve ndaj shërbimeve, lidhjen ndërmjet zonave urbane dhe rurale, zhvillimin e tregtisë dhe integrimin rajonal. Në të njëjtën kohë, sektori i transportit është një nga burimet kryesore të konsumit të energjisë dhe emetimeve të gazeve me efekt serrë, si dhe një faktor që mund të ndikojë në përdorimin e tokës, biodiversitetin, cilësinë e ajrit dhe cilësinë e jetës në zonat urbane.

Për këtë arsye, Strategjia synon një balancë ndërmjet zhvillimit të infrastrukturës dhe objektivave të mbrojtjes së mjedisit, duke orientuar zhvillimin e ardhshëm të sektorit drejt:

- përmirësimit të lidhshmërisë dhe aksesueshmërisë së territorit;
- rritjes së sigurisë dhe cilësisë së shërbimeve të transportit;
- përdorimit më efikas të burimeve dhe energjisë;
- reduktimit të ndikimeve klimatike dhe mjedisore;
- forcimit të reziliencës së infrastrukturës ndaj ndryshimeve klimatike.

2.2 Struktura e Strategjisë dhe fushat kryesore të ndërhyrjes

Strategjia Kombëtare e Transportit bazohet në një qasje të integruar, ku zhvillimi i sektorit nuk mbështetet vetëm në ndërtimin e infrastrukturës së re, por edhe në përmirësimin e performancës së rrjetit ekzistues, përdorimin më efikas të kapaciteteve ekzistuese dhe promovimin e mënyrave më të qëndrueshme të transportit.

Masat e Strategjisë janë të orientuara drejt disa fushave kryesore:

Përmirësimi dhe mirëmbajtja e rrjetit rrugor

Strategjia parashikon përmirësimin e performancës së rrjetit rrugor kombëtar dhe rajonal, duke përfshirë rehabilitimin, mirëmbajtjen, rritjen e sigurisë dhe përmirësimin e lidhjeve ndërmjet qendrave ekonomike dhe sociale.

Nga pikëpamja mjedisore, këto ndërhyrje mund të sjellin përfitime përmes:

- uljes së vonesave dhe përmirësimit të efikasitetit të lëvizjes;
- reduktimit të konsumit të karburantit për kilometër udhëtimi;
- përmirësimit të sigurisë rrugore.

Megjithatë, zgjerimi i kapaciteteve rrugore ose hapja e korridoreve të reja mund të krijojë presione lokale mbi tokën, biodiversitetin, ujërat dhe peizazhin. Për këtë arsye, VSM-ja ka analizuar nevojën që alternativat e korridoreve dhe vendndodhjeve të konsiderojnë paraprakisht kufizimet mjedisore.

Zhvillimi i transportit hekurudhor

Një element i rëndësishëm i Strategjisë është forcimi i rolit të hekurudhës si alternativë më e qëndrueshme për transportin e pasagjerëve dhe mallrave.

Zhvillimi i hekurudhës mund të kontribuojë në:

- reduktimin e varësisë nga transporti rrugor;
- uljen e emetimeve të gazeve me efekt serrë;
- reduktimin e presionit nga trafiku i rëndë rrugor;
- përmirësimin e lidhjeve rajonale dhe ndërkombëtare.

Në të njëjtën kohë, projektet hekurudhore mund të kenë ndërveprime me zona të ndjeshme mjedisore për shkak të natyrës lineare të infrastrukturës. VSM-ja ka evidentuar rëndësinë e analizës së korridoreve, fragmentimit ekologjik, kalimeve ujore, ndikimeve në peizazh dhe trashëgimisë kulturore përpara përcaktimit përfundimtar të gjurmës.

Transporti publik dhe mobiliteti i qëndrueshëm

Strategjia promovon përmirësimin e transportit publik dhe krijimin e kushteve për një zhvendosje graduale nga përdorimi individual i automjeteve drejt mënyrave më efikase të transportit.

Kjo qasje mund të sjellë përfitime për:

- cilësinë e ajrit në zonat urbane;
- reduktimin e trafikut dhe mbingarkesës;
- uljen e konsumit energjetik;
- përmirësimin e aksesit për grupet që varen nga transporti publik.

VSM-ja ka vlerësuar veçanërisht lidhjen ndërmjet zhvillimit të transportit publik, reduktimit të emetimeve dhe përmirësimit të cilësisë së jetës në zonat urbane.

Transporti detar, portet dhe logjistika

Strategjia përfshin përmirësimin e rolit të porteve dhe sistemeve logjistike si pjesë e integritetit të Shqipërisë në rrjetet rajonale dhe evropiane të transportit.

Investimet në porte dhe terminale mund të krijojnë përfitime ekonomike dhe logjistike, por mund të lidhen edhe me presione mbi:

- mjedisin detar dhe bregdetar;
- cilësinë e ujërave;
- sedimentet;
- biodiversitetin detar;
- përdorimin e territorit bregdetar.

Për këtë arsye, VSM-ja ka konsideruar nevojën për menaxhimin e qëndrueshëm të ndërhyrjeve detare, kontrollin e ndotjes dhe mbrojtjen e zonave me rëndësi ekologjike.

Transporti ajror dhe infrastruktura aeroportuale

Strategjia trajton gjithashtu zhvillimin dhe përmirësimin e kapaciteteve aeroportuale, duke marrë parasysh rritjen e kërkesës për transport ajror.

Nga pikëpamja mjedisore, aeroportet lidhen veçanërisht me:

- emetimet atmosferike;
- zhurmën;
- përdorimin e tokës;
- ndërveprimin me zonat urbane dhe natyrore përreth.

VSM-ja ka theksuar rëndësinë e menaxhimit të ekspozimit të popullsisë ndaj zhurmës dhe ndotjes së ajrit në zonat pranë aeroporteve.

2.3 Objektivat strategjikë dhe lidhja me objektivat e VSM-së

Për qëllimet e VSM-së, objektivat e Strategjisë janë analizuar në lidhje me objektivat mjedisore të përcaktuar për vlerësimin strategjik.

Në veçanti, VSM-ja ka analizuar nëse masat e Strategjisë kontribuojnë në:

Fusha / drejtimi i Strategjisë	Objektivat e Strategjisë të lidhura kryesisht	Lidhja kryesore e vlerësuar në VSM
Përafrimi dhe zbatimi i acquis-it të BE-së	SP1, OSp 1.1–1.2	Forcimi i kuadrit ligjor, zbatimit, kapaciteteve institucionale, të dhënave dhe monitorimit mjedisor të sektorit.
Zhvillimi dhe modernizimi i rrjeteve	SP2, OSp 2.1–2.3	Përmirësimi i lidhshmërisë dhe sigurisë shoqërohet me ndërveprime të mundshme me zonat e përmbytshme, habitatet, ujërat, tokën,

dhe korridoreve TEN-T		trashëgiminë dhe receptorët e ekspozuar përgjatë korridoreve.
Mirëmbajtja dhe menaxhimi i aseteve ekzistuese	OSp 2.2 dhe masa të lidhura	Mirëmbajtja dhe rehabilitimi mund të zgjasin jetën e aseteve, përmirësojnë sigurinë dhe reziliencën dhe kufizojnë nevojën për ndërtime të reja, ndërsa ndërhyrjet fizike mund të krijojnë presione lokale.
Dekarbonizimi dhe elektrifikimi i transportit	SP3, OSp 3.1	Reduktimi i emetimeve dhe konsumit të energjisë, përmirësimi i cilësisë së ajrit dhe kalimi drejt teknologjive dhe mënyrave më efikase të transportit.
ITS, digjitalizimi dhe menaxhimi inteligjent i trafikut	OSp 3.2	Përmirësimi i menaxhimit të flukseve mund të reduktojë vonesat, konsumin dhe presionet nga trafiku, si dhe të përmirësojë sigurinë dhe cilësinë e të dhënave.
Multimodaliteti dhe zhvendosja modale	OSp 3.3	Rritja e përdorimit të transportit publik dhe hekurudhor dhe integrimi i mënyrave të transportit mund të ulin varësinë nga automjeti privat dhe presionet e lidhura me trafikun.
Rezilienca ndaj ndryshimeve klimatike dhe fatkeqësive	OSp 3.4	Reduktimi i ekspozimit dhe cenueshmërisë së infrastrukturës ndaj përmbytjeve, reshjeve intensive, erozionit, rrëshqitjeve, temperaturave ekstreme dhe rreziqeve bregdetare.
Transporti publik, SUMP dhe mobiliteti aktiv	OSp 3.5–3.6	Përmirësimi i aksesit, reduktimi i trafikut dhe ekspozimit në zonat urbane dhe rritja e mundësive për lëvizje më të qëndrueshme dhe gjithëpërfshirëse.
Portet, aeroportet, termialet dhe logjistika	Masa të lidhura me SP2 dhe SP3	Rritja e kapaciteteve dhe aktivitetit ekonomik sjell përfitime në lidhshmëri dhe logjistikë, por mund të rrisë presionet mbi mjedisin detar, ujërat, tokën, biodiversitetin, ajrin, zhurmën dhe receptorët lokalë.
Siguria, mbrojtja dhe të drejtat e përdoruesve	Masa të lidhura me SP3 dhe kuadrin institucional	Ulja e aksidenteve, përmirësimi i sigurisë së përdoruesve dhe punonjësve, aksesueshmëria dhe forcimi i kapaciteteve për menaxhimin dhe monitorimin e sistemit.

