

REPUBLIKA E SHQIPËRISË | MINISTRIA E INFRASTRUKTURËS DHE ENERGJISË

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

**Vlerësimi Strategjik Mjedisor
Relacioni joteknik**

*Projekt për konsultim
Përgatitur si pjesë e Raportit Paraprak të VSM-së
Shtator 2026*

Përmbajtja

1. Çfarë është VSM-ja dhe pse është përgatitur?
2. Çfarë është Strategjia Sektoriale e Transportit dhe Plani i Veprimit 2030?
3. Cila është gjendja aktuale e transportit dhe mjedisit?
4. Si u vlerësua Strategjia?
5. Cilat alternativa u shqyrtuan?
6. Cilat janë efektet e mundshme mjedisore dhe sociale?
7. Cilat masash nevojiten për të shmangur ose ulur efektet negative?
8. Cilat investime mjedisore dhe infrastrukturë mbështetëse nevojiten?
9. Si do të monitorohen efektet e Strategjisë?
10. Konsultimi dhe hapat e mëtejshëm

Shkurtimisht rreth VSM-së

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

Vlerësimi Strategjik Mjedisor (VSM) konstaton se drejtimi i përgjithshëm i Strategjisë është pozitiv. Përfitime të rëndësishme pritet të vijnë nga investimet në hekurudhë, sistemin rrugor (lidhja me rrjetin TENT-T) dhe transport publik, mjete dhe lëndë djegëse më të pastra, përmirësimi i sigurisë rrugore, lidhjet më të mira ndërmjet mënyrave të transportit, forcimi i mirëmbajtjes së infrastrukturës ekzistuese dhe masat për rritjen e qëndrueshmërisë ndaj ndryshimeve klimatike dhe rreziqeve natyrore.

Njëkohësisht, rrugët, hekurudhat, portet, terminalët dhe infrastruktura tjetër e re e transportit mund të krijojnë efekte negative nëse vendndodhja/gjurma ose projektimi i tyre janë të papërshtatshëm. Rreziqet kryesore lidhen me habitatet e ndjeshme, lumenjtë dhe ujërat nëntokësore, tokën bujqësore, peizazhet, trashëgiminë kulturore, komunitetet pranë tyre, zhurmën dhe efektet e kombinuara të disa zhvillimeve në të njëjtën zonë.

Prandaj, VSM-ja rekomandon që infrastruktura ekzistuese të mirëmbahet, të rehabilitohet dhe të përdoret në mënyrë më efektive kudo ku kjo mund të përmbushë nevojat e transportit. Kur kërkohet infrastrukturë e re, ndjeshmëria mjedisore, rreziku klimatik dhe konsideratat sociale duhet të ndikojnë në zgjedhjen e korridorit, vendndodhjes dhe projektimit që në fazën më të hershme.

Shumë projekte individuale nuk janë ende të përcaktuara mjaftueshëm për të parashikuar efektet e tyre të detajuara. Prandaj, këto projekte do të kërkojnë vlerësim të mëtejshëm mjedisor, studime në terren dhe pajisje me leje, ndërsa përcaktohen vendndodhjet dhe projektet e tyre.

1. Çfarë është VSM-ja dhe pse është përgatitur?

Strategjia Sektoriale e Transportit dhe Plani i Veprimit 2030 do të udhëheqin zhvillimin dhe modernizimin e transportit në Shqipëri. Meqenëse Strategjia do të ndikojë në politikën, programet dhe investimet e ardhshme në të gjithë vendin, është përgatitur një Vlerësim Strategjik Mjedisor, ose VSM, përpara miratimit të Strategjisë. Qëllimi i VSM-së është të sigurojë që konsideratat mjedisore, klimatike, shëndetësore dhe ato përkatëse sociale të merren parasysh ndërsa vendimet strategjike ende mund të ndikohen.

VSM-ja shqyrton pasojat e mundshme të zbatimit të Strategjisë në tërësi. Ajo merr në konsideratë rrugët, hekurudhat, portet, aeroportet, transportin publik dhe urban, logjistikën dhe transportin multimodal, së bashku me digjitalizimin, sigurinë, dekarbonizimin dhe qëndrueshmërinë klimatike. Ajo shqyrton se si këto masa mund të ndikojnë te njerëzit dhe mjedisi, si mund të kombinohen efektet e ndryshme brenda të njëjtit korridor ose zonë dhe nëse ndonjë efekt mund të shtrihet përtej kufijve kombëtarë.

VSM-ja ka karakter strategjik dhe nuk është specifike për projektet individuale. Shumë investime në Strategji janë ende të përcaktuara si korridore, programe ose koncepte dhe ende nuk kanë gjurmë, sipërfaqe të zënë, kapacitet ose projekt teknik përfundimtar. Në këtë fazë, parashikimi i ndikimeve të detajuara të projekteve nuk do të ishte i besueshëm. Prandaj, VSM-ja identifikon ndjeshmëritë dhe kufizimet kryesore mjedisore, zonat ku konfliktet janë më të mundshme, alternativat që duhen shqyrtuar dhe kushtet që duhet të udhëheqin studimet e mëvonshme të fizibilitetit, përzgjedhjen e gjurmës ose vendndodhjes dhe projektimin.

VSM-ja nuk zëvendëson Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis, pajisjen me leje mjedisore ose studimet e specializuara që mund të kërkohen për projektet individuale. Këto vlerësime të mëvonshme do të nevojiten kur vendndodhja dhe projekti i një investimi të jenë përcaktuar mjaftueshëm. Roli i VSM-së është të sigurojë që zgjedhjet e rëndësishme strategjike, si ekuilibri ndërmjet mënyrave të transportit, nevoja për

kapacitet të ri, zgjedhja e korridorit dhe shmangia e zonave me ndjeshmëri të lartë, të shqyrtohen herët dhe të mos lihen tërësisht për fazën e projektit.

Ky dokument është Relacioni joteknik i Raportit Paraprak të VSM-së. Ai shpjegon gjetjet kryesore me gjuhë të kuptueshme, përfshirë qëllimin e Strategjisë, gjendjen aktuale të transportit dhe mjedisit, alternativat e shqyrtuara, efektet kryesore pozitive dhe negative, masat e propozuara për menaxhimin e këtyre efekteve dhe monitorimin që do të kërkohet gjatë zbatimit.

2. Çfarë është Strategjia Sektoriale e Transportit dhe Plani i Veprimit 2030?

