



Republika e Kosovës
Republika Kosova - Republic of Kosovo
Qeveria - Vlada - Government

*Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës
Ministarstvo Životne Sredine, Prostornog Planiranja i Infrastrukture
Ministry of Environment, Spatial Planning and Infrastructure*

STRATEGJIA E TRANSPORTIT MULTIMODAL 2023-2030

1. Përmbledhje ekzekutive	4
2. Hyrje	5
3. Metodologjia	5
4. Historiku	6
4.1 Konteksti socio-ekonomik	6
4.2 Perspektiva ekonomike	6
4.3 Trendët globale	7
4.4 Politika e BE-së dhe zotimet ndërkombëtare.....	7
4.5 Transporti rrugor	8
4.5 Transporti hekurudhor	10
4.6 Aviacioni	11
4.7 Përmbledhje e analizës SWOT.....	12
Vizioni	13
5 Objektivat Strategjike.....	13
5.1 Objektiv i Strategjik 1: Lidhje transporti pa probleme	13
Objektiv specifik 1.1 Infrastruktura e transportit që funksionon mirë e cila është e integruar në rrjetin TEN-T dhe mundëson ofrimin e shërbimeve të transportit multimodal	15
Treguesi 1: paraqet gjatësinë e rrugëve të modernizuara në përputhje me standardet ndërkombëtare.	15
Objektiv specifik 1.2 Transport me cilësi të lartë dhe efikas i mallrave dhe udhëtarëve	15
5.2 Objektiv Strategjik 2: Një sistem transporti i sigurt – drejt vizionit zero	16
Objektiv specifik 2.1 Mjedis i sigurt transporti.....	16
Objektiv specifik 2.2 Sistemi i menaxhimit të sigurisë që funksionon mirë	17
5.3 Objektiv Strategjik 3: Transport i mençur dhe i qëndrueshëm	17
Objektiv specifik 3.1 Zgjidhjet dixhitale dhe shërbimet inovative në sektorin e transportit	17
Objektiv specifik 3.2 Sistem transporti i qëndrueshëm dhe elastik	18
6. Mënyrat/llojet e transportit dhe multimodaliteti.....	19
6.1 Multimodaliteti	19
6.1.1 Parimi i multimodalitetit	19
6.1.2 Multimodaliteti në transportin e mallrave.....	20
6.1.3 Multimodaliteti në transportin e udhëtarëve.....	21
6.1.3.1 Multimodaliteti me transportin hekurudhor	21
6.1.3.2 Integrimi i lidhjeve të autobusëve ndërmjet-qyteteve dhe lëvizshmërisë urbane.....	21
6.1.3.3 Integrimi i sistemeve të informacionit dhe biletave	21
6.2 Transporti rrugor	22
6.2.1 Transport rrugor efikas.....	22

6.2.1.1	Infrastruktura rrugore që funksionon mirë.....	22
6.2.1.2	Shërbime transporti rrugor me cilësi të lartë.....	23
6.2.2	Transport i sigurt rrugor	24
6.2.2.1	Sjellje e sigurt në trafik.....	24
6.2.2.2	Infrastruktura e sigurt rrugore	24
6.2.2.3	Automjete të sigurt	24
6.2.2.4	Menaxhimi i mirë-organizuar i sigurisë në trafik	25
6.2.3	Transport rrugor i mençur/smart dhe i qëndrueshëm	25
6.2.3.1	Dixhitalizimi dhe shërbimet inovative.....	25
6.2.3.2	Transport i qëndrueshëm rrugor dhe infrastrukturë rrugore fleksibile.....	26
6.3	Transporti hekurudhor	26
6.3.1	Një alternativë konkurruese për transportin rrugor	26
6.3.1.1	Infrastruktura hekurudhore që funksionon mirë.....	26
6.3.1.2	Shërbime të transportit hekurudhor me cilësi të lartë	27
6.3.2	Siguria në hekurudha	28
6.3.2.1	Infrastrukturë dhe mjete lëvizëse (lokomotiva) të sigurt hekurudhore	28
6.3.2.2	Zbatimi efikas i rregulloreve të sigurisë	29
6.3.3	Transporti hekurudhor i zgjuar dhe i qëndrueshëm	29
6.3.3.1	Dixhitalizimi në transportin hekurudhor	29
6.3.3.2	Transport hekurudhor i qëndrueshëm dhe fleksibil	29
6.4	Transport ajror	29
6.4.1	Lidhja e Kosovës globalisht.....	29
6.4.1.1	Aeroporte që funksionojnë mirë.....	29
6.4.1.2	Shumëllojshmëri e mirë e lidhjeve të shpeshta ajrore	30
6.4.2	Siguria në aviacion.....	30
6.4.2.1	Aeroporte të sigurt.....	30
6.4.2.2	Trafik ajror i sigurt	30
6.4.3	Aviacion i zgjuar dhe i qëndrueshëm	30
6.4.3.1	Dixhitalizimi në aviacion	30
6.4.3.2	Aviacion i qëndrueshëm dhe fleksibil.....	30
7.	Aranzimet e zbatimit, monitorimit dhe raportimit	31
8.	Ndikimi buxhetor i zbatimit të strategjisë.....	31

1. Përmbledhje ekzekutive

Zhvillimi i Infrastrukturës dhe i Shërbimeve të Transportit është një nga prioritetet e Kosovës për zhvillimin ekonomik dhe integrimin për të siguruar lidhje, qasje dhe mundësi më të mira biznesi për qytetarët e saj.

Meqenëse Kosova është e përkushtuar dhe vazhdon procesin e anëtarësimit në BE, ekziston një nevojë e qartë për të zhvilluar lëvizshmërinë/mobilitetin e qëndrueshëm dhe për të rritur planifikimin e transportit drejt Agjendës së Gjelbër dhe vizionit të BE-së me zero emetime.

Me Strategjinë e Transportit Multi-Modal 2030 synohet vendosja e një sistemi transporti të qëndrueshëm dhe të integruar duke forcuar mënyrat/llojet e ndryshme (rrugore, hekurudhore dhe ajrore), të tilla si komoditeti, shpejtësia, kostoja, besueshmëria, para shikueshmëria, etj., dhe si të kombinuara, mund të ofrojë zgjidhje më efikase transporti për njerëzit dhe mallrat, të cilat do të ndihmojnë në lehtësimin e presionit në rrugët tona të mbingarkuara dhe do ta bëjnë të gjithë sektorin më miqësor ndaj mjedisit, më të sigurt dhe me kosto efektive.

Strategjia e Transportit Multimodal 2030 është një përditësim i strategjisë së transportit 2022-2027 që synon zhvillimin e mëtutjeshëm të sektorit të transportit rrugor, hekurudhor dhe ajror në Kosovë duke vendosur themelet për projekte të reja prosperuese infrastrukturore, veçanërisht për zhvillimin e sektorit hekurudhor, portit të thatë dhe elektrifikimit, për të krijuar kështu lidhje më të mirë rajonale dhe ndërlidhje më të mirë ndërmjet mënyrave/llojeve të transportit brenda Kosovës.

Strategjia e Transportit Multi-Modal 2030 ka për qëllim një Republikë të Kosovës me mobilitet të shtuar, ulje të koston së transportit dhe ulje të emetimeve. Është një plan për të ndërtuar një Kosovë më të mirë, më të zgjuar dhe më të gjelbër.

Sistemi i transporti në vendin tonë aktualisht konsiderohet si jo i qëndrueshëm në krahasim me vendet e Bashkimit Evropian, andaj me anë të Strategjisë së Transportit Multimodal 2030 do të trajtohen problem si; krijimin e politikave të qëndrueshme, ngritja e kapaciteteve përmes reformave në menaxhim, ngritja e sigurisë së transporti, mjedisin më të pastër duke shfrytëzuar automjete me emetim zero të gazrave dhe digjitalizimin në fushën e transportit.

Objektivat kryesore që trajton Strategjia e Transportit Multimodal janë:

- Lidhja e transportit pa probleme;
- Krijimin e një sistemi të sigurt të transportit – drejt vizionit zero;
- Krijimi i transportit të mençur dhe digjital.