2.4 Roli i Strategjisë në kalimin drejt një sistemi transporti më të qëndrueshëm

Nëpërmjet kombinimit të investimeve infrastrukturore, përmirësimit të menaxhimit të aseteve dhe promovimit të mënyrave më të pastra të transportit, Strategjia krijon mundësi për një sistem transporti me ndikim më të ulët mjedisor.

Megjithatë, VSM-ja thekson se përfitimet mjedisore nuk varen vetëm nga lloji i investimit, por edhe nga mënyra se si ai planifikohet dhe zbatohet. Për shembull, një korridor i ri transporti mund të përmirësojë lidhshmërinë dhe ekonominë, por nëse vendoset në një zonë me ndjeshmëri të lartë ekologjike ose me ekspozim të lartë klimatik, mund të krijojë efekte negative afatgjata.

Për këtë arsye, VSM-ja rekomandon që zbatimi i Strategjisë të shoqërohet me:

- integrimin e kriterëve mjedisore që në fazat e hershme të planifikimit;
- vlerësimin e alternativave të korridoreve dhe teknologjive;
- zbatimin e hierarkisë së masave: shmangie → minimizim → rehabilitim/restaurim → kompensim kur është i nevojshëm;
- monitorimin e vazhdueshëm të efekteve mjedisore gjatë zbatimit të Strategjisë.

3. Gjendja ekzistuese e mjedisit dhe tendencat e zhvillimit pa zbatimin e Strategjisë

Gjendja e mjedisit dhe e sistemit të transportit në Shqipëri paraqet ndryshime të konsiderueshme nga një territor në tjetrin. Disa prej problemeve kryesore janë të përqendruara në zonat urbane dhe përgjatë korridoreve me trafik të lartë, ndërsa zona të tjera kanë rëndësi të veçantë për biodiversitetin, ujërat, tokën, peizazhin dhe trashëgiminë kulturore.

Sistemi i transportit është zhvilluar kryesisht mbi bazën e transportit rrugor. Në vitin 2025, flota kombëtare kaloi 1 milion mjete, ndërsa aktiviteti hekurudhor i pasagjerëve mbetet shumë i kufizuar. Në të njëjtën kohë, transporti ajror dhe aktiviteti portual janë rritur ndjeshëm dhe janë përqendruar kryesisht në disa nyje kryesore. Vetëm në vitin 2025 u regjistruan rreth 70 mijë ngritje dhe ulje avionësh, pjesa dërrmuese e të cilave në Aeroportin Ndërkombëtar të Tiranës.

Kjo strukturë e transportit ka rëndësi të drejtpërdrejtë për mjedisin. Transporti kontribuon në emetimet e gazeve me efekt serrë, ndotjen e ajrit, zhurmën dhe përdorimin e tokës. Sipas inventarit kombëtar, emetimet e transportit ishin rreth 2.1 milion ton CO₂ ekuivalent në vitin 2022.

3.1 Klima dhe ndryshimet klimatike

Ndryshimet klimatike janë një faktor që do të ndikojë gjithnjë e më shumë në mënyrën se si funksionon dhe mirëmbahet infrastruktura e transportit. Përmbytjet, reshjet intensive, temperaturat e larta, rrëshqitjet dhe erozioni paraqesin rreziqe të ndryshme në pjesë të ndryshme të vendit.

Për këtë arsye, klima nuk duhet parë vetëm si një çështje e emetimeve. Infrastrukturat e reja dhe ato ekzistuese duhet të jenë në gjendje të përballojnë kushtet klimatike që priten gjatë jetëgjatësisë së tyre. VSM-ja thekson se ekspozimi ndaj përmbytjeve, rrëshqitjeve, temperaturave të larta dhe rreziqeve bregdetare mund të ndryshojë gjatë jetës së infrastrukturës.

Pa zbatimin e Strategjisë, emetimet dhe presionet e lidhura me transportin rrugor do të vazhdonin të mbeten të rëndësishme. Në të njëjtën kohë, do të ishin më të kufizuara mundësitë për të reduktuar këto presione përmes transportit publik, hekurudhës, elektrifikimit dhe përdorimit më efikas të infrastrukturës ekzistuese.

3.2 Cilësia e ajrit dhe zhurma

Cilësia e ajrit nuk paraqet të njëjtën gjendje në të gjithë vendin. Problematikat janë më të dukshme në qytetet dhe zonat ku përqendrohet trafiku. Monitorimi tregon për përqendrime të larta të **PM₁₀ në Tiranë dhe Elbasan**, problematika me **NO₂ në Elbasan** dhe episode të ozonit në disa qytete. Zonat urbane dhe korridoret me trafik të lartë janë receptorët kryesorë të ekspozimit.

Zhurma përbën një tjetër problem të rëndësishëm. Të dhënat e monitorimit tregojnë tejkalime të vlerave krahasuese në qytetet e monitoruara, si gjatë ditës, ashtu edhe, në shumicën e rasteve, gjatë natës. Banesat, shkollat, spitalet, zonat turistike dhe komunitetet pranë rrugëve, hekurudhave, porteve dhe aeroporteve janë ndër receptorët më të ndjeshëm.

Pa zbatimin e Strategjisë, rritja e vazhdueshme e trafikut dhe e përdorimit të automjeteve do të mund të mbante ose të shtonte presionin mbi cilësinë e ajrit dhe zhurmën në zonat më të ngarkuara. Mungesa e një zhvendosjeje më të madhe drejt transportit publik dhe hekurudhor do të kufizonte mundësitë për të ulur këto presione.

3.3 Biodiversiteti dhe natyra

Shqipëria ka një pasuri të konsiderueshme natyrore, me ekosisteme pyjore, malore, lumore, ligatinore, bregdetare dhe detare. Rëndësia ekologjike nuk kufizohet vetëm te zonat që kanë status formal mbrojtjeje, pasi edhe habitatet dhe korridoret ekologjike jashtë tyre mund të kenë rëndësi për ruajtjen e specieve dhe lidhjes ndërmjet habitateve.

Pyjet dhe kullotat zënë rreth **1.73 milion hektarë, ose rreth 60% të territorit të vendit**. Ato janë veçanërisht të rëndësishme në zonat kodrinore dhe malore, ku disa nga korridoret e transportit kalojnë në territore me ndjeshmëri më të lartë.

Pa zbatimin e Strategjisë, shmangia e disa investimeve të reja do të kufizonte disa prej presioneve të drejtpërdrejta mbi habitatet dhe tokën natyrore. Megjithatë, presionet ekzistuese nga infrastruktura dhe aktivitetet e tjera do të vazhdonin, ndërsa do të mungonin disa nga mundësitë për planifikim më të mirë të korridoreve dhe për shmangien e zonave me ndjeshmëri të lartë.

3.4 Ujërat, toka dhe rreziqet natyrore

Rrjeti i transportit lidhet ngushtë me lumenjtë, përrenjtë, zonat e përmytjeve, ujërat nëntokësore dhe zonat bregdetare. Problemet ndryshojnë sipas territorit. Në zonat malore janë veçanërisht të rëndësishme rrëshqitjet, rënia e gurëve dhe erozioni, ndërsa në Ulëtisrën Perëndimore dhe luginat

kryesore rëndësi kanë tokat aluvionale, ujërat nëntokësore të cekëta dhe rreziku i përmytjeve dhe i paqëndrueshmërisë së tokës.

Toka bujqësore është e përqendruar kryesisht në Ultësirën Perëndimore, në lugina dhe në fusha ndërmallore. Një pjesë e korridoreve kryesore të transportit dhe e investimeve të planifikuara ndërvepron me këto territore.

Pa zbatimin e Strategjisë, ndërtimi i infrastrukturës së re do të ishte më i kufizuar dhe, për rrjedhojë, do të shmangeshin disa presione të reja mbi tokën dhe ujërat. Megjithatë, problemet e infrastrukturës ekzistuese, përfshirë mirëmbajtjen, sigurinë, drenazhimin dhe ekspozimin ndaj rreziqeve natyrore, do të vazhdonin.

3.5 Trashëgimia kulturore dhe peizazhi

Shqipëria ka një trashëgimi të pasur kulturore dhe arkeologjike, që përfshin qendra historike, zona arkeologjike, monumente, parqe arkeologjike, peizazhe kulturore dhe trashëgimi nënujore. Vlera e këtyre pasurive nuk lidhet vetëm me vetë monumentin, por edhe me peizazhin dhe territorin përreth tij.

Kjo është veçanërisht e rëndësishme për korridoret e reja rrugore dhe hekurudhore, si dhe për portet dhe lidhjet e tyre me territorin. Në zonat bregdetare duhet të merret parasysh edhe trashëgimia nënujore, veçanërisht në zonat e Durrësit dhe Vlorës.

Pa zbatimin e Strategjisë, disa nga presionet e mundshme të infrastrukturës së re mbi trashëgiminë dhe peizazhin do të shmangeshin. Nga ana tjetër, do të kufizoheshin edhe mundësitë për të përmirësuar lidhjet dhe aksesin në mënyrë të planifikuar, duke integruar që në fillim mbrojtjen e pasurive kulturore dhe të peizazhit.