Strategjia Sektoriale e Transportit dhe Plani i Veprimit 2030 përcaktojnë drejtimin e zhvillimit të sistemit të transportit të Shqipërisë ndërmjet viteve 2026 dhe 2030. Disa projekte të mëdha infrastrukturore dhe angazhime që lidhen me Rrjetin Transeuropian të Transportit, TEN-T, do të vijojnë përtej 2030.

Strategjia mbulon të gjithë territorin e Shqipërisë dhe lidhjet e saj të transportit me vendet fqinje dhe rrjetin më të gjerë europian të transportit.

Sistemi i transportit të Shqipërisë është zgjeruar dhe modernizuar ndjeshëm, por mbeten mangësi të rëndësishme. Transporti rrugor vazhdon të mbizotërojë në lëvizjen e pasagjerëve dhe mallrave, ndërsa hekurudha dhe transporti i kombinuar luajnë rol shumë më të vogël. Edhe lidhjet ndërmjet rrugëve, hekurudhave, porteve, aeroporteve dhe terminaleve kanë nevojë për përmirësim. Në zonat urbane, mbingarkesa, trysnia e trafikut dhe përdorimi i kufizuar i transportit publik dhe aktiv mbeten sfida të rëndësishme.

Drejtimi i Strategjisë

Strategjia synon të krijojë një sistem transporti më të sigurt, më të qëndrueshëm, më të ndërlidhur, më inteligjent dhe më rezistent ndaj ndryshimeve klimatike.

Katër përparësitë e saj kryesore janë:

- përafrimi më i ngushtë me rregullat dhe kërkesat e BE-së për transportin.
- përmirësimi i lidhshmërisë kombëtare dhe rajonale, përfshirë zhvillimin e rrjetit TEN-T dhe lidhjeve ndërkufitare.
- transport më i pastër, më inteligjent dhe më i integruar, përfshirë transportin publik, hekurudhën, lëndët djegëse alternative, sistemet digjitale dhe qëndrueshmërinë klimatike; dhe
- përmirësimi i sigurisë së transportit, mbrojtjes nga kërcënimet, aksesueshmërisë, cilësisë së shërbimit dhe të drejtave të pasagjerëve.

Çfarë do të realizojë Plani i Veprimit

Plani i Veprimit i shndërron këto përparësi në masa specifike, përgjegjësi, periudha zbatimi dhe tregues.

Masat përfshijnë 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.

Zhvillimi prioritar i transportit përfshin Korridorin VIII, Korridorin Adriatiko–Jonian, lidhjet hekurudhore, portet, aeroportet, pikat e kalimit kufitar dhe nyjat e transportit multimodal. Strategjia gjithashtu i kushton vëmendje të veçantë mirëmbajtjes së infrastrukturës ekzistuese dhe përmirësimit të lidhjeve ndërmjet mënyrave të transportit, në vend që t'i trajtojë rrugët, hekurudhat, portet dhe aeroportet si sisteme të veçanta.

3. Cila është gjendja aktuale e transportit dhe mjedisit?

Për të kuptuar efektet e mundshme të Strategjisë, VSM-ja fillimisht shqyrtoi gjendjen aktuale të sistemit të transportit, mjedisit dhe aspekteve socio-ekonomike në Shqipëri.

Shqipëria ka rrugë, hekurudha, porte dhe aeroporte, por transporti mbetet shumë i varur nga rrugët. Flota e mjeteve rrugore tejkaloi një milion mjete në 2025, ndërsa përdorimi i hekurudhës nga pasagjerët mbetet

shumë i kufizuar. Aktiviteti i transportit detar dhe ajror është i përqendruar rreth një numri relativisht të vogël nyjesh të mëdha transporti, veçanërisht zonës së Durrësit dhe Porto Romanos dhe Aeroportit Ndërkombëtar të Tiranës.

Të dhënat kombëtare nuk janë ende të plota ose specifike për vëllimet e trafikut, distancat e përshkuara, pjesën e udhëtimeve që kryhen me mënyra të ndryshme transporti, performancën e transportit publik, aksesueshmërinë dhe gjendjen e infrastrukturës së transportit.

Ndryshimet klimatike, energjia dhe qëndrueshmëria

Transporti mbetet shumë i varur nga lëndët djegëse fosile. Në 2022, emetimet e gazeve serrë nga transporti ishin afërsisht 2.1 milionë tonë ekuivalent dioksidi karboni, ndërsa transporti rrugor përbënte pothuajse 90% të konsumit përfundimtar të energjisë në transport. Ndonëse numri i mjeteve elektrike dhe hibride po rritet, do të nevojiten veprime të mëtejshme për të ulur emetimet e transportit.

Infrastruktura e transportit është gjithashtu gjithnjë e më e ekspozuar ndaj ndryshimeve klimatike dhe rreziqeve natyrore. Temperaturat më të larta, reshjet më intensive, përmytjet, zjarret në natyrë, rreziqet bregdetare dhe ngritja e nivelit të detit mund të ndikojnë mbi rrugët, hekurudhat, urat, tunelet, sistemet e kullimit dhe infrastrukturën e transportit. Këto rreziqe mund të jenë më të mëdha në korridoret malore, luginat lumore, shpatet e pjerrëta dhe zonat e ulëta bregdetare.

Prandaj, VSM-ja merr parasysh qëndrueshmërinë klimatike si gjatë zgjedhjes së gjurmës së infrastrukturës së re, ashtu edhe gjatë përcaktimit të mënyrës së projektimit dhe mirëmbajtjes së saj.

Cilësia e ajrit dhe zhurma

Trafiku rrugor është burim i rëndësishëm i ndotjes së ajrit dhe zhurmës, veçanërisht në zonat urbane dhe përgjatë korridoreve të transportit me përdorim intensiv. Tirana, Elbasani dhe korridori i transportit Tiranë–Durrës janë ndër zonat ku presionet e lidhura me trafikun dhe ekspozimi i popullsisë kanë rëndësinë dhe efektet më të madha.

Zhurma është tashmë një shqetësim i përhapur. Monitorimi kombëtar në 2025 tregoi nivele të larta zhurme në të 13 qytetet e monitoruara gjatë ditës dhe në shumicën e qyteteve të monitoruara gjatë natës. Tirana, Vlora dhe Saranda regjistruan disa nga nivelet mesatare më të larta.

Megjithatë, ende nuk ka harta kombëtare që tregojnë sa banorë janë të ekspozuar ndaj zhurmës së transportit. Kjo kufizon mundësinë për të përcaktuar në mënyrë të njëtrajtshme sasinë e ekspozimit përgjatë rrugëve dhe hekurudhave kryesore, porteve dhe aeroporteve.