Objektivat do fokusohen në modernizimin e infrastrukturës dhe shërbimeve të të gjitha llojeve të transportit (rrugor, hekurudhor dhe ajror) duke përfshirë veprimet e rekomanduara sipas planit kombëtar për zhvillim duke ju referuar aktiviteteve si; Përmirësimi infrastrukturës dhe shërbimeve të transportit, Krijimi i lidhjeve pa pengesa në transportin ndërkombëtar multimodal dhe Rritja e sigurisë së transportit.

2. Hyrje

Në Raportin e KE-së për Kosovën të vitit 2021 theksohet se Kosova mbetet në një fazë të hershme/ka një nivel të përgatitjes në fushën e politikës së transportit dhe ka arritur progres të kufizuar, veçanërisht në sigurinë rrugore. Aty rekomandohet që Kosova të vazhdojë përpjekjet e saj për të parandaluar aksidentet rrugore, të forcojë kapacitetin e rregullatorit hekurudhor, të vazhdojë përpjekjet për të harmonizuar Rregulloren e Aviacionit të Kosovës me marrëveshjen për Hapësirën e Përbashkët Evropiane të Aviacionit, të miratojë legjislacionin dhe rregulloret zbatuese për Sistemin Inteligent të Transportit (SIT) dhe të sigurojë kapacitet dhe burimet e mjaftueshme për zbatimin e tij, si dhe të vazhdojë përpjekjet për të transpozuar legjislacionin (*acquis*) e BE-së për të drejtat e pasagjerëve në të gjitha llojet e transportit. Ky dokument paraqet një përditësim të Strategjisë Sektoriale të Transportit Multimodal 2015-2025 dhe planit 5-vjeçar të veprimit duke marrë parasysh dokumentet përkatëse sektoriale. Krahasuar me MMTS2025, një vëmendje e shtuar i është kushtuar dixhitalizimit, qëndrueshmërisë dhe aviacionit civil.

Strategjia e Transportit Multi-Modal 2030 (MMTS) mbështet themelet konkrete për zbatimin e Strategjisë Kombëtare të Zhvillimit 2030 duke u ndërlidhur me Qëllimin Strategjik 2.3, 2.4 dhe 2.5 të Qëllimit Zhvillimor 2 'Infrastrukturë e cilësisë së lartë, e qëndrueshme dhe e integrua në Shtyllën e Parë: Zhvillimi i Qëndrueshëm Ekonomik.

Strategjia gjithashtu thekson prioritetet e larta të Qeverisë duke u ndërlidhur edhe me Programin e Qeverisë 21-25 duke theksuar që qeveria do të angazhohet për krijimin e sistemit të integruar për transportin rrugor, hekurudhor dhe ajror, në funksion të zhvillimit ekonomik pika 2.13 gjegjësisht në pikën 2.13.1 Infrastrukturë rrugore të integruar; 2.13.2 Infrastrukturë hekurudhore për zhvillim ekonomik; 2.13.3 Politikat e aviacionit civil dhe 2.13.4 Siguria dhe mirëmbajtja rrugore. Gjithashtu strategjia bazohet edhe në rekomandimet e Raportit të BE-së 2021 dhe objektivat e Agjendës së Gjelbër për Ballkanin Perëndimor.

3. Metodologjia

Më 25 nëntor 2021, Qeveria caktoi një grup punues prej 14 anëtarësh për të rishikuar dhe përditësuar Strategjinë Sektoriale Multimodale dhe Planin e Veprimit. Anëtarët e grupit punues ishin nga MMPHI 3 anëtar, nga Zyra për Planifikim Strategjik e Zyrës së Kryeministrit 1 anëtar, nga Ministria e Financave, Punës dhe Transfereve 1 anëtar. Grupi Punues mbështetet nga tre nën-grupe teknike punuese: 1) infrastruktura, menaxhimi i rrugëve dhe siguria, 2) transporti tokësor dhe aviacioni civil, 3) automjetet dhe patentë shoferi. Nëngrupet teknike përbëheshin nga profesionistë përkatës të çështjeve të fushës së transportit. Procesi i përditësimit të Strategjisë së Transportit Multimodal filloi në maj të vitit 2022 dhe përfundoi në tetor të vitit 2022.

Në qershor të vitit 2022 u organizua një seminar me anëtarët e grupeve punues dhe me nëngrupet punuese veçmas, për të diskutuar segmentet të cilat duhet t'i synojë MMTS-ja. Diskutimi u bazua në nevojat e Kosovës për përmirësimin dhe zhvillimin e mëtejshëm të infrastrukturës së transportit multimodal duke marrë parasysh Agjendën e Gjelbër të BE-së për Ballkanin Perëndimor, Planin Kombëtar për Zhvillim 2023-2025, dhe strukturën e Strategjisë së përditësuar MMT për krijimin e një sistemi transporti modern, të integruar, të qëndrueshëm, të sigurt, të zgjuar, të gjelbër, fleksibil dhe dixhital.

Për të mbështetur strategjinë TMM, ekipi punues mblodhi të dhëna nga departamenti i udhëtarëve dhe mallrave, Ministria e Financave, Infrakos-i, Transkos-i dhe nga bazat e të dhënave të BE-së për qarkullimin, koston dhe shpenzimet e të gjitha subjekteve pjesë e infrastrukturës së transportit. Raportet e AT (Asistencës Teknike) të BE-së, studimet, dokumentet e Komunitetit të Transportit dhe rekomandimet e ekspertëve mbështetën procesin e përditësimit të Strategjisë.

Strategjia e Transportit Multi-Modal është përditësuar bazuar në analiza dhe studime. Përsëri, u organizuan një numër i konsultimeve të synuara me palët kryesore të interesit për të marrë reagimet e tyre. Pas konsultimeve publike, Strategjia u përditësua dhe u finalizua së bashku me një pako dokumentacioni mbështetës.

Me zbatimin efektiv të Strategjisë, sistemi i transportit të Kosovës deri në vitin 2030 do të jetë më modern, i integruar, më i qëndrueshëm, fleksibil, i sigurt dhe dixhital, duke kontribuar në kushtet më të mira të jetesës së popullit të saj dhe në zhvillimin e qëndrueshëm.

4. Historiku

4.1 Konteksti socio-ekonomik

Kërkesa për transport më të mirë është e ndikuar më së shumti nga dy faktorë – popullsia dhe aktiviteti ekonomik. Projektionet më të fundit të parashikimit demografik në skenarin e mesëm parashohin një rritje të lehtë të popullsisë për 5 vitet e ardhshme, pastaj deri në vitin 2032 një rënie në numrin aktual, dhe përsëri një rënie tjetër të lehtë deri në vitin 2038. Këto ndryshime janë relativisht të vogla për të pasur një efekt të rëndësishëm mbi kërkesën e përgjithshme për transport. Megjithatë, procesi i vazhdueshëm i urbanizimit ka një efekt më të rëndësishëm në kërkesën e transportit rajonal, veçanërisht në qytete dhe në zonat me qasje në transport. Kjo me shumë gjasë mund të krijojë një kërkesë në rritje për udhëtime në distanca të shkurtra, dhe pasi që një pjesë e madhe e popullsisë së re urbane do të vazhdojë të vizitojë shtëpitë e tyre të origjinës, kjo do të krijojë gjithashtu kërkesë më të madhe për udhëtime ndërmjet-qyteteve (intercity) gjatë fundjavave. Do të ishte optimale nëse kjo rritje e kërkesës do të shërbehej/kryhej më së shumti nga transporti publik. Kjo kërkon një multimodalitet të mirë ndërmjet transportit publik ndërmjet-qyteteve dhe atij lokal.