3.6 Popullsia, shëndeti, siguria dhe aksesueshmëria

Transporti ka një ndikim të drejtpërdrejtë në jetën e përditshme, pasi përcakton sa lehtë njerëzit mund të arrijnë në punë, shkolla, shërbime shëndetësore dhe qendra ekonomike. Në të njëjtën kohë, mënyra aktuale e organizimit të transportit lidhet me ekspozimin ndaj aksidenteve, ndotjes së ajrit dhe zhurmës.

Një pjesë e rëndësishme e popullsisë, veçanërisht në zonat urbane dhe përgjatë korridoreve kryesore, përballet me presione të lidhura me trafikun. Në zonat rurale dhe periferike, problemi është më shumë i lidhur me aksesin, frekuencën dhe përballueshmërinë e shërbimeve të transportit. VSM-ja i kushton vëmendje të veçantë grupeve që mund të kenë më shumë vështirësi në akses, përfshirë komunitetet rurale dhe periferike, personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar.

Pa zbatimin e Strategjisë, problemet aktuale të sigurisë dhe aksesueshmërisë do të vazhdonin. Në veçanti, një zhvillim më i ngadaltë i transportit publik dhe hekurudhës do të kufizonte alternativat ndaj përdorimit të automjetit privat.

3.7 Përmbledhje e tendencave pa zbatimin e Strategjisë

Në përgjithësi, moszbatimi i Strategjisë nuk do të nënkuptonte që gjendja e mjedisit do të mbetej e pandryshuar. Disa presione të reja do të shmangeshin, veçanërisht ato që lidhen me ndërtimin e infrastrukturës së re, por tendencat ekzistuese do të vazhdonin.

Në veçanti, pritet që:

- varësia nga transporti rrugor dhe përdorimi i automjeteve të vazhdojë;
- presionet mbi cilësinë e ajrit dhe zhurmën të mbeten të rëndësishme në zonat me trafik të lartë;
- emetimet e transportit të mbeten një burim i rëndësishëm i gazeve me efekt serrë;
- presioni mbi infrastrukturën ekzistuese të rritet me kërkesën për transport dhe ndryshimet klimatike;
- ekspozimi ndaj përmblytjeve, rrëshqitjeve dhe temperaturave të larta të bëhet më i rëndësishëm gjatë kohës;
- disa presione mbi natyrën, tokën dhe peizazhin që lidhen me infrastrukturën e re të shmanget, por pa zgjidhur presionet ekzistuese;
- zhvillimi i transportit publik, hekurudhës, elektrifikimit dhe transportit multimodal të jetë më i ngadaltë;
- përmirësimet në aksesueshmëri, siguri dhe lidhshmëri territoriale të jenë më të kufizuara.

Prandaj, në VSM, **Alternativa 0 trajtohet si vazhdim i tendencave aktuale**, dhe jo si një gjendje statike. Kjo siguron bazën për të krahasuar Strategjinë me atë që ka gjasa të ndodhë nëse masat dhe investimet e saj nuk zbatohen.

4. Vlerësimi i efekteve të pritshme të Strategjisë

4.1 Përmbledhje e efekteve të pritshme

Zbatimi i Strategjisë Sektoriale të Transportit dhe Planit të Veprimit 2030 pritet të ndryshojë mënyrën e zhvillimit dhe funksionimit të sistemit të transportit në Shqipëri. Efektet kryesore lidhen me rritjen dhe modernizimin e infrastrukturës, zhvillimin e transportit hekurudhor dhe multimodal, elektrifikimin dhe rinovimin e flotës, përmirësimin e transportit publik, rritjen e sigurisë rrugore, përshtatjen ndaj ndryshimeve klimatike dhe përmirësimin e lidhjeve kombëtare dhe ndërkufitare.

Në nivel strategjik, efektet pozitive më të rëndësishme priten të lidhen me reduktimin e emetimeve dhe konsumit të karburanteve fosile, përmirësimin e cilësisë së ajrit në zonat urbane, rritjen e reziliencës së infrastrukturës, përmirësimin e sigurisë, rritjen e aksesueshmërisë dhe zhvillimin e lidhjeve multimodale dhe ndërkufitare.

Në të njëjtën kohë, ndërtimi dhe zgjerimi i infrastrukturës së transportit pritet të krijojë efekte negative të lokalizuara, përfshirë zënien dhe fragmentimin e tokës, humbjen ose degradimin e

habitateve, ndërhyrjet në lumenj dhe ujëra, rritjen e zhurmës dhe shqetësimit, ndikimet mbi peizazhin dhe trashëgiminë kulturore, si dhe rritjen e ekspozimit të komuniteteve ndaj trafikut dhe ndryshimeve në përdorimin e tokës.

Shkalla e këtyre efekteve do të ndryshojë ndjeshëm ndërmjet masave. Efektet më të mëdha pozitive priten në nivel sistemi, ndërsa efektet negative janë më të mundshme në korridoret, nyjet urbane, zonat bregdetare, zonat malore dhe territoret ku investimet e reja ndërveprojnë me receptorë me ndjeshmëri të lartë.

4.2 EO1, Ndryshimet klimatike, emetimet e GES dhe dekarbonizimi

Efektet pozitive të pritshme

Zbatimi i masave për zhvillimin e hekurudhës, transportit publik, mobilitetit aktiv, automjeteve elektrike dhe transportit multimodal pritet të zhvendosë një pjesë të udhëtimeve dhe transportit të mallrave nga automjetet individuale dhe transporti rrugor drejt mënyrave më efikase të transportit.

Rritja e numrit të automjeteve elektrike dhe hibride pritet të ulë konsumin e benzinës dhe naftës në transportin rrugor. Baza e vitit 2025 përfshin 12,089 automjete elektrike dhe 8,341 automjete në kategoritë hibride/combined, me objektiv strategjik prej 35,000 deri në vitin 2030.

Elektrifikimi i transportit pritet gjithashtu të ulë emetimet direkte të GES nga automjetet rrugore. Përfitimi klimatik neto do të varet nga përbërja e energjisë elektrike të përdorur, por lidhja me sistemin energjetik shqiptar është veçanërisht e rëndësishme pasi prodhimi vendas është i dominuar nga burimet hidroenergjetike.

Përmirësimi i menaxhimit të trafikut, digitalizimi dhe përdorimi më efikas i infrastrukturës pritet të reduktojë kohën e pritjes, udhëtimet joefikase dhe konsumin e karburantit në pjesët e sistemit ku trafiku është i ngarkuar.

Efektet negative ose të pasigurta

Zgjerimi i kapacitetit rrugor dhe rritja e aktivitetit ekonomik mund të gjenerojnë **trafik shtesë**, duke kufizuar pjesërisht përfitimin nga teknologjitë më të pastra. Nëse rritja e kërkesës për transport tejkalon zhvendosjen drejt mënyrave më efikase, konsumi total i energjisë dhe emetimet e sektorit mund të mbeten të larta.

Ndërtimi i infrastrukturës së re do të gjenerojë gjithashtu emetime nga makineritë, prodhimi i materialeve, transporti i materialeve dhe aktivitetet e ndërtimit. Këto janë kryesisht efekte të përkohshme, por mund të jenë të konsiderueshme në projektet e mëdha infrastrukturore.

4.3 EO2, Rezilienca klimatike dhe rreziku nga fatkeqësitë

Efektet pozitive të pritshme

Përmirësimi dhe rehabilitimi i rrjetit rrugor dhe hekurudhor, së bashku me integrimin e masave të përshtatjes klimatike në projektim, pritet të ulë ndërprerjet e transportit nga përmbytjet, rrëshqitjet, erozioni dhe temperaturat ekstreme.

Përmirësimi i urave, drenazhimit, stabilizimit të shpateve dhe pikave kritike pritet të rrisë disponueshmërinë e korridoreve kryesore dhe të reduktojë kohën e rikthimit të shërbimit pas ngjarjeve ekstreme.

Kjo është veçanërisht e rëndësishme për korridoret veriore dhe malore, ku baseline-i ka identifikuar ndërveprim të drejtpërdrejtë ndërmjet rrugëve, hekurudhave, shpateve, lumenjve dhe ekspozimit ndaj përmbytjeve dhe rrëshqitjeve.

Efektet negative të pritshme

Ndërtimi i infrastrukturës së re në zona të ekspozuara ndaj përmbytjeve ose rrëshqitjeve mund të shtojë ekspozimin e vetë infrastrukturës ndaj rrezikut klimatik, nëse korridoret e reja vendosen në zona me ndjeshmëri të lartë.

Ndërhyrjet në shpate, ndryshimi i drenazhimit dhe prerja e vegjetacionit mund të rrisin lokalisht erozionin dhe paqëndrueshmërinë e tokës.

4.4 EO3, Cilësia e ajrit

Efektet pozitive të pritshme

Elektrifikimi i flotës, rritja e transportit publik dhe zhvendosja e udhëtimeve nga automjetet individuale pritet të ulë emetimet lokale të NO_x dhe ndotësve të tjerë të lidhur me djegien e karburanteve, veçanërisht në zonat urbane me trafik të dendur.