Biodiversiteti, ujërat, toka dhe peizazhi

Shqipëria ka ndjeshmëri të lartë ekologjike. Rrjeti kombëtar i zonave të mbrojtura mbulon rreth 21.8 % të vendit dhe ligatina, liqene, lumenj, pyje, habitate bregdetare dhe rrugë shtegtimi të rëndësishme për speciet ndodhen si brenda, ashtu edhe jashtë zonave të mbrojtura zyrtarisht. Infrastruktura e transportit mund të ndikojë mbi biodiversitetin përmes humbjes së habitateve, fragmentimit, efekteve penguese, shqetësimit, ndriçimit, ndryshimeve të kushteve ujore dhe rritjes së aksesit. Korridori verior, Korridori Adriatiko–Jonian dhe Korridori VIII përfshijnë zona ku këto ndërveprime janë veçanërisht të rëndësishme.

Ujërat janë gjithashtu një çështje e rëndësishme, pasi korridoret e transportit kalojnë mbi lumenj, fusha që përmyten, ligatina, akuiferë dhe zona bregdetare. Cilësia e ujit ndryshon ndërmjet baseneve lumore dhe mbrojtje kërkojnë si trupat ujorë që janë tashmë nën presion, ashtu edhe ata në gjendje të mirë. Lagunat si Karavastaja, Narta dhe Butrinti kanë probleme ekzistuese nga eutrofikimi, ndërsa presione lokale mbi ujërat bregdetare janë të pranishme edhe rreth Durrësit e Porto Romanos dhe Vlorës. Ujërat nëntokësore kërkojnë vëmendje të veçantë aty ku korridoret e transportit kalojnë mbi akuiferë me prodhimtari të lartë, zona ushqimi ose zona të përdorura për furnizimin publik me ujë.

Toka bujqësore është e përqendruar kryesisht në Ultësirën Perëndimore dhe luginat lumore, të cilat janë gjithashtu zona me rrugë dhe hekurudha kryesore, vendbanime dhe zhvillim logjistik. Prandaj, korridoret e reja mund të zënë tokë prodhuese, të fragmentojnë pronat bujqësore, të ndikojnë në sistemet e kullimit dhe ujitjes dhe të nxisin zhvillim të mëtejshëm rreth kryqëzimeve dhe nyjave të reja. Ndjeshmëria e peizazhit është më e lartë në zonat bregdetare, luginat lumore, malet, peizazhet e mbrojtura, zonat turistike dhe peizazhet kulturore.

Trashëgimia kulturore

Shqipëria ka trashëgimi të gjerë arkeologjike dhe kulturore, përfshirë vendndodhje të mbrojtura, zona arkeologjike, qendra historike, rrugë dhe ura historike, peizazhe kulturore dhe trashëgimi nënujore.

Zhvillimi i transportit mund të ndikojë mbi vendndodhjet e njohura të trashëgimisë, por mbetje arkeologjike të paregjistruara më parë mund të hasen edhe gjatë zhvillimit të projektit ose ndërtimit. Prandaj, shqyrtimi paraprak në fazë të hershme është i rëndësishëm gjatë krahasimit të gjurmëve dhe vendndodhjeve.

Zonat që kërkojnë vëmendje të veçantë përfshijnë Durrësin dhe zonën e tij portuale, Korridorin VIII dhe zonën e Liqenit të Ohrit, Gjirokastrën dhe Luginën e Drinos, Fierin dhe Apolloninë, Lezhën dhe zonën Vlorë–Triport.

Siguria, aksesueshmëria dhe përfshirja sociale

Siguria rrugore mbetet një shqetësim i rëndësishëm. Në 2025, Shqipëria regjistroi 1,375 aksidente rrugore, që shkaktuan 200 viktima dhe 1,713 të lënduar. Këmbësorët, çiklistët, motoçiklistët, fëmijët, të moshuarit dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar janë ndër përdoruesit më të cenueshëm të rrugës.

Prandaj, Strategjia ka potencial për të siguruar përfitime të rëndësishme për shëndetin publik përmes infrastrukturës më të sigurt, menaxhimit më të mirë të sigurisë, zbatimit të detyrueshëm të rregullave dhe sistemeve inteligjente të transportit.

Aksesi në transport është gjithashtu çështje sociale. Censi 2023 regjistroi një popullsi prej afërsisht 2.4 milionë banorësh, me pothuajse një të pestën në moshën 65 vjeç ose më lart. Vetëm 44.4% e familjeve raportuan se zotëronin ose kishin në përdorim një makinë ose minifurgon. Prandaj, transporti publik i besueshëm, i përballueshëm dhe i aksesueshëm është i rëndësishëm për aksesin në punësim, arsim, kujdesin shëndetësor dhe shërbime të tjera.

Informacioni kombëtar për mbulimin e transportit publik, shpeshtësinë e shërbimit, përballueshmërinë dhe aksesueshmërinë mbetet i paplotë, çka i bën këto fusha të rëndësishme për monitorim në të ardhmen.

Zonat ku përqendrohen presionet

VSM-ja identifikon disa territore ku mbivendosen investimet në transport, zhvillimi ekzistues dhe receptorët e ndjeshëm. Zonat më të rëndësishme kumulative janë Tirana, Durrësi, Rinasi dhe Porto Romano, Shkodra dhe sistemi i Bunës, Korridori VIII përmes zonës së Shkumbinit dhe Liqenit të Ohrit, si dhe Vlorë, Narta dhe Triporti. Zona të tjera të ndjeshme përfshijnë Ultësirën Perëndimore, korridoret e Vjosës dhe Drinos dhe zona bregdetare e portuale si Shëngjini, Durrësi dhe Saranda. Këto vendndodhje nuk kanë automatikisht ndikime të papranueshme, por kërkojnë vlerësim të bashkërenduar, sepse disa projekte ose mënyra transporti mund të veprojnë njëkohësisht mbi të njëjtët banorë, habitate, sisteme ujore ose peizazhe.

4. Si u vlerësua Strategjia?

VSM-ja ka identifikuar 15 objektiva mjedisore për të siguruar një kuadër të njëtrajtshëm për vlerësimin e Strategjisë. Këto objektiva përfshijnë zbutjen e ndryshimeve klimatike dhe qëndrueshmërinë klimatike, cilësinë e ajrit, zhurmën, biodiversitetin, ujërat, tokën dhe peizazhin, efikasitetin e burimeve, trashëgiminë kulturore, shëndetin dhe sigurinë, aksesueshmërinë dhe përfshirjen sociale, lëvizshmërinë e qëndrueshme dhe multimodale, kohezionin territorial, efektet kumulative dhe ndërkufitare dhe zbatimin e acquis të BE-së dhe monitorimin e VSM-së.