4.2 Perspektiva ekonomike

Nga viti 2009, Kosova për një dekadë ka përjetuar një rritje konstante mbi mesataren e BPV-së. COVID19 shkaktoi rënien e BPV-së në vitin 2020, mirëpo në vitin 2021 ekonomia e mbështetur nga konsumi privat, rritja rekorder e eksporteve, rritja e jashtëzakonshme e vizitave të diasporës, rritja e fuqishme e kredisë, si dhe nga një stimul i rëndësishëm fiskal, u rikuperua plotësisht. Prosesi i ngadalshëm i konvergencës së të ardhurave me BE-në pritet të vazhdojë edhe pse ritmi i tij mund të ulet nëse ekonomia e Kosovës nuk hyn në një rrugë tjetër zhvillimi. Kjo do të thotë se pritet një rritje e moderuar e kërkesës për transport me potencial për kërkesë më të lartë nëse përmbushen objektivat e zhvillimit ekonomik.

Edhe pse BE-ja për disa dekada është përpjekur të shkëpusë kërkesën për transport nga rritja ekonomike, kjo nuk mund të pritet në rastin e Kosovës duke marrë parasysh pikën modeste të fillimit. Për shembull, aktualisht papunësia është 24,6%. Kjo do të thotë se ka një potencial të madh për kërkesë më të lartë të udhëtimit që lidhet me punën nëse ekonomia vazhdon të rritet. Është fare e sigurt se si rritja e aktivitetit ekonomik ashtu edhe e të ardhurave personale do të ushtrojë presion të madh në motorizimin e mëtejshëm, gjë që mund të çojë në më shumë bllokime, ndotje dhe efekte të

tjera negative. Kjo mund të trajtohet vetëm me aktivitete që synojnë të promovojnë opsione të qëndrueshme lëvizshmërie në nivel lokal, kombëtar dhe ndërkombëtar.

4.3 Trendët globale

Nga të gjitha trendët në sektorin e transportit, të vërejtura nga institute të ndryshme 'think tanks' dhe organizata të tjera, trendët në vazhdim u përzgjedhën për t'u theksuar:

- Lidhshmëria - i referohet një integrimi pa probleme të mënyrave të ndryshme të transportit duke mundësuar qasje për njerëzit dhe vendet të cilat më parë kishin qasje të kufizuara në transport.
- Teknologjia - është një mundësi kyçe e shumë prej shërbimeve dhe proceseve të reja që e bëjnë transportin dhe planifikimin e transportit më efikas. Kjo përfshin automatizimin, softuerin si shërbim, teknologjitë e gjurmimit, mjetet më efikase të planifikimit si modelimi 3D dhe të dhënat.
- Qëndrueshmëria - ka një rol kyç në politikën globale të transportit. Efekti negativ që transporti mund të ketë në ndryshimet klimatike, shëndetin, habitatin detar, biodiversitetin, disponueshmërinë e burimeve etj., detyron organizatat dhe vendet globale të miratojnë rregullore gjithnjë e më të rrepta për të mbrojtur mjedisin.
- Aspektet sociale - pasqyrojnë nevojën për një vëmendje më të madhe për ta bërë transportin më të barabartë. Janë zhvilluar shërbime që marrin parasysh nevojat e grupeve të ndryshme të përdoruesve që më parë kanë qenë të pashërbyer – të rinjtë dhe të moshuarit, gratë, personat me aftësi të kufizuara, etj. Sektori i transportit gjithashtu përballet me një lloj tjetër sfide sociale – disponueshmërinë e fuqisë punëtore.

Të gjitha këto trende rrisin kompleksitetin e sektorit të transportit, duke çuar në rritjen e rregulloreve dhe duke kërkuar aftësi dhe mjete të avancuara planifikimi nga autoritetet publike.

4.4 Politika e BE-së dhe zotimet ndërkombëtare

Politika e transportit të BE-së është natyrshëm në përputhje me trendet globale të paraqitura më sipër. Megjithatë, mund të theksohet se një vëmendje e veçantë po i kushtohet marrjes së automjeteve me emetim zero, zhvillimit të transportit hekurudhor dhe forcimit të një tregu të vetëm i cili bazohet në parimin përdoruesi paguan.

Raporti i BE-së për Kosovën¹ ndër të tjera, kërkon veçanërisht:

- Sigurimin e burimeve të nevojshme dhe përmirësimin e sigurisë rrugore duke synuar reduktimin e fataliteteve dhe duke krijuar një sistem për mbledhjen e vazhdueshme të të dhënave të aksidenteve rrugore;
- Forcimin e kapaciteteve të rregullatorit të hekurudhave dhe sigurimin e pavarësisë së tij financiare dhe operacionale;
- Miratimin e legjislacionit për Sistemin Inteligent të Transportit (SIT) dhe zhvillimin e një kornize strategjike për zbatimin e SIT në rrjetet kryesore, duke siguruar kapacitete dhe burime të mjaftueshme për zbatimin e tij;

¹ [kosovo report 2020.pdf \(europa.eu\)](#)

- Vazhdimin e përpjekjeve për të përmbushur kërkesat sipas fazës së parë kalimtare të marrëveshjes për Hapësirën e Përbashkët Evropiane të Aviacionit.

Agjenda e Gjellbër për Ballkanin Perëndimor² është një udhërrëfyes gjithëpërfshirës strategjik kundër krizës klimatike, në përputhje me Marrëveshjen e Re të Gjellbër të BE-së. Një nga pesë shtyllat e tij përfshin veprimet në fushën e lëvizshmërisë/mobilitetit. Ai thekson nevojën për rivitalizimin e rrjetit hekurudhor, vendosjen e Sistemeve Inteligjente të Transportit (SIT), promovimin e zgjidhjeve të transportit multimodal dhe ndryshimin e modalitetit, zhvillimin e logjistikës së transportit, karburantet më të pastra dhe efikasitetin më të lartë të karburantit, pagesat për infrastrukturën si dhe zgjidhjet inovative.

Komuniteti i Transportit (TCT) është një organizatë ndërkombëtare në fushën e lëvizshmërisë dhe transportit, e përbërë nga 33 pjesëmarrës – e gjithë BE-ja dhe gjashtë partnerët rajonalë të Ballkanit Perëndimor. TCT ka miratuar një strategji për një lëvizshmëri të qëndrueshme dhe të zgjuar në Ballkanin Perëndimor së bashku me një plan pesëvjeçar të punës. Strategjia parashton 10 tema kryesore që janë në përputhje me politikën e përgjithshme të transportit të BE-së:

1. Rritja e marrjes së automjeteve me emetim zero, karburanteve të rinovueshme dhe me karbon të ulët dhe infrastrukturës përkatëse;
2. Krijimi i aeroporteve dhe porteve me emetim zero;
3. Bërja e lëvizshmërisë nder urbanë dhe urbane më të qëndrueshme dhe më të shëndetshme
4. Transport të gjellbër të mallrave;
5. Vendosja e çmimit për emetues të karbonit dhe ofrimi i stimujve më të mirë për përdoruesit;
6. Bërja realitet të lëvizshmërisë multimodale të lidhur dhe të automatizuar;
7. Inovacioni, të dhënat dhe inteligjenca artificiale për një lëvizshmëri më të zgjuar;
8. Puna drejt një tregu të vetëm;
9. Bërja e lëvizshmërisë fer dhe të drejtë për të gjithë;
10. Rritja e sigurisë së transportit

Ky kontekst ndërkombëtar tregon qartë se nëse Kosova dëshiron të vazhdojë procesin e afrimit drejt BE-së, ekziston një nevojë e qartë për të zhvilluar lëvizshmëri të qëndrueshme dhe për të rritur kapacitetin e planifikimit të transportit për të qenë në gjendje të harmonizojë legjislacionin dhe shërbimet e saj me rregulloren e BE-së dhe tregut të përbashkët.

4.5 Transporti rrugor

Rrjeti rrugor në Kosovë është i kategorizuar në auto udhë, rrugë nacionale, regjionale dhe lidhëse, të cilat janë nën menaxhimin e Ministrisë së Infrastrukturës (MI) dhe rrugë lokale, nën menaxhimin e komunave.