Përmirësimi i qarkullimit të trafikut në pika të mbingarkuara pritet gjithashtu të reduktojë kohën e funksionimit të motorëve në kushte të trafikut të ngadalësuar.

Efektet negative të pritshme

Rritja e trafikut në korridore të reja ose të zgjeruara mund të zhvendosë ose rrisë ekspozimin ndaj ndotjes së ajrit pranë akseve rrugore.

Për më tepër, elektrifikimi i flotës nuk eliminon emetimet nga konsumimi i gomave, frenave dhe pluhurit të rrugës. Në zonat me rritje të konsiderueshme të trafikut, këto burime mund të mbeten të rëndësishme.

Baseline-i aktual tregon tashmë zona me tejkalime lokale dhe shqetësim të lartë në pika të caktuara të trafikut, ndërsa mbulimi i plotë vjetor dhe vlerësimi i ekspozimit mbeten të paplotë.

4.5 EO4, Zhurma dhe vibrimet

Efektet pozitive të pritshme

Elektrifikimi i automjeteve, reduktimi i trafikut individual dhe zhvillimi i transportit publik mund të ulë zhurmën e trafikut në disa zona urbane, veçanërisht në shpejtësi të ulëta.

Menaxhimi i trafikut dhe ridizenjimi i hapësirave urbane mund të reduktojë ekspozimin e këmbësorëve dhe banorëve ndaj trafikut në qendrat urbane.

Efektet negative të pritshme

Rritja e kapacitetit rrugor, trafikut të mallrave, transportit hekurudhor, operacioneve portuale dhe aviacionit pritet të rrisë zhurmën në korridoret dhe nyjet ku rritet aktiviteti i transportit.

Ndërtimi i hekurudhave, tuneleve, urave dhe strukturave të mëdha mund të krijojë gjithashtu vibrime pranë ndërtesave të ndjeshme dhe objekteve të trashëgimisë.

Ky është një efekt veçanërisht i rëndësishëm pasi baseline-i tregon se të 13 qytetet e monitoruara kanë vlera mbi nivelin krahasues të ditës dhe 11 mbi nivelin e natës.

4.6 EO5, Biodiversiteti dhe zonat e mbrojtura

Efektet pozitive të pritshme

Riorganizimi i sistemit të transportit dhe rehabilitimi i infrastrukturës ekzistuese mund të kufizojë nevojën për korridore të reja, duke shmangur pjesërisht zënien e habitateve të reja.

Në raste të caktuara, rehabilitimi i strukturave ekzistuese të drenazhimit dhe urave mund të përmirësojë kalimin e ujërave dhe lidhjen ekologjike.

Efektet negative të pritshme

Ndërtimi i rrugëve, hekurudhave, aeroporteve, porteve dhe nyjeve të reja pritet të shkaktojë humbje direkte të habitateve, fragmentim të tyre dhe rritje të barrierave për lëvizjen e faunës.

Kalimi i korridoreve në zona të mbrojtura, IBA, zona të rëndësishme për shpendët migratorë, ligatina, pyje dhe ekosisteme lumore mund të krijojë efekte të drejtpërdrejta mbi habitatet dhe speciet.

Rritja e trafikut mund të rrisë mortalitetin e faunës nga përplasjet me automjetet, ndërsa zhurma dhe ndriçimi mund të shqetësojnë shpendët dhe gjitarët.

Efektet mund të bëhen **kumulative** aty ku disa korridore ose projekte ndërveprojnë me të njëjtin habitat ose korridor ekologjik.

4.7 EO6, Ujërat dhe ekosistemet ujore

Efektet pozitive të pritshme

Rehabilitimi i infrastrukturës së drenazhimit dhe urave mund të përmirësojë kontrollin e rrjedhjeve sipërfaqësore dhe reduktojë rrezikun e përmbytjeve lokale dhe transportit të sedimenteve, aty ku sistemet ekzistuese janë të amortizuara.

Efektet negative të pritshme

Ndërtimi i rrugëve dhe hekurudhave do të kërkojë kalime të lumenjve dhe përrenjve, ndërhyrje në brigje dhe ndryshime të drenazhimit. Këto punime mund të rrisin turbullirën, sedimentimin dhe ndryshimin lokal të rrjedhës së ujit.

Në porte dhe zona bregdetare, zgjerimi i infrastrukturës, dredhimi dhe rritja e trafikut detar mund të rrisë presionin mbi ujërat bregdetare dhe habitatet detare.

Këto efekte mund të bëhen cumulative në basene ku disa korridore ndërhyjnë në të njëjtin sistem lumor.

4.8 EO7, Toka, përdorimi i tokës dhe peizazhi

Efektet pozitive të pritshme

Përmirësimi i transportit publik dhe multimodalitetit mund të ulë presionin për zgjerim të vazhdueshëm të rrjetit rrugor në zonat urbane, duke krijuar mundësi për përdorim më efikas të hapësirës publike.

Efektet negative të pritshme

Ndërtimi i rrugëve, hekurudhave, terminaleve, porteve dhe objekteve të tjera do të kërkojë tokë të re dhe do të ndryshojë përdorimin ekzistues të tokës.

Kjo mund të prekë tokë bujqësore, zona natyrore dhe territore periurbane. Korridoret e reja mund të krijojnë gjithashtu efekt ndarës për komunitetet dhe të nxisin zhvillim të ri përgjatë akseve të përmirësuar.

Ky efekt i **zhvillimit të induktuar** është veçanërisht i rëndësishëm në korridoret me urbanizim të shpejtë.

4.9 EO8, Burimet, energjia dhe efienca e infrastrukturës

Zhvillimi i transportit hekurudhor dhe multimodal, rinovimi i flotës dhe digitalizimi pritet të rrisin eficiencën e përdorimit të energjisë dhe të infrastrukturës për njësi transporti.

Në të njëjtën kohë, ndërtimi i infrastrukturës së re do të kërkojë sasi të mëdha materialesh ndërtimi, agregatesh, çimentoje, çeliku dhe energjie. Rritja e aktivitetit të ndërtimit pritet të rrisë kërkesën për materiale dhe të gjenerojë mbetje ndërtimore.

Nëse infrastruktura e re nuk përdoret me kapacitetin e parashikuar, mund të krijohen investime me eficiencë të ulët të burimeve.

4.10 EO9, Trashëgimia kulturore dhe peizazhet historike

Efektet pozitive të pritshme

Përmirësimi i aksesit rrugor dhe hekurudhor mund të rrisë aksesueshmërinë e zonave dhe monumenteve të trashëgimisë, duke mbështetur turizmin kulturor dhe zhvillimin ekonomik lokal.

Reduktimi i trafikut në qendrat historike përmes bypass-eve dhe transportit publik mund të ulë presionin fizik dhe vizual mbi zonat historike.

Efektet negative të pritshme

Ndërtimi i infrastrukturës së re mund të prekë drejtpërdrejt zona arkeologjike ose objekte të trashëgimisë, ndërsa gërmimet mund të zbulojnë ose dëmtojnë pasuri arkeologjike të panjohura.

Ndryshimi i korridoreve dhe strukturave të mëdha mund të ndryshojë peizazhin historik dhe setting-un vizual të monumenteve.

Vibrimet nga trafiku i rëndë, hekurudhat dhe punimet e ndërtimit mund të ndikojnë në ndërtesat historike.

Baseline-i konfirmon ndjeshmëri të lartë të këtij komponenti dhe nevojën për të përcaktuar marrëdhënien hapësinore ndërmjet portofolit të Strategjisë dhe aseteve të trashëgimisë.

4.11 EO10, Shëndeti publik, siguria dhe kushtet e punës

Efektet pozitive të pritshme

Përmirësimi i standardeve rrugore, kryqëzimeve, sinjalistikës, menaxhimit të shpejtësisë dhe ndarjes së përdoruesve pritet të ulë numrin dhe seriozitetin e aksidenteve rrugore.

Zhvillimi i trotuareve, korsive të biçikletave dhe hapësirave më të sigurta për këmbësorët pritet të ulë ekspozimin e përdoruesve vulnerabël ndaj trafikut.

Efektet negative të pritshme

Rritja e trafikut, shpejtësisë dhe aktivitetit të mjeteve të rënda mund të rrisë ekspozimin ndaj aksidenteve në korridoret me intensitet të lartë.

Punimet e ndërtimit do të rrisin ekspozimin e punëtorëve ndaj trafikut, makinerive, zhurmës, pluhurit dhe rreziqeve të tjera profesionale.

Në komunitetet pranë korridoreve të reja mund të shfaqet community severance, veçanërisht kur rrugët me kapacitet të lartë ndajnë vendbanimet ose kufizojnë aksesin lokal.

4.12 EO11, Aksesueshmëria, përfshirja dhe të drejtat e pasagjerëve

Efektet pozitive të pritshme

Zgjerimi i transportit publik, rehabilitimi i hekurudhës dhe përmirësimi i lidhjeve ndërmjet zonave urbane dhe rurale pritet të rrisë mundësitë e lëvizjes për personat që nuk kanë automjet privat.

Përmirësimi i aksesit për personat me aftësi të kufizuara në stacione, terminale dhe mjete transporti pritet të rrisë përdorshmërinë e sistemit për personat me lëvizshmëri të kufizuar.