Vlerësimi filloi me Strategjinë dhe Planin e Veprimit, kuadrin ligjor dhe të politikave dhe çështjet kryesore të identikuara gjatë përcaktimit të fushës së vlerësimit. Më pas u përcaktua gjendja bazë e transportit, mjedisit, klimës, aspektit social dhe territorial, u shqyrtuan alternativa të arsyeshme, u vlerësuan efektet e mundshme të Strategjisë dhe u identifikuan masa për të shmangur ose ulur efektet negative. Efektet kumulative dhe të mundshme ndërkufitare u shqyrtuan veçmas aty ku disa investime mund të preknin të njëjtin territor ose ku ekziston një rrugë e besueshme transmetimi drejt një receptori të përbashkët mjedisor.

Vlerësimi bën dallimin ndërmjet efekteve që mund të gjykojnë në nivel strategjik dhe efekteve që varen nga hollësi ende të padisponueshme. Për shembull, VSM-ja mund të identifikojë se një korridor i ri hekurudhor përmes një ligatine ose akuiferi të rëndësishëm mund të krijojë rrezik të konsiderueshëm, por

nuk mund të përcaktojë me besueshmëri ndikimin e saktë derisa të njihen gjurma përfundimtare, strukturat dhe metodat e ndërtimit. Në raste të tilla, VSM-ja përcakton kufizimin dhe nevojën për krahasimin e gjurmëve alternative, studime në terren dhe vlerësim në nivel projekti, në vend që të bëjë parashikime të pambështetura.

VSM-ja gjithashtu identifikon pasigurinë, në vend që ta trajtojë mungesën e informacionit si provë se nuk do të ketë ndikim. Kjo është e rëndësishme sepse Strategjia përfshin projekte në faza të ndryshme zhvillimi dhe sepse të dhënat kombëtare nuk janë njësoj të plota për çdo mënyrë transporti ose temë mjedisore. Mangësi të veçanta lidhen me të dhënat e integruara hartografike në GIS, mjet-kilometrat dhe ndarjen sipas mënyrave të transportit, performancën e transportit publik, ekspozimin ndaj zhurmës së transportit, gjendjen e aseteve dhe cënueshmërinë klimatike, përdorimin e materialeve dhe mbetjet e ndërtimit, si dhe lidhjet e qëndrueshme ndërmjet aktivitetit të transportit dhe rezultateve mjedisore ose sociale.

5. Cilat alternativa u shqyrtuan?

Strategjia është një program i integruar investimesh infrastrukturore, mirëmbajtjeje, reforme institucionale, digjitalizimi, sigurie dhe masash për qëndrueshmërinë. Gjithësesi Strategjia nuk paraqet alternativa teknike midis drejtimeve dhe masave strategjike për të përmbushur objektivat e saj.

Në vend të kësaj, VSM-ja shqyrtoi katër mënyra të arsyeshme se si mund të ecë zhvillimi i transportit ose si mund të përcaktohen përparësitë e Strategjisë. Qëllimi është të vlerësohet performanca e alternativave të VSM kundrejt objektivave mjedisore, sociale apo të klimës, si dhe të identifikohet si mund të përmirësohet zbatimi i Strategjisë.

Alternativa 0, vijimi pa Strategjinë e re

Sipas kësaj alternative, projektet tashmë të miratuara, të financuara ose në ndërtim do të vazhdonin dhe investimet rutinë do të vijonin të kryheshin, por nuk do të kishte një kuadër të ri të integruar për bashkërendimin e mënyrave të transportit, dekarbonizimit, multimodalitetit, menaxhimit të aseteve dhe rrezikut klimatik. Kjo mund të shmangte disa ndikime afatshkurtra nga ndërtimet e reja, por varësia nga rruga do të mbetej më e fortë dhe përmirësimet në reduktimin e emetimeve, siguri, transport publik, qëndrueshmëri klimatike dhe integrim të sistemit do të ishin më të ngadalta dhe më pak të bashkërenduara. VSM-ja nuk e konsideron këtë si qasje të parapëlqyer.

Alternativa 1, zbatimi i Strategjisë siç është propozuar

Ky është skenari kryesor i Strategjisë. Ai kombinon infrastrukturën e re dhe të përmirësuar me mirëmbajtjen dhe rehabilitimin, zhvillimin hekurudhor, transportin publik, multimodalitetin, sistemet dixhitale, dekarbonizimin, sigurinë dhe përshtatjen klimatike. Ai siguron profilin e përgjithshëm më të ekuilibruar, por performanca e tij mjedisore varet shumë nga mënyra si përcaktohen përparësitë dhe radha e zbatimit të projekteve. Nëse zgjerimi i kapacitetit rrugor përparon më shpejt se hekurudha, transporti publik dhe dekarbonizimi, disa nga përfitimet e pritshme klimatike dhe të lëvizshmërisë mund të zvogëlohen.

Alternativa 2, zhvillimi më i shpejtë i lidhshmërisë dhe infrastrukturës fizike

Kjo alternativë i jep përparësi më të madhe përfundimit të rrjeteve prioritare, kapacitetit të ri dhe lidhshmërisë fizike, në rrugë, hekurudha, porte, aeroporte, terminale dhe lidhje kufitare. Ajo mund të ulë pengesat e kapacitetit, kohën e udhëtimit dhe kostot e transportit dhe të përmirësojë besueshmërinë, por një program më i madh dhe më i shpejtë ndërtimi do të rriste zënien e tokës, kërkesën për materiale, gjenerimin e mbetjeve dhe trysinë e mundshme mbi habitatet, sistemet ujore, peizazhet dhe komunitetet lokale. Performanca e saj klimatike do të varej nga ajo që ndërtohet. Investimet më të shpejta hekurudhore dhe multimodale mund të mbështesnin dekarbonizimin, ndërsa theksi i fortë mbi kapacitetin e ri rrugor mund të nxiste trafik shtesë dhe të zgjaste varësinë nga rruga.

Alternativa 3, fillimisht optimizimi dhe shtimi i kapacitetit të ri kur justifikohet

Kjo alternativë i jep përparësi përdorimit më të mirë të infrastrukturës ekzistuese përpara zhvillimit të kapacitetit të ri. Rendi është përgjithësisht: optimizim, mirëmbajtje, rehabilitim, menaxhim i kërkesës, kalim i udhëtimeve dhe mallrave drejt mënyrave më të qëndrueshme të transportit dhe më pas zhvillim i

kapacitetit të ri aty ku nevoja mbetet e justifikuar. Ajo i jep më shumë peshë mirëmbajtjes parandaluese, hekurudhës dhe transportit publik, multimodalitetit, sistemeve inteligjente, Planeve të Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane, elektrifikimit dhe lëvizshmërisë aktive.