Falë investimeve të mëdha në infrastrukturën rrugore shtetërore në 10+ vitet e fundit, shumica e treguesve të rrugëve TEN-T janë në gjendje shumë të mirë ose të mirë dhe janë në përputhje me rregulloret e gjendjes së rrugëve TEN-T sipas vlerësimit TCT. Shumica e rrugëve shtetërore kanë gjithashtu kapacitet të mjaftueshëm për të përmbushur kërkesat e trafikut. Mundësitë më të mëdha për përmirësimin e lidhjes me autostradat janë në rajonin e Gjilanit, Mitrovicës dhe Pejës dhe lidhja

² Dokumenti i punës i stafit të Komisionit, Udhëzuesi për zbatimin e Agjendës së Gjellbër për Ballkanin Perëndimor, që shoqëron Komunikimin nga Komisioni për Parlamentin Evropian, Këshillin, Komitetin Ekonomik dhe Social Evropian dhe Komitetin e Rajoneve: Një Plan Ekonomik dhe Investues për Ballkanin Perëndimor, SËD(2020) 223 final

ndërmjet Prizrenit dhe Tetovës, në Maqedoninë e Veriut. Megjithatë, duhet theksuar se këto janë vlerësime të ekspertëve të Departamentit për Menaxhimin e Rrugëve në MMPHI. Kosova nuk ka një sistem të menaxhimit të aseteve rrugore, i cili duhet të zbatohet sa më shpejt që të jetë e mundur për të rritur efikasitetin e planifikimit dhe mirëmbajtjes së rrugëve. Kjo përfshin një sistem të automatizuar të numërimit të trafikut dhe standarde gjithëpërfshirëse për cilësinë e rrugëve.

Sa i përket kalimeve kufitare, Traktati i Komunitetit të Transportit (TCT) ka vlerësuar se në vitin 2021 përparimi në përmirësimin e masave të kalimit të kufirit dhe kalimit të përbashkët ka qenë 33% në të tri kategoritë – infrastrukturë, infrastrukturë TIK dhe instalim të pajisjeve. I njëjti përparim vlerësohet për marrëveshjet dypalëshe për kontrollin me një ndalesë. Hapat e ardhshëm për përmirësim duhet të jenë “one-stop shop” në pikën kufitare me Maqedoninë e Veriut (Hani i Elezit/Bllacë).

Në vitin 2021 është bërë një studim për sektorin e logjistikës në Kosovë. “Vlerësimi i Shërbimeve Logjistike në Kosovë”³. Gjetjet tregojnë se vetëm 23.5 % e firmave të anketuara ofrojnë më shumë se një shërbim logjistik. Kjo tregon se sektori i transportit të mallrave në Kosovë ende nuk po përshtatet me trendin global në diversifikimin e shërbimeve të tij për të ofruar më shumë vlerë të shtuar për klientët. Përparësitë kryesore të sektorit, siç tregohet nga vetë kompanitë, ishin infrastruktura rrugore dhe shpejtësia e shpërndarjes. Cilësia e infrastrukturës është në përputhje me supozimin e sipërpërmendur se investimet në rrjetin rrugor kombëtar kanë përmirësuar shumë cilësinë e tij. Dobësia dhe pengesa kryesore konsiderohet të jetë konkurrenca e padrejtë. Kjo bëhet si nga kompanitë vendore që nuk respektojnë legjislacionin ashtu edhe nga kompanitë e mëdha ndërkombëtare që kanë avantazhe në tregjet e tyre përkatëse. Ndër dobësitë e tjera përfshihen çmimet e larta të terminalit, mungesa e tahogرافit dixhital, automjetet e vjetra, pagesat me vonesë dhe funksionimi i dobët i shoqatës.

Transporti i pasagjerëve ofrohet me autobusë ndërmjet-qyteteve/intercity (përfshirë autobusët ndërkombëtarë) dhe autobusë vendorë. Rreth 300 kompani ofrojnë transport me autobus ndërurban në Kosovë. Shumë prej tyre janë shumë të vogla me vetëm 3 automjete ose edhe më pak. Me kaq shumë kompani të vogla që operojnë në bazë plotësisht komerciale me të ardhura relativisht të ulëta, konkurrenca e ashpër nuk ka çuar në shërbime më cilësore, por e kundërta. Automjetet janë përgjithësisht të vjetra dhe në gjendje të keqe edhe nëse duken të sigurt. Rrjeti nuk është i lidhur mirë me mënyrat/modalitetet e tjera të transportit, nuk ka një planifikim gjithëpërfshirës të rrjetit rajonal dhe sistemet e Informacionit dhe të biletave janë të fragmentuara dhe të vjetruara. Modernizimi i transportit me autobus mund të quhet sfida kryesore, e që është krijimi i një sistemi transporti të lidhur mirë (ndërmjet-qyteteve/intercity, rajonal, lokal) i cili ofron mundësi të pandërprera lëvizshmërie për të gjithë njerëzit. Kjo kërkon një reformë të të gjithë sistemit, automjeteve moderne, sistemeve të Informacionit në kohë reale dhe sistemeve elektronike të biletave. Gjithashtu duhet bërë më shumë për t'i bërë shërbimet e transportit të qasshme dhe të lehta për t'u përdorur për të gjithë (veçanërisht për personat me aftësi të kufizuara dhe lëvizshmëri të reduktuar).

Në 20+ vitet e fundit Kosova ka bërë progres të mirë në reduktimin e fataliteteve në trafikun rrugor. Në vitin 2020 kishte 43 vdekje për një milion banorë që është në të njëjtin nivel me mesataren e BE27. Megjithatë, duke marrë parasysh politikën e Evropës “Vizion Zero” për vitin 2050, me një objektiv të përkohshëm për uljen e viktimave me 50% midis viteve 2020-2030, përmirësimi i sigurisë rrugore vazhdon të jetë një sfidë e madhe. Kjo është veçanërisht e saktë sepse siç tregon përvoja

³ Vlerësimi i Shërbimeve Logjistike në Kosovë. Përgatitur për Departamentin e Tregtisë, Ministria e Industrisë, Ndërmarrësisë dhe Tregtisë, nga Agon Nixha, konsulent i jashtëm, 2021 <https://cps.rks-gov.net/ep-content/uploads/2022/02/Assessment-of-Logistics-Services.pdf>

ndërkombëtare, përparimi në përmirësimin e sigurisë në trafik tenton të ngadalësohet me përmirësimin e gjendjes. Kosova duket se ndjek të njëjtat trende, sepse vitet e fundit shifrat për viktima, të lënduar dhe aksidente totale kanë mbetur në të njëjtin nivel. Megjithatë, duhet theksuar se kjo ndodh ndërkohë që kilometrazhi total i transportit rrugor është rritur, që do të thotë se në terma relative gjendja është përmirësuar. Ka pasur pak përparim në përmirësimin e cilësisë së të dhënave dhe treguesve kyç të performancës për monitorimin e performancës së sigurisë rrugore. Për të ndërmarrë hapin tjetër në planifikimin e sigurisë rrugore është e rëndësishme të zbatohen veprimet. Një shqetësim specifik i sigurisë në lidhje me transportin hekurudhor janë kalimet në nivel hekurudhor (LRC). Rreth 90% e LRC-ve janë pasive⁴ që do të thotë se ato janë pa asnjë formë të sistemit paralajmërues apo mbrojtjes të aktivizuar kur është e pasigurt për përdoruesin të përshkojë vendkalimin. Mesatarja e BE-së për këtë është 45%. Duke qenë se siguria rrugore është një fushë multidisiplinare, kërkon bashkëpunimin e njëjësive të ndryshme administrative. Edhe pse ekziston një kornizë për këtë, ajo nuk po funksionon mirë dhe duhet përmirësuar.

Në kornizën e TCT-së është rënë dakord që të bëhet përparim në miratimin e SIT në sektorin e rrugëve duke miratuar një strategji SIT dhe transpozimin e legjislacionit përkatës të BE-së. Kjo është shumë e nevojshme pasi ka shumë pak mjete TIK të vendosura në këtë sektor. Duke prezantuar SIT të lidhura me trafikun rrugor dhe sistemet moderne të informacionit dhe biletave për transportin publik, mund të bëhet një hap i rëndësishëm për ta bërë udhëtimin më të qetë dhe të sigurt.