Efektet negative të mundshme

Rritja e tarifave, kostove të udhëtimit ose përqendrimi i investimeve në korridore me kërkesë të lartë mund të përkeqësojë aksesueshmërinë relative të zonave rurale dhe grupeve me të ardhura të ulëta, nëse shërbimet nuk shpërndahen në mënyrë të barabartë.

Efektet distributive janë të rëndësishme sepse baseline-i nuk ka ende të dhëna të plota për mbulimin, përballueshmërinë, besueshmërinë dhe performancën e aksesueshmërisë së shërbimeve.

4.13 EO12, Mobiliteti inteligjent, multimodaliteti dhe transporti publik

Efekti kryesor pozitiv pritet të jetë **integrimi gradual i mënyrave të ndryshme të transportit**, duke përfshirë rrugën, hekurudhën, portet, aeroportet, transportin publik, biçikletat dhe ecjen.

Zhvillimi i nyjeve multimodale pritet të reduktojë numrin e udhëtimeve të kryera vetëm me automjet privat dhe të përmirësojë lidhjen ndërmjet transportit të pasagjerëve dhe mallrave.

Digitalizimi pritet të përmirësojë informacionin për pasagjerët, menaxhimin e trafikut, planifikimin e udhëtimeve dhe përdorimin e kapaciteteve.

Efekti negativ kryesor është se nëse investimet infrastrukturore rriten më shpejt se integrimi i shërbimeve, sistemi mund të mbetet i fragmentuar dhe rritja e kapacitetit të rrugëve mund të vazhdojë të favorizojë automjetin privat. Baseline-i e identifikon pikërisht këtë si një boshllëk aktual të sistemit.

4.14 EO13, Kohezioni territorial dhe zhvillimi ekonomik

Efektet pozitive të pritshme

Përmirësimi i lidhjeve rrugore, hekurudhore dhe ndërkufitare pritet të reduktojë kohën e udhëtimit, përmirësojë aksesin në tregje dhe shërbime dhe rrisë mundësitë për aktivitet ekonomik dhe turizëm.

Rajonet me akses aktualisht më të kufizuar mund të përfitojnë nga lidhjet më të mira me qendrat urbane dhe korridoret TEN-T.

Efektet negative të mundshme

Përfitimet ekonomike nuk pritet të shpërndahen automatikisht në mënyrë të barabartë. Përmirësimi i korridoreve kryesore mund të përqendrojë investimet, aktivitetin ekonomik dhe zhvillimin e ri në nyjet ekzistuese, duke lënë pas zona më periferike.

Rritja e aksesueshmërisë mund të sjellë gjithashtu rritje të çmimeve të tokës, zhvillim të pakontrolluar dhe presion mbi shërbimet lokale.

Kjo është veçanërisht relevante në korridoret me urbanizim dhe aktivitet ekonomik të lartë.

4.15 EO14, Efektet kumulative, sinergjike dhe ndërkufitare

Efektet kumulative pritet të jenë më të rëndësishme në zonat ku disa investime transporti dhe aktivitete të tjera zhvillohen njëkohësisht.

Korridori Tiranë–Durrës është shembulli kryesor. Ky korridor kombinon 48.3% të automjeteve të regjistruara, aktivitetin e portit Durrës/Porto Romano, aksesin në aeroport, zhvillimin e hekurudhës, logjistikën, urbanizimin dhe ekspozimin e lartë të popullsisë. Në vitin 2025 portet trajtuan 8.232 milion ton mallra dhe aviacioni 11.640 milion pasagjerë.

Në këtë zonë pritet që efektet e kombinuara të shfaqen në formën e trafikut, zhurmës, cilësisë së ajrit, përdorimit të tokës, drenazhimit, sigurisë dhe zhvillimit të induktuar.

Në zonat bregdetare, zgjerimi i porteve, dredhimi, rrugët e aksesit, logjistika dhe turizmi pritet të krijojnë presione të kombinuara mbi ujërat bregdetare, habitatet, zhurmën, peizazhin dhe përdorimin e tokës.

Në korridoret veriore dhe malore, ndërveprimi ndërmjet rrugëve, hekurudhave, lumenjve, shpateve dhe zonave ekologjikisht të ndjeshme pritet të rrisë potencialin për efekte kumulative mbi përmbytjet, erozionin, fragmentimin dhe cilësinë e ujit.

Në lidhjet ndërkufitare dhe korridorin VIII, rritja e transportit rrugor dhe hekurudhor pritet të rrisë flukset ndërkufitare dhe të krijojë efekte të përbashkëta mbi emisionet, sigurinë, zhvillimin territorial, ujërat e përbashkëta dhe korridoret ekologjike.

4.16 EO15, Qeverisja dhe zbatimi i VSM-së

Efekti pozitiv i Strategjisë pritet të jetë përmirësimi gradual i koordinimit ndërmjet institucioneve të transportit, mjedisit, planifikimit territorial dhe pushtetit vendor, nëse masat e Strategjisë zbatohen në mënyrë të koordinuar.

Digitalizimi dhe sistemet e përbashkëta të të dhënave pritet të përmirësojnë disponueshmërinë e informacionit për trafikun, sigurinë, klimën dhe performancën e transportit.

Nga ana tjetër, nëse përgjegjësitë mbeten të fragmentuara dhe sistemet e të dhënave nuk integrohen, pritet të vazhdojnë problemet e koordinimit, monitorimit dhe ndjekjes së performancës së Strategjisë. Baseline-i konfirmon se sistemet ekzistuese të të dhënave janë përmirësuar, por përkufizimet e përbashkëta, gjurmimi i rekomandimeve, ndjekja e acquis, shkëmbimi i të dhënave dhe qeverisja e monitorimit mbeten të paformalizuara.

4.17 Përmbledhje e efekteve kryesore

Tema	Efekti pozitiv i pritshëm	Efekti negativ i pritshëm
Klima	Ulje e emetimeve nga elektrifikimi dhe modal shift	Rritje e emetimeve nëse trafiku dhe infrastruktura rriten më shpejt se modal shift
Rezilienca	Më pak ndërprerje dhe dëmtime nga përmbytjet, rrëshqitjet dhe temperaturat ekstreme	Ekspozim i infrastrukturës së re ndaj rreziqeve nëse vendoset në zona vulnerabël
Ajri	Ulje e emetimeve lokale nga EV dhe transporti publik	Rritje e ekspozimit në korridoret me trafik të shtuar
Zhurma	Ulje në disa zona urbane nga menaxhimi i trafikut	Rritje pranë rrugëve, hekurudhave, porteve dhe aeroporteve
Biodiversiteti	Më pak presion nëse rehabilitohet infrastruktura ekzistuese	Humbje dhe fragmentim habitatesh, mortalitet faune
Ujërat	Drenazh më i kontrolluar dhe më pak ndërprerje	Sedimentim, turbullirë, ndryshim rrjedhjeje dhe presione bregdetare
Toka	Përdorim më efikas i hapësirës urbane	Zënie toke, fragmentim dhe zhvillim i induktuar
Burimet	Eficiencë më e lartë e transportit dhe energjisë	Konsum materialesh dhe energjie gjatë ndërtimit
Trashëgimia	Akses më i mirë dhe më pak trafik në qendrat historike	Dëmtime arkeologjike, vibrime dhe ndikime vizuale
Siguria	Ulje e aksidenteve përmes infrastrukturës dhe menaxhimit më të mirë	Ekspozim i shtuar në korridoret me trafik të lartë
Aksesueshmëria	Më shumë alternativa për jo-përdoruesit e automjeteve	Përkeqësim i pabarazive nëse shërbimet mbeten të përqendruara
Multimodaliteti	Integrim më i mirë i rrugës, hekurudhës, porteve dhe transportit publik	Vazhdim i varësisë nga rruga nëse modal shift nuk realizohet
Zhvillimi territorial	Lidhje më të mira, akses në tregje dhe shërbime	Përqendrim i përfitimeve dhe zhvillimit në korridoret kryesore

Kumulativ	Përfitime sistematike nga integrimi i masave	Presione të kombinuara mbi ajrin, tokën, ujin, biodiversitetin dhe komunitetet
Qeverisja	Të dhëna dhe koordinim më i mirë	Fragmentim institucional dhe monitorim joefektiv

5. Alternativat dhe skenarët e zhvillimit

5.1 Qëllimi i vlerësimit të alternativave

VSM-ja nuk kufizohet vetëm në vlerësimin e efekteve të Strategjisë së propozuar, por shqyrton edhe nëse të njëjtat objektiva të zhvillimit të transportit mund të arrihen përmes drejtimeve të ndryshme të zhvillimit.

Për këtë qëllim, vlerësimi i alternativave fokusohet në ndryshimet që mund të sjellin mënyrat e ndryshme të zbatimit të Strategjisë për mjedisin, klimën, biodiversitetin, shëndetin dhe sigurinë, përdorimin e tokës, trashëgiminë kulturore, aksesueshmërinë dhe zhvillimin territorial.

Në nivelin e Strategjisë, alternativat nuk konsiderohen si variante të detajuara të një rruge, hekurudhe ose porti të caktuar. Ato përfaqësojnë drejtime të ndryshme të politikës dhe investimeve të transportit, të cilat mund të çojnë në rezultate të ndryshme mjedisore dhe sociale.