Alternativa 3 ka përgjithësisht performancën mjedisore më të favorshme, sepse mund të ulë nevojën për zënie të re toke dhe ndërtim dhe të mbështesë emetime më të ulëta. Megjithatë, ajo nuk mund të zëvendësojë të gjithë infrastrukturën e re. Disa korridore kanë mangësi reale kapaciteti ose lidhshmërie dhe zonat rurale mund të vazhdojnë të varen shumë nga transporti rrugor. Kjo qasje kërkon gjithashtu institucione më të forta, shërbime të besueshme të transportit publik, financim të qëndrueshëm dhe zbatim të bashkërenduar.

Çfarë nënkupton analiza e alternativave për Strategjinë

VSM-ja arrin në përfundimin se rezultati më i mirë mjedisor nuk arrihet duke ndaluar krejtësisht investimet e reja. Ai arrihet duke e zbatuar Strategjinë në mënyrë më të optimizuar: të mirëmbahen dhe të rehabilitohen asetet ekzistuese kur kjo mund të përmbushë nevojat e transportit, të forcohen hekurudha, transporti publik dhe multimodaliteti, të përshpejtohet dekarbonizimi dhe të shmangen konfliktet e panevojshme me zonat me ndjeshmëri të lartë. Kapaciteti i ri duhet të zhvillohet aty ku nevoja demonstron, ku variantet me ndikim më të ulët nuk mund ta përmbushin në mënyrë të përshtatshme objektivin e transportit dhe ku vendndodhja dhe projektimi i ulin efektet negative sa më shumë të jetë e mundur në mënyrë të arsyeshme.

6. Cilat janë efektet e mundshme mjedisore dhe sociale?

Në përgjithësi, VSM-ja konstaton se Strategjia ka potencial të sjellë përfitime të rëndësishme afatgjata mjedisore dhe sociale. Këto lidhen veçanërisht me transportin më të pastër, qëndrueshmërinë klimatike, sigurinë rrugore, transportin publik, aksesueshmërinë, lidhshmërinë rajonale dhe institucione më të forta të transportit.

Megjithatë, këto përfitime do të varen nga mënyra si zbatohet Strategjia. Rrugët, hekurudhat, portet, terminalët dhe infrastruktura tjetër e re mund të krijojnë edhe efekte negative, veçanërisht kur vendosen në zona të ndjeshme mjedisore ose sociale.

Klima dhe energjia

Strategjia mund të ndihmojë në uljen e emetimeve të transportit përmes elektrifikimit, mjeteve dhe lëndëve djegëse më të pastra, përdorimit më të madh të hekurudhës dhe transportit publik dhe menaxhimit më efikas të trafikut. Këto janë përfitime potenciale të rëndësishme. Megjithatë, ndërtimi i infrastrukturës së re do të gjenerojë gjithashtu emetime të gazeve serrë dhe kapaciteti shtesë rrugor mund të nxisë më shumë trafik rrugor.

Prandaj, efekti i përgjithshëm klimatik do të varet jo vetëm nga sasia e infrastrukturës së re të realizuar, por edhe nga fakti nëse Strategjia sjell përdorim më të ulët të energjisë, transport më të pastër dhe një pjesë më të madhe të udhëtimeve dhe lëvizjeve të mallrave me mënyra më të qëndrueshme transporti.

Qëndrueshmëria klimatike

Strategjia mund ta bëjë transportin më rezistent përmes vlerësimit të rrezikut klimatik, menaxhimit më të mirë të aseteve, rehabilitimit, kullimit të përmirësuar, masave për shpatet dhe strukturat dhe sistemeve të monitorimit e paralajmërimit. Një gjetje kyçe është se projektimi rezistent nuk mjafton në vetvete. Një rrugë, hekurudhë ose terminal i ri mund të mbetet shumë i ekspozuar nëse vendoset në një zonë të prirur ndaj përmbajtjeve, të paqëndrueshme ose me rrezik të lartë. Prandaj, rreziku klimatik duhet të ndikojë në përzgjedhjen e korridorit dhe gjurmës, si dhe në projektimin inxhinierik.

Cilësia e ajrit, zhurma dhe dridhjet

Elektrifikimi, transporti publik, hekurudha dhe menaxhimi më efikas i trafikut mund të përmirësojnë cilësinë e ajrit dhe të reduktojnë zhurmat në disa zona urbane dhe korridore të ngarkuara. Megjithatë, Strategjia mund edhe ta zhvendosë ose përqendrojë ekspozimin në një zonë të caktuar. Rritja e aktivitetit rreth një porti, aeroporti, terminali ose korridori kryesor mund të rrisë trafikun lokal, zhurmën dhe emimet, edhe kur sistemi kombëtar i transportit bëhet përgjithësisht më i pastër. Kjo është veçanërisht e rëndësishme në zonën e Tiranës dhe Durrësit dhe rreth njave kryesore portuale. Prandaj, zhurma dhe vibrimet duhet të

vlerësohen pranë banesave, shkollave, spitaleve dhe strukturave të ndjeshme të trashëgimisë, aty ku trafiku ose aktiviteti hekurudhor ndryshon ndjeshëm.

Biodiversiteti

Rreziqet më të rëndësishme për biodiversitetin lindin aty ku infrastruktura e re e transportit prek habitate të ndjeshme, zona të mbrojtura ose rrugë të rëndësishme të lëvizjes së faunës së egër.

Efektet e mundshme përfshijnë humbjen ose fragmentimin e habitateve, shqetësimin e faunës së egër dhe rritjen e rrezikut të vdekshmërisë së kafshëve. Ndryshimet në kullim dhe kushtet ujore mund të ndikojnë gjithashtu në ligatina dhe ekosisteme të tjera të ndjeshme.

Prandaj, shmangia e zonave me ndjeshmëri të lartë dhe ruajtja e lidhjeve ndërmjet habitateve duhet të shqyrtohen herët gjatë përzgjedhjes së gjurmëve dhe vendndodhjeve.

Ujërat

Infrastruktura e transportit mund të ndikojë në lumenj, ligatina, ujëra nëntokësore dhe ujëra bregdetare përmes kalimeve ujore, kullimit, rrjedhjes sipërfaqësore, derdhjeve, ndryshimeve të funksioneve të fushave të përmytjes dhe, në rastin e porteve, dragimit dhe aktiviteteve të tjera detare.

Rëndësia e këtyre efekteve varet nga ndjeshmëria dhe gjendja e mjedisit ujor të prekur.