Në vitin 2019, emetimet totale të CO₂ nga transporti ishin 1337 Gg CO₂ eq. Trafiku rrugor është ndotësi më i madh i sektorit të transportit sepse përveç emetimeve të CO₂ ndikon edhe në cilësinë e ajrit dhe tokës. Kështu, zgjidhjet janë të njëjta si kudo në botë - zhvendosja e transportit nga rruga në hekurudhë, rritja e përqindjes së mënyrave të lëvizshmërisë së qëndrueshme (transporti publik, ecja, ciklizmi, mikromobiliteti) dhe përmirësimi i flotës së automjeteve (automjetet me emetim të ulët dhe me karburante alternative). Është bërë shumë pak përparim në reduktimin e ndikimit të transportit në mjedis dhe rritjen e rezistencës së tij ndaj ndryshimeve klimatike. TCT vlerëson se në lidhje me masat përkatëse në Planin e Veprimit Rrugor, mund të vërehet një progres vetëm 8%. Për shembull, janë vetëm 3 stacione të karikimit/mbushjes me energji elektrike dhe asnjë stacion tjetër të karburantit alternativ.

4.5 Transporti hekurudhor

Rrjeti hekurudhor i Kosovës ka një gjatësi prej 335 km nga të cilat linja që shtrihet nga kufiri verior i Kosovës në Mitrovicë deri në Hanin e Elezit në Jug (Rruga 10) është pjesë e rrjetit gjithëpërfshirës tregues TEN-T dhe lidh Shkupin me korridoret VIII dhe X. Hekurudha është kryesisht binar standard njëkajor i paelektrizuar me një distancë prej 1435 mm. Kufiri mesatar i shpejtësisë është 60 km/h. Në këto kushte, hekurudha nuk është një mënyrë konkurruese transporti. Numri i pasagjerëve është vazhdimisht në rënie, duke rënë në 60,3 mijë në vitin 2021 dhe vëllimi i ngarkesave të transportuara mbetet vetëm rreth gjysmë milioni tonë. Modernizimi ka filluar vitet e fundit me rindërtimin e Korridorit 10, mirëpo duhet të vazhdojë sepse për të arritur potencialin e plotë të tij, rrjeti duhet të funksionojë në tërësi, duke përfshirë edhe terminalet multimodale. Duke qenë se Kosova është një vend relativisht i vogël, transporti hekurudhor i mallrave është më i realizueshëm për lidhjet ndërkombëtare që do të thotë se vëmendje e veçantë duhet t'i kushtohet hapjes së tregut hekurudhor dhe ndërveprimit me vendet fqinje. Hapi i parë domethënës në këtë drejtim ka qenë zbatimi i

⁴ https://www.transport-community.org/ep-content/uploads/2019/12/Railroad-Level-Crossings-Current-State_TCS.pdf

marrëveshjeve për kalimin e përbashkët kufitar hekurudhor ndërmjet Kosovës dhe Maqedonisë së Veriut.

Ndonëse ka pak aksidente në hekurudhë (rreth 20 në vit), kjo mund t'i atribuohet një niveli shumë të ulët të trafikut. Duke qenë se modernizimi duhet të çojë në rritje të konsiderueshme të vëllimit të trafikut, vëmendje serioze duhet t'i kushtohet përmirësimit të sistemeve të nevojshme të sigurisë. Përveç cilësisë së ulët të infrastrukturës, hekurudhave të Kosovës i mungon edhe ERTMS. Ky është një komponent kyç për bërjen e trafikut hekurudhor konkurrues dhe të sigurt dhe për këtë arsye të gjitha projektet e modernizimit duhet të përfshijnë vendosjen e ERTMS. Meqenëse shumica e aksidenteve në hekurudhë ndodhin në vendkalimin/udhëkryqin rrugor-hekurudhor, vendosja e ERTMS do të ndihmojë gjithashtu në uljen e numrit të viktimave që lidhen me transportin hekurudhor. Për sa i përket harmonizimit me Rregulloren e BE-së 1371/2007 mbi të drejtat dhe detyrimet e pasagjerëve hekurudhor, TCT vlerëson se rregullorja është transpozuar pjesërisht dhe se duhet bërë më shumë punë për të bërë përpjekje të mëtejshme për të përmirësuar kushtet/gjendjen aktuale për të transpozuar dhe zbatuar plotësisht Rregulloren (EC) nr 1371/2007.

Për sa i përket qëndrueshmërisë, shqetësim përbën flota e vjetër e trenave që përdoret si për transportin e pasagjerëve ashtu edhe për mallrat. Megjithëse prioriteti i parë duhet të jetë rinovimi i infrastrukturës dhe vendosja e ERTMS, për hapat e ardhshëm duhet pasur parasysh rinovimin e flotës së trenave.

4.6 Aviacioni

Aeroporti i Prishtinës është pjesë e rrjetit indikativ bazë TEN-T. Që nga viti 2010 ai menaxhohet dhe operohet nga Limak dhe Aeroports de Lyon. Limak ka ndërtuar një terminal të ri prej 42,000 m² me objekte përcjellëse të mjaftueshme për të trajtuar 4 milionë pasagjerë dhe do të vazhdojë të menaxhojë dhe operojë Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës për 20 vjet nga data e marrëveshjes, dhe pas kësaj periudhe duke i transferuar në total asetet e saj Qeverisë së Kosovës. Për sa i përket kufizimeve infrastrukturore, kohët e fundit pista e nisjes është zgjatur për 500 m dhe sistemi ILS është përmirësuar nga CAT II në CAT IIb për të mundësuar uljen me më shumë rregullsi të avionëve më të mëdhenj. Kjo do të mundësojë ndryshimin e kodit të referencës së aeroportit nga 4C në 4E. Numri i udhëtarëve është rritur vazhdimisht me një pengesë të natyrshme gjatë pandemisë në vitin 2020. Në vitin 2021 numri i udhëtarëve u rikuperua në numra pothuajse sikur para pandemisë - 2,18 milionë udhëtarë.

Transporti ajror vazhdon të përballet me sfida që rrjedhin nga fakti se Kosova nuk e kontrollon hapësirën e saj të sipërme ajrore dhe nuk është anëtare e disa organizatave ndërkombëtare të aviacionit civil. Aktualisht HungaroControl ofron shërbime të trafikut ajror për hapësirën e sipërme ajrore sipas marrëveshjes me NATO-n. Mungesa e të ardhurave nga menaxhimi i hapësirës së sipërme ajrore vazhdon të kufizojë aftësinë e saj për të investuar në trajnime dhe zhvillimin e infrastrukturës. Edhe pse vetëm kohët e fundit, në vitin 2021 u hap një linjë e re jugperëndimore e cila mundëson qasje dukshëm më të shkurtra në aeroportin e Prishtinës, Kosovës ende i mungon një linjë e drejtpërdrejtë perëndimore e cila do të përfitonte nga trafiku ajror pasi shumica e lidhjeve nga Prishtina janë drejt perëndimit.

Sa i përket gjendjes së sigurisë mund të konsiderohet e mirë me një numër të kufizuar incidentesh që ndodhin çdo vit.

4.7 Përmbledhje e analizës SWOT

Analiza SWOT konfirmoi analizën e hulumtimit dhe reagimet nga palët e interesit. Fuqia (pika më e fortë) më e madhe është cilësia e rrjetit rrugor të modernizuar së fundmi dhe niveli i shërbimit në këto rrugë. Gjithashtu është bërë përparim i rëndësishëm në përmirësimin e sigurisë rrugore me numrin e fataliteteve duke rënë pothuajse në nivelet mesatare evropiane. Megjithatë ka më shumë dobësi. Trafiku hekurudhor nuk është konkurrues për shkak të cilësisë së ulët të infrastrukturës dhe mungesës së ndërveprimit në lidhjet ndërkombëtare. Sistemi i transportit publik është i fragmentuar, i mungojnë lidhjet multimodale dhe sistemet e informacionit në kohë reale dhe sistemi i përbashkët dixhital i biletave. Niveli i dixhitalizimit në sektorin e transportit është i ulët në përgjithësi, pa ERTMS të vendosur në hekurudhë dhe pak SIT në rrugë. Sektori i logjistikës nuk është konkurrues, sepse legjislacioni i BE-së nuk është harmonizuar plotësisht, Kosova nuk është pjesë e disa organizatave të rëndësishme ndërkombëtare dhe po diskriminohet në disa raste. Ndikimet mjedisore të sektorëve të transportit janë të larta sepse flota e automjeteve është e vjetër dhe ka një përqindje të ulët të automjeteve me lëndë djegëse alternative dhe nuk ka infrastrukturë për të mbështetur adoptimin e tyre.