5.2 Skenari pa zbatimin e Strategjisë

Skenari pa zbatimin e Strategjisë përfaqëson zhvillimin e pritshëm të sistemit të transportit nëse masat dhe investimet e parashikuara deri në vitin 2030 nuk zbatohen.

Ky skenar nuk nënkupton ndalimin e të gjitha investimeve në transport. Investimet dhe mirëmbajtja që lidhen me detyrime ekzistuese, nevoja operative ose projekte të miratuara mund të vazhdojnë. Ndryshimi kryesor është mungesa e ndërhyrjes së koordinuar dhe të integruar që parashikohet nga Strategjia.

Bazuar në baseline-in e VSM-së, pa zbatimin e Strategjisë pritet që disa nga presionet ekzistuese të vazhdojnë ose të përkeqësohen. Në veçanti:

- varësia e lartë nga transporti rrugor dhe rritja e motorizimit do të vazhdojnë të ushtrojnë presion mbi cilësinë e ajrit, zhurmën dhe emetimet e GES;
- problemet e sigurisë rrugore do të vazhdojnë, edhe pse disa tregues të aksidenteve kanë shfaqur përmirësim;
- transporti publik, hekurudhor dhe format aktive të transportit do të mbeten më pak të integruara;
- ekspozimi i infrastrukturës ndaj përmytjeve, rrëshqitjeve dhe temperaturave ekstreme do të mbetet i lartë në korridoret vulnerabël;
- presioni mbi tokën, habitatet, ujërat dhe peizazhin do të vazhdojë nga zhvillimet e transportit dhe zhvillimet e lidhura me to;

- përfitimet e aksesueshmërisë dhe zhvillimit ekonomik do të vazhdojnë të jenë të përqendruara në korridoret dhe qendrat kryesore;
- boshllëqet në koordinimin institucional, të dhënat dhe monitorimin do të kufizojnë aftësinë për të menaxhuar efektet kumulative.

Kapitulli 3 i VSM-së e klasifikon drejtimin pa veprim të koordinuar si veçanërisht shqetësues për objektivat që lidhen me klimën, tokën, biodiversitetin, ujërat dhe disa aspekte të aksesueshmërisë dhe qeverisjes.

5.3 Alternativa 1, zhvillimi i bazuar kryesisht në transportin rrugor

Në këtë alternativë, rritja e kapacitetit dhe përmirësimi i rrjetit rrugor do të mbeten instrumenti kryesor për përmbushjen e kërkesës në rritje për transport.

Kjo alternativë do të përmirësonte kapacitetin dhe lidhshmërinë e rrjetit rrugor dhe mund të sjellë përfitime të shpejta për lëvizjen e njerëzve dhe mallrave.

Megjithatë, në kushtet aktuale të Shqipërisë, një orientim i tillë pritet të:

- ruajë varësinë e lartë nga automjeti privat dhe transporti rrugor;
- rrisë ekspozimin ndaj emetimeve dhe zhurmës përgjatë korridoreve me trafik të lartë;
- kërkojë më shumë tokë për zgjerimin e rrjetit;
- rrisë fragmentimin e habitateve dhe territoreve;
- shtojë presionin mbi korridoret urbane dhe periurbane;
- rrisë potencialin për zhvillim të induktuar përgjatë akseve të reja ose të zgjeruara;
- kufizojë potencialin për reduktimin afatgjatë të emetimeve nëse rritja e trafikut tejkalon përfitimet nga përmirësimi i teknologjisë së automjeteve.

Prandaj, kjo alternativë mund të ofrojë përfitime të konsiderueshme në aksesueshmëri dhe lidhshmëri, por do të ruante një pjesë të konsiderueshme të presioneve mjedisore të identifikuara në baseline.

5.4 Alternativa 2, zhvillimi i integruar dhe multimodal

Kjo alternativë kombinon investimet në rrugë me zhvillimin e hekurudhës, transportit publik, mobilitetit aktiv, porteve, aeroporteve dhe nyjeve multimodale.

Në këtë skenar, kërkesa për transport nuk përmbushet vetëm duke rritur kapacitetin rrugor, por edhe duke zhvendosur një pjesë të udhëtimeve dhe transportit të mallrave drejt mënyrave më efikase të transportit.

Kjo alternativë pritet të:

- reduktojë gradualisht varësinë nga automjeti privat;
- rrisë përdorimin e transportit publik dhe hekurudhor;
- përmirësojë lidhjet ndërmjet porteve, hekurudhave, rrugëve dhe qendrave logjistike;

- reduktojë presionin mbi disa korridore rrugore urbane;
- ulë emetimet dhe konsumin e energjisë për njësi transporti;
- përmirësojë aksesueshmërinë për personat që nuk kanë automjet privat;
- shpërndajë më mirë kapacitetin e transportit ndërmjet mënyrave të ndryshme.

Nga ana tjetër, kjo alternativë kërkon investime infrastrukturore të konsiderueshme. Për këtë arsye, mund të krijojë efekte negative lokale mbi tokën, biodiversitetin, ujërat, peizazhin dhe trashëgiminë, veçanërisht në korridoret ku ndërtohet infrastrukturë e re.

Megjithatë, në nivel strategjik, kombinimi i mënyrave të ndryshme të transportit ofron potencial më të madh për reduktimin e presioneve që lidhen me varësinë nga rruga.

5.5 Alternativa 3, zhvillimi i transportit me prioritet të fortë ndaj klimës dhe mjedisit

Kjo alternativë vendos në qendër reduktimin e emetimeve, elektrifikimin, transportin publik, hekurudhën, mobilitetin aktiv dhe përdorimin më efikas të infrastrukturës ekzistuese.

Në këtë skenar, prioriteti do të ishte:

- elektrifikimi i flotës dhe i sistemeve të transportit;
- zhvendosja e mallrave drejt hekurudhës dhe transportit detar aty ku është e arsyeshme;
- zgjerimi i transportit publik;
- zhvillimi i biçikletave dhe ecjes në zonat urbane;
- menaxhimi i kërkesës për transport;
- përdorimi dhe rehabilitimi i infrastrukturës ekzistuese përpara ndërtimit të kapaciteteve të reja;
- përfshirja sistematike e reziliencës klimatike në investime.

Kjo alternativë pritet të japë përfitimet më të mëdha për klimën, cilësinë e ajrit, eficiencën e energjisë dhe shëndetin publik, por mund të mos sigurojë të njëjtin nivel të përmirësimit të aksesueshmërisë në të gjitha zonat nëse investimet në kapacitetin bazë rrugor dhe lidhjet periferike kufizohen.

Për këtë arsye, ajo duhet të vlerësohet jo vetëm kundrejt objektivave klimatike, por edhe kundrejt objektivave të kohezionit territorial dhe aksesueshmërisë.

5.6 Përfundimi i vlerësimit të alternativave

Krahasimi tregon se alternativa multimodale paraqet ekuilibrin më të mirë ndërmjet objektivave të transportit dhe objektivave mjedisore e sociale të VSM-së. Ajo mundëson përmirësimin e lidhshmërisë dhe kapacitetit të transportit, ndërsa redukton varësinë nga transporti rrugor.

Alternativa me fokus kryesisht rrugor ofron përfitime të rëndësishme për kapacitetin dhe aksesueshmërinë, por shoqërohet me presione më të larta mbi klimën, ajrin, zhurmën, tokën, biodiversitetin dhe zhvillimin territorial.

Alternativa me prioritet klimën dhe mjedisin jep rezultatet më të mira për reduktimin e presioneve mjedisore, por kërkon që objektivat e aksesueshmërisë dhe kohezionit territorial të mbrohen përmes investimeve të mjaftueshme në transportin publik, hekurudhë dhe lidhjet rajonale.

Prandaj, drejtimi i rekomanduar nga VSM nuk është zgjedhja e një alternative të vetme të pastër, por një kombinim i elementeve të alternativës multimodale dhe asaj me prioritet klimën, me përparësi ndaj rehabilitimit dhe përdorimit më efikas të infrastrukturës ekzistuese, zhvillimit të hekurudhës dhe transportit publik, elektrifikimit dhe mobilitetit aktiv, ndërsa investimet e reja rrugore duhet të justifikohen nga nevoja reale për kapacitet dhe të shmangin zonat me ndjeshmëri të lartë.

6. Masat për parandalimin, reduktimin dhe menaxhimin e efekteve negative

VSM-ja ka identifikuar disa efekte negative që lidhen kryesisht me ndërtimin dhe zgjerimin e infrastrukturës, rritjen e trafikut dhe përqendrimin e aktiviteteve të transportit në korridoret dhe nyjet kryesore. Masat e mëposhtme lidhen drejtpërdrejt me këto efekte dhe plotësojnë masat e parashikuara në Strategji.

6.1 Ndryshimet klimatike dhe emetimet e gazeve me efekt serrë

Zhvillimi i hekurudhës, transportit publik, transportit multimodal dhe elektrifikimit pritet të ulë përdorimin e karburanteve fosile dhe emetimet nga transporti. Përfitimi do të jetë më i madh nëse rritja e kapacitetit rrugor nuk shoqërohet me rritje të ngjashme të trafikut individual.