Prandaj, projektet duhet të mbrojnë kullimin natyror, të shmangin ndryshimet e panevojshme në lumenj dhe ligatina, të parandalojnë ndotjen dhe të shmangin trysninë shtesë mbi trupat ujorë që janë tashmë në gjendje të keqe.

Toka, dherat dhe peizazhi

Infrastruktura e re, veçanërisht në gjurmë të reja, mund të zënë toka bujqësore dhe të pazhvilluar, të ndajë pronat, të fragmentojë peizazhet dhe të nxisë zhvillim shtesë rreth kryqëzimeve dhe nyjave të reja. Këto efekte janë më të vështira për t'u kthyer pas sesa shumë ndikime operationale. Ripërdorimi i korridoreve ekzistuese, përcaktimi i kujdesshëm i gjurmës, projektimi kompakt i kryqëzimeve dhe terminaleve dhe integrimi me planifikimin territorial mund të ulin sasinë e tokës së prekur dhe të kufizojnë fragmentimin dhe zhvillimin e nxitur.

Burimet dhe materialet e ndërtimit

Mirëmbajtja dhe rehabilitimi mund të zgjasin jetën e infrastrukturës ekzistuese dhe të ulin nevojën për ndërtime të reja.

Megjithatë, infrastruktura e re mund të kërkojë sasi të mëdha agregatesh, asfalti, betoni, çeliku dhe energjie dhe mund të gjenerojë sasi të konsiderueshme materiali të gërmuar dhe mbetjesh ndërtimi.

Prandaj, Strategjia duhet të nxisë përdorimin efikas të materialeve, ripërdorimin dhe riciklimin, si dhe shqyrtimin e përdorimit të burimeve gjatë gjithë jetës së infrastrukturës së transportit.

Trashëgimia kulturore dhe arkeologjike

Projektet e transportit mund të ndikojnë mbi vendndodhjet arkeologjike, strukturat historike, peizazhet kulturore dhe trashëgiminë nënujore. Rëndësia e ndikimit mund të jetë e lartë edhe kur gjurma është e vogël, nëse pasuria e prekur është unike, gëzon mbrojtje të lartë ose nuk mund të restaurohet. Prandaj, shqyrtimi paraprak arkeologjik dhe i trashëgimisë kulturore në fazë të hershme duhet të ndikojë në krahasimin e gjurmëve dhe vendndodhjeve, ndërsa në nivel projekti duhet të zbatohen vlerësimi i detajuar dhe procedurat për gjetjet rastësore.

Shëndeti, siguria, aksesueshmëria dhe lëvizshmëria

Strategjia ka potencial të lartë për të përmirësuar sigurinë rrugore dhe të transportit. Infrastruktura më e mirë, menaxhimi i sigurisë, inspektimet, zbatimi i detyrueshëm i rregullave dhe sistemet inteligjente të transportit mund të ndihmojnë në uljen e aksidenteve, viktimave dhe lëndimeve të rënda. Strategjia mund të përmirësojë gjithashtu aksesueshmërinë dhe përfshirjen sociale nëse investimet sjellin shërbime transporti të besueshme, të përballueshme dhe të aksesueshme.

Përfitimet do të varen jo vetëm nga ndërtimi i infrastrukturës së re, por edhe nga fakti nëse njerëzit dhe bizneset i përdorin realisht shërbimet e ofruara. Prandaj, duhet të monitorohen mbulimi i transportit publik, besueshmëria e shërbimit, përballueshmëria, kohët e udhëtimit dhe aksesit në punësim e shërbime.

Vëmendje duhet t'i kushtohet gjithashtu faktit nëse përfitimet ndahen në mënyrë të drejtë ndërmjet zonave kryesore urbane dhe pjesëve më të largëta ose më pak të lidhura të vendit.

Efektet e kombinuara në zonat me disa zhvillime transporti

Disa projekte transporti mund të kenë secili efekte të menaxhueshme, por të krijojnë trysni më të madhe kur zhvillohen në të njëjtën zonë ose prekin të njëjtat komunitete apo burime mjedisore.

VSM-ja identifikon Tiranën, Durrësin, Rinasin dhe Porto Romanon, Shkodrën dhe sistemin e Bunës, Korridorin VIII dhe zonën e Shkumbinit e Liqenit të Ohrit, si dhe Vlorën, Nartën dhe Triportin si zona ku këto efekte të kombinuara kërkojnë vëmendje të veçantë.

Në këto zona, projektet e transportit duhet të shqyrtohen së bashku kur është e përshtatshme, përfshirë kohën e zbatimit, efektet mbi trafikun, ndërveprimin me zhvillime të tjera dhe efektet e kombinuara mbi njerëzit, habitatet, ujërat dhe peizazhet.

Efektet e mundshme përtej kufijve kombëtarë

Disa zhvillime transporti mund të kenë gjithashtu efekte mjedisore që shtrihen përtej Shqipërisë.

Këto janë më të mundshme aty ku projektet mund të prekin lumenj dhe liqene të përbashkëta, ujëra bregdetare dhe detare ose habitate dhe lloje që shtrihen përtej kufijve kombëtarë. Shembuj përfshijnë Liqenin e Shkodrës, sistemin e Drinit dhe Bunës dhe Liqenin e Ohrit.

Ekzistenca e një lidhjeje ndërkombëtare transporti nuk nënkupton në vetvete se do të ndodhë një efekt i rëndësishëm mjedisor ndërkufitar. Do të kërkohet vlerësim më i detajuar aty ku identifikohet një rrugë e qartë transmetimi për këto efekte.

Cilat efekte mund të mbeten?

Në këtë fazë strategjike, shumë efekte negative mund të ulen duke shmangur vendndodhjet e ndjeshme, duke krahasuar alternativat dhe duke zbatuar masa të përshtatshme projektimi dhe zbatjeje.

Megjithatë, disa efekte mund të mbeten, veçanërisht kur infrastruktura e re kërkon zënie të përhershme të tokës, prek peizazhe ose habitate, rrit aktivitetin rreth nyjave kryesore të transportit ose ndodhet pranë komuniteteve apo zonave mjedisore të ndjeshme.

Rëndësia e shumë prej këtyre efekteve të mbetura ende nuk mund të përcaktohet, sepse nuk njihen gjurmët, vendndodhjet dhe projektet përfundimtare të investimeve individuale. Këto efekte do të duhet të vlerësohen më në hollësi gjatë vlerësimit mjedisor, projektimit dhe pajisjes me leje në nivel projekti.