Mundësitë më të mëdha janë integrimi në BE-në që çon në transferimin e njohurive dhe financimin dhe angazhimin politik për të përmirësuar sistemin e transportit. Ekziston një program i dedikuar ekonomik dhe investues me 9 miliardë euro fonde grante të alokuara deri në vitin 2027. Përveç kësaj ka interes nga IFN-të për financimin e projekteve të transportit të qëndrueshëm dhe dixhital.

Përparësitë	Mangësitë
<ul style="list-style-type: none"> • Vullneti politik dhe prioritetizimi strategjik i transportit në nivel kombëtar dhe procesi i vendimmarrjes së shpejtë; • Përvojë në zhvillimin e autostradave në një kohë të shkurtër; • Cilësi e lartë e shërbimit në autostradat e sapondërtuara; • Infrastruktura e zhvilluar e autostradave me lidhje me vendet fqinje; • Borxhi ulët (borxhi publik); • Pozita e favorshme gjeografike e vendit; • Numri i ulët i aksidenteve krahasuar me rajonin; • Përqindje e lartë e popullatës së re, e cila do të pranonte më lehtë risitë dhe digjitalizimin e transportit. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mungesa e lidhjës ndërmjet llojeve të ndryshme të infrastrukturës së transportit (intermodaliteti, multimodaliteti), mungesa e qendrave logjistike; • Transporti publik i pasagjerëve i pazhvilluar dhe jo mirë i lidhur; • Hekurudhat e pazhvilluara dhe të pashfrytëzuara; • Mungesa e lidhjeve hekurudhore ndërkombëtare • Shërbimet ekzistuese hekurudhore në Kosovë janë shumë të kufizuara dhe nuk janë në favor të promovimit të intermodalitetit autobus-hekurudhë; • Mungesa e burimeve njerëzore të specializuara në transport dhe logjistikë; • Legjislacioni jo plotësisht i harmonizuar me acquis të BE-së; • Koha e kaluar në pikat kufitare • Anëtarësimi në konventat dhe organizatat ndërkombëtare; • Mungesa e fondeve të dedikuara për përmirësimin e masave të sigurisë rrugore; • Mungesa e agjencisë koordinuese për sigurinë rrugore; • Mungesa e fushatave sistematike të ndërgjegjësimit të publikut për sigurinë kritike rrugore; • Koordinim i kufizuar me institucionet

	<p>shëndetësore dhe policinë për aksidentet dhe veçanërisht sistemin e kujdesit pas aksidenteve;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mungesë e Sistemit arsimor profesional; • Sistemi i tarifimit dhe mirëmbajtjes elektronike (RAMS) nuk është në dispozicion; • Sistemet ERTMS dhe ITS nuk janë në dispozicion; • Mungesa e digjitalizimit të transportit.
Mundësitë	Kërcënimet
<ul style="list-style-type: none"> • Gatishmëria politike për të përmirësuar sigurinë rrugore; • Politikat e BE-së dhe fondet e granteve të alokuara përmes programit ekonomik dhe investimeve; • Mundësi për ndërtimin e qendrave logjistike të mjaftueshëm; • Vendndodhjet ekzistuese të stacioneve hekurudhore në qytetet kryesore, jo shumë larg stacioneve të autobusëve; • Fokusimi në financimin e transportit të qëndrueshëm nga IFI dhe KE;; • Zhvillimi i lidhjeve hekurudhore me vendet fqinje; • Transpozimi i legjislacionit të BE-së sipas Traktatit për të pasur njohje reciproke të licencës dhe certifikatave; • Angazhimi i qeverisë për modernizimin dhe elektrifikuar rrjetin hekurudhor; • Vendosja e sistemit të ITS; • Reduktimin e ndotjes nga transporti; • Tranzicion të gjelbër dhe digjital, për të rinovuar flotën e vjetër të automjeteve. 	<ul style="list-style-type: none"> • Rritja e çmimeve të karburanteve; • Kërcënimet e lidhura me ekonominë që çojnë në humbjen e stafit të kualifikuar; • Mungesa e bashkëpunimit rajonal për ndërtimin e seksioneve ndërkuftare; • Tendenca në rritje i aksidenteve me fatalitet dhe lëndime të rënda; • Flota e vjetër e automjeteve e cila nuk i plotëson kushtet teknike; • Ndotja e lartë e ajrit e shkaktuar nga transporti;

Vizioni

Sisteme transporti pa probleme, inteligjente, të sigurt dhe të qëndrueshme për të përmirësuar cilësinë e jetës dhe konkurrencën në ekonomi.

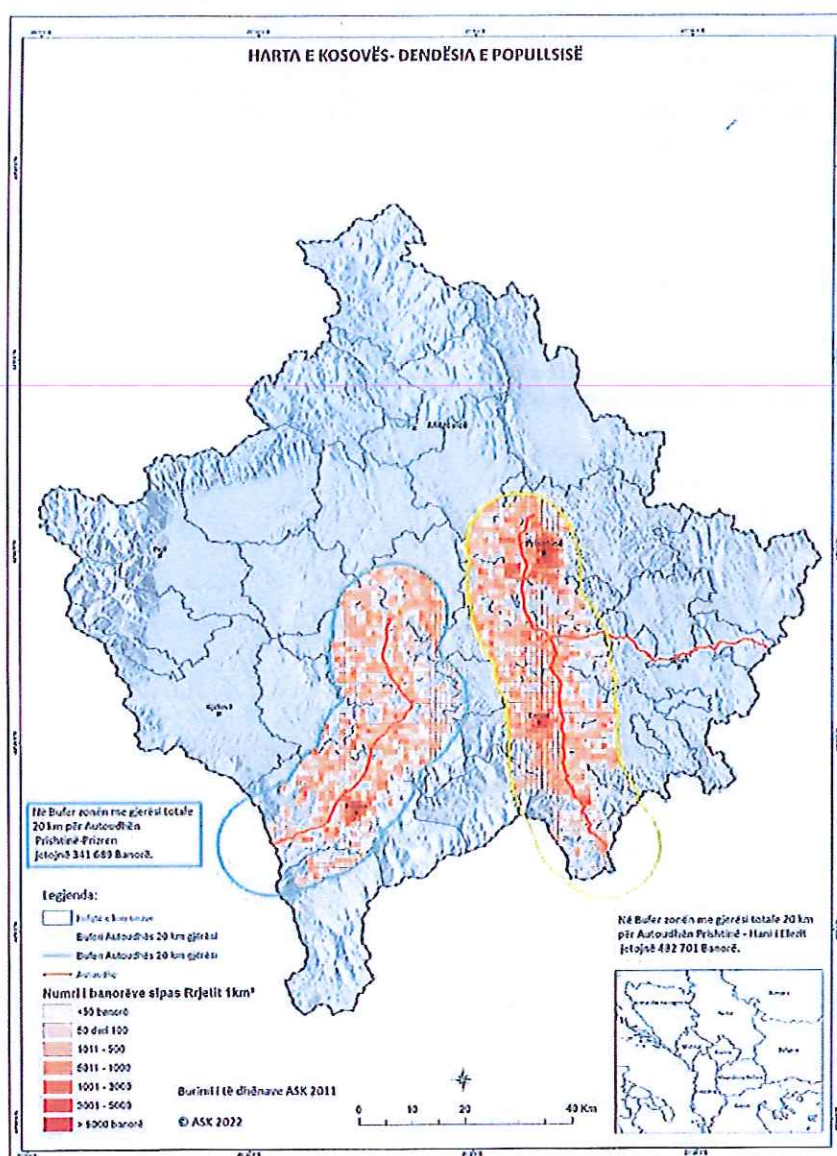
5 Objektivat Strategjike

5.1 Objektiv i Strategjik 1: Lidhje transporti pa probleme

Transporti është një shërbim themelor për të mundësuar mënyrën tonë të jetesës. Lëvizshmëria e mallrave dhe e njerëzve është jetike që ekonomia të funksionojë dhe që njerëzit të gëzojnë një cilësi të lartë jetese. Një sistem i mirë transporti është një sistem pa probleme. Kjo do të thotë që mënyra të ndryshme transporti janë të integruara mirë për të ofruar një udhëtim të qetë nga dera në derë, pavarësisht nëse është një udhëtim i përditshëm, transport ndërkombëtar i mallrave të rënda, një udhëtim i kohës së lirë ose një dërgesë e pakos postare. Duhet të ketë një mënyrë optimale për