Në investimet e reja, përdorimi i materialeve me emetime më të ulëta, materialeve të ricikluara dhe materialeve të rikuperuara do të reduktojë emetimet që lidhen me ndërtimin. Për projektet e mëdha, emetimet nga ndërtimi dhe mirëmbajtja do të përfshihen në vlerësimin e performancës klimatike të investimit.

6.2 Rezilienca ndaj ndryshimeve klimatike

Investimet në rrugë dhe hekurudha në zona të ekspozuara ndaj përmytjeve, rrëshqitjeve dhe erozionit do të shoqërohen me përmirësimin e drenazhimit, kalimeve ujore dhe stabilizimit të shpateve.

Në zonat bregdetare, infrastruktura portuale dhe rrugët e aksesit do të marrin në konsideratë përmytjet bregdetare, rritjen e nivelit të detit dhe erozionin e bregdetit.

Këto masa pritet të reduktojnë dëmtimet e infrastrukturës, ndërprerjet e transportit dhe kostot e rikuperimit pas ngjarjeve ekstreme.

6.3 Cilësia e ajrit

Elektrifikimi i flotës, transporti publik dhe zhvendosja e transportit të mallrave drejt hekurudhës pritet të reduktojë emetimet e lidhura me djegien e karburanteve, veçanërisht në zonat urbane.

Në korridoret ku trafiku rritet, menaxhimi i flukseve dhe reduktimi i kohës së pritjes do të kufizojë emetimet nga automjetet në lëvizje të ngadalta ose në pritje. Në porte, terminale dhe pika kufitare, kufizimi i qëndrimit të mjeteve me motor të ndezur do të reduktojë emetimet lokale.

6.4 Zhurma

Rritja e trafikut rrugor, zhvillimi i hekurudhës dhe zgjerimi i porteve dhe aeroporteve pritet të rrisin ekspozimin ndaj zhurmës në disa korridore dhe nyje.

Për banesat dhe receptorët e ndjeshëm pranë këtyre zonave, ndikimi do të reduktohet përmes vendosjes së përshtatshme të gjurmës, menaxhimit të shpejtësisë, masave në burim dhe barrierave akustike aty ku ekspozimi e justifikon.

Për hekurudhat, reduktimi i zhurmës dhe dridhjeve do të merret në konsideratë në segmentet pranë vendbanimeve dhe ndërtesave të ndjeshme.

6.5 Biodiversiteti dhe zonat e mbrojtura

Korridoret e reja të transportit pritet të shmangin zonat me vlerë të lartë ekologjike kur ekzistojnë alternativa të arsyeshme. Kjo përfshin zonat e mbrojtura, ligatinat, habitatet me rëndësi, korridoret ekologjike dhe zonat e rëndësishme për speciet e ndjeshme.

Në korridoret ku ndërhyrja mbetet e nevojshme, reduktimi i humbjes së habitatit dhe fragmentimit do të arrihet përmes kufizimit të sipërfaqes së zënë dhe përshtatjes së gjurmës.

Kalimet për faunën dhe strukturat e përshtatura në kalimet ujore do të përdoren në segmentet ku infrastruktura ndërpret rrugët e lëvizjes së faunës. Sipërfaqet e prekura përkohësisht nga ndërtimi do të rehabilitohen pas përfundimit të punimeve.

6.6 Ujërat sipërfaqësore, ujërat nëntokësore dhe mjedisi detar

Infrastruktura e re do të ruajë rrjedhjen e lumenjve, përrenjve dhe kanaleve dhe nuk do të krijojë pengesa të reja në zonat e përmytjes.

Ndryshimet e drenazhimit do të kontrollohen për të shmangur krijimin e zonave të reja të përmytura ose transferimin e rrezikut drejt vendbanimeve dhe tokave të tjera.

Gjatë ndërtimit, kontrolli i sedimenteve dhe i shkarkimeve do të kufizojë përkeqësimin e cilësisë së ujërave. Në porte dhe projektet e dredhimit, karakteristikat e sedimenteve dhe mënyra e menaxhimit të tyre do të përcaktojnë mënyrën e trajtimit dhe destinacionin e materialit të dredhuar.

6.7 Toka dhe përdorimi i territorit

Zënia e tokës nga infrastruktura e re do të kufizohet përmes optimizimit të gjurmës dhe përdorimit të territoreve tashmë të transformuara për terminale dhe funksione logjistike, kur ato janë të përshtatshme.

Ndikimi mbi tokën bujqësore do të reduktohet përmes kufizimit të zënies dhe fragmentimit të parcelave dhe ruajtjes së aksesit në tokat e ndara nga korridoret.

Në korridoret kryesore, veçanërisht në zonat me presion të lartë urban, kontrolli i zhvillimit përgjatë akseve të reja do të kufizojë shtrirjen e pakontrolluar urbane dhe industriale.

6.8 Trashëgimia kulturore dhe arkeologjike

Korridoret dhe vendndodhjet e investimeve do të kontrollohen kundrejt zonave arkeologjike, monumenteve, pasurive UNESCO, peizazheve kulturore dhe zonave me potencial arkeologjik.

Kur një konflikt identifikohet, ndryshimi i gjurmës do të përdoret për shmangien e ndikimit. Për ndërhyrjet që mbeten pranë pasurive të trashëgimisë, masat do të përfshijnë vrojtime arkeologjike, dokumentim dhe mbikëqyrje gjatë punimeve, sipas kërkesave të projektit dhe të legjislacionit përkatës.

Projektet portuale dhe detare do të marrin në konsideratë edhe pasuritë e mundshme të trashëgimisë kulturore nënujore.

6.9 Siguria dhe shëndeti

Investimet në segmentet me rrezik të lartë, përmirësimi i kryqëzimeve, sinjalistikës, menaxhimit të shpejtësisë dhe ndarjes së përdoruesve pritet të ulin numrin dhe pasojat e aksidenteve.

Për këmbësorët dhe çiklistët, infrastruktura e dedikuar dhe përmirësimi i lidhjeve lokale do të reduktojnë konfliktet me trafikun motorik.

Gjatë ndërtimit, menaxhimi i trafikut të mjeteve të rënda, kontrolli i aksesit në zonat e punimeve dhe ruajtja e lidhjeve me banesat dhe shërbimet do të kufizojnë rreziqet për komunitetet.

6.10 Aksesueshmëria dhe përfshirja sociale

Zhvillimi i transportit publik dhe hekurudhës pritet të rrisë alternativat e lëvizjes për personat që nuk kanë automjet privat. Stacionet dhe терминаlet e reja do të përfshijnë akses për personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të kufizuar.

Ruajtja e lidhjeve të zonave rurale dhe periferike me qendrat urbane do të kufizojë pabarazitë në akses ndaj punësimit, arsimit, shërbimeve shëndetësore dhe shërbimeve të tjera.

6.11 Përfundime

Masat e propozuara nga VSM-ja lidhen drejtpërdrejt me efektet e identifikuara në vlerësim. Efektet në nivel sistemi, veçanërisht për klimën, cilësinë e ajrit, sigurinë, aksesueshmërinë dhe transportin multimodal, pritet të përmirësohen nga zbatimi i Strategjisë. Efektet negative, veçanërisht ato që lidhen me korridoret dhe infrastrukturën e re, përqendrohen te toka, biodiversiteti, ujërat, zhurma, peizazhi dhe trashëgimia kulturore.

Për këtë arsye, masat e VSM-së synojnë që këto efekte negative të kufizohen që në zgjedhjen e korridorit dhe vendndodhjes dhe të menaxhohen gjatë projektimit, ndërtimit dhe funksionimit. Efektet që mbeten pas këtyre masave do të trajtohen në vlerësimet mjedisore dhe sociale të projekteve individuale.

7. Monitorimi i efekteve mjedisore dhe sociale

Monitorimi i VSM-së do të ndjekë ndryshimet që lidhen me zbatimin e Strategjisë dhe do të tregojë nëse efektet e parashikuara po shfaqen në praktikë. Fokusi nuk është vetëm te realizimi fizik i investimeve, por te ndryshimi që ato sjellin në gjendjen e mjedisit, klimës dhe kushteve sociale.

Sistemi i monitorimit lidhet drejtpërdrejt me objektivat mjedisore të VSM-së dhe me boshllëqet e identifikuara në gjendjen bazë. Treguesit janë përzgjedhur në mënyrë që, aty ku të dhënat janë të disponueshme, ndryshimi të matet në mënyrë sasiore. Për çështjet ku nuk ekzistojnë ende të dhëna të plota, monitorimi do të mundësojë fillimisht krijimin e një baze të krahasueshme dhe më pas ndjekjen e tendencës.

7.1 Klima dhe emetimet

Monitorimi do të ndjekë ndryshimin e emetimeve nga transporti dhe faktorët që e përcaktojnë atë. Treguesit kryesorë do të përfshijnë emetimet e gazeve me efekt serrë nga transporti, konsumin e energjisë, numrin dhe pjesën e automjeteve elektrike, kilometrazhin e automjeteve, pasagjer-kilometrat, ton-kilometrat dhe ndryshimin e ndarjes ndërmjet mënyrave të transportit.

Këta tregues do të tregojnë nëse zhvillimi i hekurudhës, transportit publik, elektrifikimit dhe transportit multimodal po shoqërohet me reduktimin e emetimeve të parashikuar nga Strategjia.