Prandaj, VSM-ja arrin në përfundimin se performanca mjedisore e Strategjisë do të varet shumë nga mënyra si përcaktohen përparësitë, vendndodhjet dhe projektimi i projekteve dhe si monitorohen ato gjatë zbatimit.

7. Cilat masa nevojiten për të shmangur ose ulur efektet negative?

VSM-ja rekomandon që konsideratat mjedisore, klimatike dhe sociale të merren parasysh kur përzgjidhen përparësitë, korridoret dhe vendndodhjet e transportit dhe jo vetëm pasi një projekt është përcaktuar tashmë.

Përparësia e parë është shmangia e efekteve të rëndësishme negative kudo ku kjo është e mundur në mënyrë të arsyeshme. Kur variante të ndryshme mund të përmbushin të njëjtën nevojë transporti, përparësi duhet t'i jepet variantit që krijon më pak konflikt me habitatet e ndjeshme, burimet ujore, trashëgiminë kulturore, tokën prodhuese, komunitetet dhe zonat e ekspozuara ndaj rreziqeve klimatike ose natyrore.

Kur ndikimet nuk mund të shmangen plotësisht, ato duhet të ulen përmes përzgjedhjes së kujdesshme të gjurmës, projektimit dhe metodave të ndërtimit. Restaurimi ose rehabilitimi duhet të përdoren kur është e përshtatshme, ndërsa kompensimi mund të kërkohet kur mbeten efekte të rëndësishme që nuk mund të trajtohen ndryshe.

Për efektet që mund të jenë afatgjata ose të vështira për t'u kthyer pas, si zënia e përhershme e tokës, fragmentimi i habitateve ose efektet mbi trashëgiminë e rëndësishme kulturore, shmangia duhet të shqyrtohet që në fazën më të hershme të planifikimit të projektit.

Masat kyçe për zbatimin

Për zbutjen e ndryshimeve klimatike, VSM-ja i jep përparësi elektrifikimit, kalimit ndërmjet mënyrave të transportit, përmirësimit të efikasitetit dhe monitorimit të emetimeve reale dhe aktivitetit të transportit. Për qëndrueshmërinë klimatike, rreziku duhet të integrohet në vendndodhje, projektim, mirëmbajtje dhe menaxhim të aseteve. Për cilësinë e ajrit dhe zhurmën, përparësi duhet t'i jepet shmangies dhe uljes së ndikimeve në burim përmes mjeteve dhe mënyrave më të pastra të transportit me emetime më të ulëta, përmirësimit të transportit publik, elektrifikimit, menaxhimit efikas të trafikut dhe planifikimit të përshtatshëm të gjurmëve dhe infrastrukturës. Kur ndikimet nuk mund të shmangen plotësisht, masat duhet të minimizojnë ekspozimin e popullsisë dhe receptorëve të tjerë të ndjeshëm, të mbështetura nga të dhënat e trafikut, monitorimi dhe modelimi, me masa shtesë teknike ose operacionale kontrolli kur nevojiten.

Për biodiversitetin, kërkesat kryesore janë shmangia e zonave të ndjeshme kur është e mundur, mbrojtja e lidhjeve ekologjike dhe përdorimi i kalimeve ose masave të tjera për të ulur fragmentimin dhe vdekshmërinë e faunës. Për ujërat, projektet duhet të ruajnë funksionet hidrologjike dhe të përdorin masa efektive për kullimin, rrjedhjen sipërfaqësore dhe kontrollin e ndotjes. Për tokën dhe peizazhin, Strategjia duhet të minimizojë zënien e tokës, fragmentimin dhe zhvillimin e nxitur. Për trashëgiminë kulturore kërkojnë shqyrtimi paraprak në fazë të hershme, shmangia, vlerësimi i specializuar dhe procedurat për gjetjet rastësore.

Për efikasitetin e burimeve, projektet duhet të përdorin planifikimin e ciklit të jetës, ripërdorimin dhe riciklimin dhe të raportojnë flukset e materialeve dhe mbetjeve. Për sigurinë duhet të forcohen qasja e Sistemit të Sigurt, auditimet, menaxhimi i rrezikut dhe gatishmëria ndaj emergjencave. Për aksesueshmërinë dhe përfshirjen sociale, kriteret kyçe të vlerësimit janë përballueshmëria, aksesimi universal, mbulimi dhe cilësia e shërbimit. Për multimodalitetin dhe lidhshmërinë territoriale, suksesi duhet të matet përmes përdorimit real, pjesës që zë secila mënyrë transporti, besueshmërisë, kohës së udhëtimit dhe shpërndarjes së përfitimeve.

Strategjia duhet gjithashtu të zbatohet si një sistem i vetëm transporti. Zhvillimi portual duhet të lidhet me aksesin hekurudhor dhe rrugor, terminalët duhet të lejojnë transferim real ndërmjet mënyrave të transportit, hekurudha duhet të lidhet në mënyrë efektive me transportin publik urban dhe ndërrurban dhe sistemet inteligjente dhe Planet e Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane duhet të mbështesin udhëtimin e integruar dhe jo vetëm rritjen e kapacitetit të një mënyre transporti.

Në zonat ku disa projekte transporti dhe zhvillime të tjera mund të prekin të njëjtat komunitete ose burime mjedisore, vlerësimi dhe masat zbutëse duhet të bashkërendohen, në vend që të kryhen veçmas për çdo projekt. Kjo është veçanërisht e rëndësishme në zonat prioritare kumulative të identifikuara nga VSM-ja. Bashkërendimi duhet të marrë parasysh kohën dhe fazat e zbatimit të projekteve, ndryshimet në trafik, kullimin dhe rrezikun nga përmblytjet, lidhjet ekologjike, efektet mbi komunitetet dhe trysnitë e tjera mbi burimet e përbashkëta mjedisore.

Vlerësimet e Ndikimit në Mjedis në nivel projekti dhe studimet e tjera të kërkuara do të sigurojnë masa më të detajuara zbutëse pasi projektet individuale, gjurmët dhe projektimet të jenë përcaktuar mjaftueshëm.

8. Cilat investime mjedisore dhe infrastrukturë mbështetëse nevojiten?

Shumica e masave mjedisore të identifikuara nga VSM-ja duhet të integrohen drejtpërdrejt në planifikimin, projektimin, ndërtimin dhe funksionimin e transportit, në vend që të trajtohen si program i veçantë mjedisor.

Kjo do të thotë se kërkesat mjedisore dhe klimatike duhet të shqyrtohen që në fazat më të hershme të përgatitjes së projektit dhe të përfshihen në kostot, financimin, prokurimin, ndërtimin, operimin dhe mirëmbajtjen e tij.