transport në varësi të distancës së udhëtimit, vëllimit të transportuar dhe kohës dhe parave të shpenzuara. Këto opsione duhet të jenë të lehta për t'u kuptuar dhe për t'u përdorur. E vërteta është se ne nuk jemi ende atje. Mbetet shumë për të bërë për të integruar mënyra të ndryshme transporti dhe për ta bërë transportin dhe udhëtimin më të lehtë. Ky objektivi mbulon dy aspekte të lidhjeve pa ndërprerje – infrastrukturën dhe shërbimet e transportit.

Treguesit, Objektivi Strategjik 1	Pika fillestare 2022	Caku për vitin 2026	Caku për vitin 2030
Pjesa e popullsisë që jeton në zonën me qasje në lidhje të mira transporti	46%	60%	80%



Objektivi specifik 1.1 Infrastruktura e transportit që funksionon mirë e cila është e integruar në rrjetin TEN-T dhe mundëson ofrimin e shërbimeve të transportit multimodal

Infrastruktura e transportit funksionon mirë nëse është në gjendje të plotësojë kërkesat e trafikut dhe nëse mirëmbahet mirë. Kështu kapaciteti i rrjetit të transportit përmirësohet vazhdimisht sipas kërkesës dhe bëhen zhvillime për të ofruar një nivel shërbimi që kënaq përdoruesit – si përdoruesit personalë ashtu edhe ata të biznesit dhe veçanërisht ofruesit e transportit publik. Duhet të theksohet se kërkesa nuk do të konsiderohet si faktor i jashtëm. Ajo mund të ndikohet nga sigurimi i infrastrukturës së transportit. Për shembull, duke rritur investimet në infrastrukturën hekurudhore, më shumë trafik drejtohet në hekurudhë, duke lehtësuar kështu presionin në infrastrukturën rrugore.

Prioriteti specifik i këtij objekti është që rrjeti i transportit duhet të jetë i integruar mirë në rrjetin TEN-T dhe i lidhur me mënyrat e tjera të transportit për të mundësuar shërbime multimodale pa probleme. Nivelet e shërbimit dhe kërkesat e infrastrukturës që duhet të arrihen janë të specifikuara në udhëzimet TEN-T si dhe në specifikimet e shumta teknike të BE-së. Çdo projekt i ri duhet t'u përmbahet këtyre standardeve për të siguruar ndërveprueshmërinë ndërmjet rrjetit të Kosovës dhe atij të BE-së. Për më tepër, duke pasur të vendosura planet e duhura të mirëmbajtjes, sistemet e menaxhimit të asetëve dhe kontratat e performancës, do të sigurohet jetëgjatësia e infrastrukturës së shtrenjtë të transportit.

Cilësia e infrastrukturës është gjithashtu një nga tre shtyllat për të arritur objektivin e dytë të përgjithshëm – Sistemi i sigurt i transportit. Kjo do të thotë që "funksionimi i mirë" përfshin dizajnin që inkurajon sjelljen e sigurt të trafikut dhe ul ashpërsinë e aksidentëve edhe nëse ato ndodhin.

Treguesit	Objektivi Specifik 1.1	Pika fillestare 2022	Caku për vitin 2026	Caku për vitin 2030
	Gjatësia e rrugëve të modernizuara (km/1000 m ²).	249 km	337 km	471 km
	Gjatësia e rrjetit hekurudhor të modernizuar (km).	0 km	149,1 km	365 km

Treguesi 1: paraqet gjatësinë e rrugëve të modernizuara në përputhje me standardet ndërkombëtare.

Treguesi 2: paraqet kilometrat e hekurudhës së modernizuar. Një linjë hekurudhore e modernizuar nënkupton një linjë që plotëson standardet e BE-së si: Specifikimet Teknike të Ndërveprueshmërisë (TSI), Sistemin e Menaxhimit të Trafikut në Evropë (ERTMS) dhe Sistemin Evropian të Kontrollit të Trenit - niveli 1 (ETCS Niveli 1)

Objektivi specifik 1.2 Transport me cilësi të lartë dhe efikas i mallrave dhe udhëtarëve

Sigurimi i lidhjes më të mirë dhe transporti me cilësi të lartë kërkon jo vetëm investime të mëdha në infrastrukturë, por edhe reformë të sistemeve, zhvillim të shërbimeve dhe zbatim të masave të buta. Shërbimet e transportit do të vazhdojnë të ofrohen kryesisht në baza komerciale. Kështu, ky objektivi synon të krijojë një fushë loje të barabartë për ofrimin e shërbimeve efektive për kompanitë e transportit. Për shembull, përmirësimi i procedurave të kalimit kufitar dhe vendosja e stacioneve të përbashkëta mund të shkurtojë ndjeshëm kohën e pritjes dhe rrjedhimisht kohën e udhëtimit. Reformimi dhe ristrukturimi i hekurudhave do të përmirësojë konkurrencën e hekurudhave dhe do të përmirësojë të kuptuarit e tyre të biznesit. Në rastin e transportit publik, detyrimet e shërbimit publik mund të përdoren, duke marrë parasysh nevojat e zhvillimeve sociale, mjedisore dhe rajonale, sepse shumë shërbime të transportit publik të pasagjerëve që i duhen shoqërisë si pjesë e interesit të saj të përgjithshëm, nuk mund të udhëhiqen komercialisht.

Çështjet sociale janë një temë e përbashkët për të gjitha mënyrat e transportit gjatë ofrimit të shërbimeve të transportit. Kompletimi i transpozimit (plotësimi) dhe zbatimi i legjislacionit përkatës të politikave sociale sipas parashikimeve të Aneksit I të Traktatit të Komunitetit të Transportit do të përmirësonte kushtet e punës (koha e punës, siguria e personelit) dhe do të kontribuonte në tërheqjen e stafit të ri, menaxhimin e një force pune në plakje dhe rekrutimin e të rinjve. Për më tepër, transpozimi dhe zbatimi i plotë i rregullores për të drejtat e pasagjerëve (Rregullorja (EC) nr. 1371/2007 mbi të drejtat dhe detyrimet e pasagjerëve hekurudhor dhe Rregullorja (EC) Nr. 181/2011 mbi të drejtat e pasagjerëve në transportin me autobus dhe minibus) do të rriste perceptimin për shërbimet e transportit (hekurudhor, autobus dhe minibus). Për shembull, dispozitat e informimit të pasagjerëve në kohë reale dhe përmirësimi i qasjes për personat me aftësi të kufizuara do ta bënin sektorin e transportit të qëndrueshëm, tërheqës, lehtësisht të qasshëm dhe gjithëpërfshirës për të gjithë.