7.2 Rezilienca ndaj ndryshimeve klimatike

Monitorimi do të evidentojë dëmtimet dhe ndërprerjet e transportit të shkaktuara nga përmytjet, reshjet intensive, rrëshqitjet, temperaturat ekstreme, zjarret dhe rreziqet bregdetare.

Do të ndiqen veçanërisht numri i incidenteve klimatike, numri i ditëve të ndërprerjes së shërbimit, dëmet e raportuara dhe investimet në masa përshtatëse. Kjo do të tregojë nëse përmirësimi i infrastrukturës po redukton cenueshmërinë e rrjetit.

7.3 Cilësia e ajrit dhe zhurma

Monitorimi do të përqendrohet në zonat ku trafiku është më i lartë dhe ku Strategjia parashikon rritje të aktivitetit të transportit. Për cilësinë e ajrit do të ndiqen veçanërisht **PM_{2.5}**, **PM₁₀** dhe **NO₂**, së bashku me trafikun dhe pjesën e mjeteve të rënda.

Për zhurmën do të ndiqen nivelet e ekspozimit dhe, gradualisht, numri i banorëve dhe receptorëve të ndjeshëm të ekspozuar. Kjo do të mundësojë krahasimin e ndryshimeve të cilësisë së ajrit dhe zhurmës me ndryshimet në trafikun e korridoreve.

7.4 Biodiversiteti

Monitorimi do të ndjekë humbjen dhe degradimin e habitateve, ndërprerjen e korridoreve ekologjike dhe mortalitetin e faunës në rrugë dhe hekurudha.

Do të regjistrohen gjithashtu përdorimi i kalimeve për faunën, gjendja e vegetacionit breglumor dhe ndryshimet në zonat ekologjike të ndjeshme. Një regjistër i standardizuar i incidenteve të faunës do të mundësojë identifikimin e segmenteve ku mortaliteti mbetet i lartë dhe ku kërkohen masa shtesë.

7.5 Ujërat

Monitorimi do të ndjekë gjendjen e trupave ujorë që ndërveprojnë me infrastrukturën e transportit, si dhe funksionimin e kalimeve ujore dhe sistemeve të drenazhimit.

Treguesit do të përfshijnë ndryshimet në gjendjen ekologjike dhe kimike të ujërave, rastet e ndryshimit të rrjedhjes ose drenazhimit, derdhjet aksidentale dhe, për projektet detare, turbullirën dhe cilësinë e ujit gjatë punimeve.

Në këtë mënyrë, monitorimi do të tregojë nëse infrastruktura e re po krijon probleme të reja hidrologjike ose po përkeqëson gjendjen e ujërave.

7.6 Toka dhe përdorimi i territorit

Monitorimi do të ndjekë sipërfaqen e tokës së zënë nga infrastruktura e re, tokën bujqësore dhe pyjore të konvertuar dhe sipërfaqet e rehabilituara pas ndërtimit.

Për korridoret dhe nyjet kryesore do të ndiqen gjithashtu ndryshimet e përdorimit të tokës dhe zhvillimet e reja rreth infrastrukturës së transportit. Kjo do të tregojë nëse investimet po shoqërohen me zhvillim të ri urban, industrial ose logjistik përtej zonave të parashikuara.

7.7 Trashëgimia kulturore dhe arkeologjike

Monitorimi do të evidentojë pasuritë e trashëgimisë të prekura nga investimet dhe rastet e gjetjeve arkeologjike gjatë punimeve.

Do të ndiqen gjithashtu masat e marra për mbrojtjen dhe dokumentimin e pasurive, si dhe rastet kur ndryshimi i gjurmës ose projektimit ka shmangur një konflikt me trashëgiminë kulturore.

7.8 Siguria, shëndeti dhe aksesueshmëria

Monitorimi do të ndjekë numrin dhe seriozitetin e aksidenteve, veçanërisht në korridoret ku janë kryer investime për sigurinë rrugore.

Për transportin publik dhe hekurudhor do të ndiqen përdorimi i shërbimeve, aksesueshmëria e stacioneve dhe terminaleve dhe përmirësimet për personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të kufizuar.

Këta tregues do të tregojnë nëse përmirësimet e transportit po sjellin përfitime reale për sigurinë dhe aksesueshmërinë, dhe jo vetëm rritje të kapacitetit fizik të rrjetit.

7.9 Përgjegjësitë dhe përdorimi i rezultateve

Rezultatet e monitorimit do të përdoren për të krahasuar gjendjen e vërejtur me tendencat e përcaktuara nga VSM-ja. Nëse treguesit tregojnë përkeqësim të rëndësishëm ose efekte më të mëdha se ato të parashikuara, rezultatet do të përdoren për përshtatjen e masave dhe prioritetëve të zbatimit të Strategjisë.

Monitorimi do të shërbejë gjithashtu për përditësimin e bazës së të dhënave të VSM-së dhe për përmirësimin e vlerësimit të projekteve të ardhshme.

8. Procedurat e shqyrtimit dhe konsultimit gjate procesit të VSM-së

Procesi i Vlerësimit Strategjik Mjedisor të Strategjisë Kombëtare të Transportit dhe Planit të Veprimit 2030 është aktualisht në fazën e përgatitjes dhe konsultimit të Raportit të VSM-së. Procesi zhvillohet me mbështetjen teknike dhe financiare të Sekretariatit të Përhershëm të Komunitetit të Transportit dhe në koordinim me Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë.

Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, në cilësinë e autoritetit propozues, ka ndërmarrë hapat fillestarë të procedurës së VSM-së në bashkëpunim me Ministrinë e Mjedisit. Në përputhje me Ligjin nr. 91/2013 dhe VKM nr. 219, datë 11.03.2015, procesi është nisur me komunikimin institucional për VSM-në dhe përgatitjen e dokumentacionit që përcakton objektin e vlerësimit dhe çështjet mjedisore që do të trajtohen.

Për fillimin e procedurës së VSM-së për **Strategjinë Sektoriale të Transportit dhe Planin e Veprimit 2030**, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë i është drejtuar Ministrisë së Mjedisit me shkresën nr. 2825/1, datë 27.04.2026. Me shkresën nr. 1895/1, datë 20.05.2026, Ministria e Mjedisit konfirmoi se Strategjia i nënshtrohet procedurës së VSM-së dhe përcaktoi hapat vijues të procesit, përfshirë konsultimin për çështjet që do të trajtohen, përgatitjen dhe konsultimin e Raportit Paraprak të VSM-së, përgatitjen e Raportit Përfundimtar dhe paraqitjen e kërkesës për

Deklaratë Mjedisore. Gjithashtu, u përcaktuan edhe çështjet kryesore që duhet të trajtohen në VSM, përfshirë biodiversitetin, zonat e mbrojtura, pyjet, mbetjet, cilësinë e ajrit, zhurmën, ujërat dhe ndryshimet klimatike.

Më **31 korrik 2026** u zhvillua në Tiranë konsultimi paraprak për procesin e VSM-së, ku u prezantuan qasja metodologjike, procesi i VSM-së dhe progresi në përgatitjen e Strategjisë. Pas këtij konsultimi, dokumentacioni përkatës dhe draft Strategjia u vunë në dispozicion në faqen zyrtare të Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë për komente dhe sugjerime nga institucionet dhe grupet e interesit.

Në vijim, **Raporti Paraprak i VSM-së**, së bashku me Përmbledhjen Joteknike dhe dokumentacionin përkatës të Strategjisë, do të publikohet në faqen e Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë për një periudhë **30 ditore**, gjatë së cilës institucionet, publiku dhe palët e interesuara do të kenë mundësi të paraqesin komente, vërejtje dhe sugjerime mbi gjetjet dhe rekomandimet e VSM-së. Raporti Paraprak përfshin gjendjen ekzistuese të mjedisit, vlerësimin e efekteve të Strategjisë, alternativat, masat për menaxhimin e efekteve dhe kuadrin e monitorimit.

Pas përfundimit të periudhës së konsultimit, komentet e marra do të shqyrtohen dhe do të pasqyrohen në dokumentacionin përfundimtar, sipas rastit. Konsultimi final publik është parashikuar për **14–18 shtator 2026** dhe do të shërbejë për prezantimin e gjetjeve të VSM-së, diskutimin me institucionet dhe grupet e interesit dhe dokumentimin e komenteve dhe rekomandimeve përfundimtare.

Në **shtator 2026** do të përgatitet paketa përfundimtare e VSM-së, e përbërë nga Raporti Final i VSM-së, Përmbledhja Joteknike dhe Raporti i Konsultimit me Publikun. Dorëzimi pranë Ministrisë së Turizmit dhe Mjedisit është parashikuar për **30 shtator 2026**.

Pas dorëzimit, dokumentacioni do t'i nënshtrohet shqyrtimit institucional dhe teknik nga Ministria përgjegjëse për mjedisin. Përfundimi i kësaj faze dhe lëshimi i **Deklaratës Mjedisore**, i parashikuar gjatë tetorit 2026, përbën hapin përmbyllës të procedurës së VSM-së dhe mundëson vijimin e procedurës për miratimin e Strategjisë Kombëtare të Transportit dhe Planit të Veprimit.