Investimet e rëndësishme përfshijnë:

- infrastrukturën e karikimit dhe mbështetjen për mjete më të pastra dhe me emetime më të ulëta;

- modernizimin dhe elektrifikimin hekurudhor;
- efikasitetin energjetik dhe përdorimin e energjisë më të pastër në porte dhe aeroporte;
- sistemet inteligjente të transportit dhe menaxhimit të trafikut;
- transportin publik dhe objektet që përmirësojnë lidhjet ndërmjet mënyrave të ndryshme të transportit;
- drenazhimin rezistent ndaj ndryshimeve klimatike, mbrojtjen nga përmytjet dhe masa të tjera për mbrojtjen e infrastrukturës nga rreziqet natyrore;
- sistemet e kontrollit të ndotjes për portet, терминаlet dhe objektet e tjera të transportit;
- masat për uljen e fragmentimit të habitateve dhe ruajtjen e lidhjeve ekologjike;
- mbrojtjen nga zhurma aty ku mund të preken komunitete ose vendndodhje të tjera të ndjeshme; dhe
- përmirësimin e sistemeve të monitorimit mjedisor, të transportit dhe aseteve.

Disa nga këto masa duhet të planifikohen në të gjithë sistemin e transportit dhe jo veçmas për projektet individuale. Kjo është veçanërisht e rëndësishme për infrastrukturën e karikimit, elektrifikimin hekurudhor, sistemet e menaxhimit të transportit, monitorimin dhe sistemet e përbashkëta të të dhënave.

Përparësitë duhet të pasqyrojnë si nevojat e transportit, ashtu edhe rreziqet mjedisore, me vëmendje të veçantë për zonat ku mbivendosen disa projekte ose trysni transporti.

Prandaj, kërkesat mjedisore dhe kostot përkatëse duhet të identifikohen herët dhe të përfshihen në studimet e fizibilitetit, projektim, financim dhe prokurim, në vend që të shtohen pasi janë marrë tashmë vendimet kryesore për projektin.

9. Si do të monitorohen efektet e Strategjisë?

Monitorimi është i rëndësishëm sepse shumë nga përfitimet dhe rreziqet e identifikuar nga VSM-ja do të varen nga performanca e Strategjisë në praktikë.

Monitorimi duhet të tregojë nëse kushtet mjedisore, klimatike, shëndetësore dhe sociale zhvillohen siç pritej, nëse masat e propozuara janë efektive dhe nëse shfaqen efekte të rëndësishme të papritura. Nëse efektet reale ndryshojnë nga ato të parashikuara, masat përkatëse duhet të rishikohen dhe, kur është e nevojshme, të forcohen.

Monitorimi i VSM-së duhet të integrohet me monitorimin e Strategjisë dhe Planit të Veprimit. Sistemet ekzistuese kombëtare dhe sektoriale të monitorimit duhet të përdoren aty ku ka informacion të besueshëm, në vend që të krijohen sisteme të veçanta paralele.

Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë do të ketë rolin kryesor bashkërendues, me informacion të siguruar nga autoritetet përkatëse të transportit, mjedisit, ujërave, biodiversitetit, trashëgimisë kulturore, territorit dhe autoritetet vendore.

Monitorimi duhet të përqendrohet te rezultatet reale dhe jo vetëm te aktivitetet e përfunduara.

Për shembull, ndërtimi ose rehabilitimi i një linje hekurudhore tregon se një investim është realizuar, por ndryshimet në përdorimin e saj nga pasagjerët dhe për mallrat tregojnë nëse ajo po kontribuon realisht në kalimin drejt transportit më të qëndrueshëm. Po kështu:

- masat e sigurisë rrugore duhet të vlerësohen përmes ndryshimeve në numrin e viktimave dhe lëndimeve të rënda;
- masat e transportit publik duhet të vlerësohen përmes mbulimit të shërbimit, besueshmërisë, përballueshmërisë dhe përdorimit;
- masat klimatike duhet të vlerësohen përmes ndryshimeve në emetime, përdorimin e energjisë dhe ndërprerjet e shkaktuara nga ngjarjet e lidhura me klimën; dhe
- masat mjedisore duhet të vlerësohen përmes ndryshimeve në gjendjen e mjedisit të prekur dhe efektivitetit të masave zbutëse.

Informacioni i monitorimit duhet të mblidhet në mënyrë të njëtrajtshme me kalimin e kohës dhe, kur është me rëndësi, të lidhet me korridorin, nyjën e transportit ose zonën specifike përkatëse.

VSM-ja Paraprake propozon konsolidimin dhe raportimin vjetor të informacionit të monitorimit, duke përdorur të dhënat më të fundit të disponueshme nga institucionet përgjegjëse.

10. Konsultimi dhe hapat e mëtejshëm

Ky Relacion joteknik përgatitet në kuadër të Raportit Paraprak të VSM-së dhe synon të mbështesë konsultimin dhe miratimin e studimit të VSM-së përpara miratimit të Strategjisë Sektoriale të Transportit dhe Planit të Veprimit 2030. Konsultimi është pjesë e procesit të VSM-së. Ai është marrë parasysh gjatë verifikimit të fushës së vlerësimit dhe do të zhvillohet edhe formalisht për Raportin Paraprak të VSM-së. Komentet nga autoritetet kompetente, institucionet përkatëse, qeverisja vendore, palët e interesuara dhe publiku duhet të dokumentohen dhe të merren parasysh në vlerësim.

Pas konsultimit, VSM-ja do të rishikohet dhe finalizohet. Kur komentet ose informacioni i ri ndikojnë në vlerësim, masat zbutëse, programin e monitorimit ose rekomandimet për Strategjinë, seksionet përkatëse do të përditësohen. Çdo ndryshim thelbësor në vetë Strategjinë që mund të ndryshojë vlerësimin mjedisor duhet gjithashtu të kontrollohet, në mënyrë që VSM-ja përfundimtare të mbetet në përputhje me Strategjinë që miratohet përfundimisht.

Objektivi përfundimtar nuk është vetëm realizimi i më shumë infrastrukture transporti deri në 2030. VSM-ja synon të ndihmojë Shqipërinë të zhvillojë një sistem transporti më të sigurt, më rezistent, më efikas, më multimodal dhe më gjithëpërfshirës, me trysni më të ulët mjedisore dhe kapacitet më të fortë për të matur dhe menaxhuar performancën e tij reale. Arritja e këtij rezultati do të varet nga mënyra si përzgjidhen përparësitë e investimeve, si shmangen zonat e ndjeshme, si përfshihen masat mjedisore në projektim dhe operim dhe si monitorohet e korrigohe zbatimi kur është e nevojshme.