Treguesit	Objektivi Specifik 1.2	Rilka fillestare	Caku për vitin 2026	Caku për vitin 2030
	Numri i pasagjerëve në transportin hekurudhor	64,000 (2021)	400,000	2 milion
	Transporti ndërkufitar i mallrave me hekurudhë (%)	1.9% (2019)	12%	35%
	Eksportet e shërbimeve të transportit (milionë euro)	67 milion EUR (2021)	>70%	>150%
	Vëllimi i transportit ndërkombëtar të mallrave (ton në vit)	5 miliard ton (2019)	8 miliard ton	10 miliard ton

Treguesi 1: paraqet numrin e pasagjerëve në transportin hekurudhor brenda një viti

Treguesi 2: paraqet pjesën e vëllimit të mallrave në ton që kalojnë kufirin me hekurudhë.

Treguesi 3: përdoret si një matës i përafërt për integrim. Treguesi paraqet shërbimet e transportit të ofruara nga banorët e Kosovës për ata të një vendi tjetër dhe përfshin transportin e pasagjerëve, lëvizjen e mallrave, marrjen me qira të transportuesve të ekuipazhit dhe shërbimet përkatëse mbështetëse.

5.2 Objektivi Strategjik 2: Një sistem transporti i sigurt – drejt vizionit zero

Siguria është një e drejtë themelore e njeriut. Ndërtimi i një sistemi transporti të sigurt është përgjegjësi e të gjithë pjesëmarrësve në sistemin e transportit - nga vendimmarrësit tek ekspertët, nga ofruesit e rrjetit të transportit te planifikuesit, nga shërbimet e urgjencës tek përdoruesit e transportit. Për të ecur drejt një sistemi transporti më të sigurt, shoqëria duhet të vërë në pikëpyetje praktikatat e vendosura, të ekzaminojë fizibilitetin dhe zbatueshmërinë e praktikave më të mira ndërkombëtare dhe të ketë guximin për të eksperimentuar. Aksidentet për shkak të gabimit njerëzor do të ndodhin gjithmonë. Sistemi i transportit duhet të projektohet për të minimizuar si këto dukuri ashtu edhe pasojat e tyre (vdekshmëri, lëndim serioz, ndotje serioze).

Treguesit	Objektivi Strategjik 2	Rilka fillestare	Caku për vitin 2026	Caku për vitin 2030
	Aksidente trafiku me viktima (për milion banorë)	65 (2019)	< 20%	< 30%

Treguesi është numri i njerëzve të vrarë çdo vit në aksidente transporti (duke përfshirë të gjitha mënyrat e transportit) për milion banorë.

Objektivi specifik 2.1 Mjedis i sigurt transporti

Një mjedis i sigurt trafiku është ai ku respektohen tre shtyllat e sigurisë në komunikacion. Shfrytëzuesit që kanë njohuri për rreziqet e mundshme dhe marrin përgjegjësinë për ta bërë trafikun më të sigurt. Infrastruktura e cila është njëkohësisht e sigurt dhe promovon sjelljen e sigurt të shfrytëzuesit (përdoruesit) dhe automjetet që janë të sigurta dhe promovojnë sjelljen e sigurt të shfrytëzuesit.

Treguesit	Objektivi Specifik 2.1	Plika fillestare	Caku për vitin 2026	Caku për vitin 2030
	Numri mesatar i viktimave në trafikun rrugor në tre vitet e fundit.	92 (2019-2021)	< 20%	< 30%
	Numri i aksidenteve/incidenteve në sektorin hekurudhor	18 (2021)	< 20%	< 30%
	Numri i incidenteve në aviacion	5 (2021)	< 20%	< 30%

Treguesi 1: është numri mesatar i njerëzve të vdekur në tre vitet e fundit në aksidente trafiku duke përfshirë aksidentet në vendkalimet hekurudhore

Objektivi specifik 2.2 Sistemi i menaxhimit të sigurisë që funksionon mirë

Meqenëse menaxhimi i sigurisë në trafik është një fushë multidisiplinare që përfshin palë të ndryshme, duhet përpjekje e veçantë për të krijuar një sistem ku të drejtat dhe përgjegjësitë, mbledhja dhe shpërndarja e të dhënave, mbikëqyrja etj., të jenë të koordinuara mirë dhe në mënyrë efikase. Kjo përfshin transpozimin efikas dhe zbatimin e rregulloreve të sigurisë. Një sistem që funksionon mirë lehtëson krijimin e një mjedisi të sigurt trafiku (shih objektivin specifik të mëparshëm).

Treguesit	Objektivi Specifik 2.2	Plika fillestare 2022	Caku për vitin 2026	Caku për vitin 2030
	Pjesa/hisja e veprimeve të zbatuara (%)	0%	30%	60%

5.3 Objektivi Strategjik 3: Transport i mençur dhe i qëndrueshëm

Ka një ndryshim masiv që po ndodh në sektorin e transportit në të gjithë globin. Faktori mundësues i teknologjive të reja së bashku me kufijtë e vendosur nga burimet natyrore të planetëve tanë krijojnë një mjedis për një paradigme të re në transport. Është një paradigme e shërbimeve fleksible sipas kërkesës, në kohë, të mundësuar nga energjia alternative me gjurmë (footprint) më të ulëta karboni. Reduktimi i ndikimit të transportit në ndryshimet klimatike dhe mundësimi i tranzicionit dixhital është një nga shtyllat kryesore të politikës strategjike të BE-së dhe të BB-së. Duke pasur parasysh ndotjen e lartë të ajrit në Kosovë të shoqëruar me emetimin e gazrave serrë, strategjia parasheh një infrastrukturë mbrojtëse ndaj klimës, mundësimin e më shumë automjeteve me emetim zero, promovimin e infrastrukturës alternative të karburanteve (si stacionet e mbushjes elektrike), sistemet inteligjente të transportit, transportin dixhital të mallrave dhe lëvizshmërinë (mobilitetin) si zgjidhje shërbimi. Të gjitha për të mundësuar më pak ndotje me efikasitet më të mirë.

Treguesit	Objektivi Strategjik 3	Plika fillestare 2021	Caku për vitin 2026	Caku për vitin 2030
	Emetimet totale në sektorin e transportit (ekuivalenti i CO2 në Mt).	1,337 Mt	< 12%	< 20%

Objektivi specifik 3.1 Zgjidhjet dixhitale dhe shërbimet inovative në sektorin e transportit

Sistemet Inteligjente të Transportit (SIT) mund të kontribuojnë ndjeshëm në një sistem transporti më të pastër, më të sigurt dhe më efikas. Ato mund ta bëjnë transportin më të sigurt, më efikas dhe më të qëndrueshëm duke aplikuar teknologji të ndryshme informative dhe komunikimi në të gjitha mënyrat e transportit të pasagjerëve dhe të mallrave. Për më tepër, integrimi i teknologjive ekzistuese mund të krijojë shërbime të reja. Sistemet e SIT janë kyçe për të mbështetur vendet e punës dhe rritjen

në sektorin e transportit. Aplikacionet për të përmirësuar menaxhimin e trafikut (të tilla si SIT, ERTMS) mund të reduktojnë mbingarkesën dhe të rrisin kapacitetin, ndërsa aplikacionet si e-mallrat (mallrat elektronike) mund ta bëjnë transportin pa letra dhe të përmirësojnë rrjedhën e mallrave dhe të reduktojnë ndjeshëm kohën dhe kostot e logjistikës. Për më tepër, aplikacionet në qendër të përdoruesit, si informacioni në kohë reale, rezervimi online, lëvizshmëria si shërbim mund të kontribuojnë në zhvendosjen e modalitetit drejt mënyrave më të pastra të transportit. Transpozimi i *acquis* përkatëse të BE-së (si p.sh. direktiva e SIT, Rregullorja për e-mallrat (ERTMS) etj.) paraqet një gur themeli të vendosjes së SIT.

Treguesit Objektivit Specifik 3.1	Pika fillestare 2022	Caku për vitin 2026	Caku për vitin 2030
Pjesa/hisja e veprimeve të zbatuara (%)	0%	30%	60%

Objektivi specifik 3.2 Sistem transporti i qëndrueshëm dhe elastik

Për të arritur objektivat e përcaktuara në Marrëveshjen e Gjellbër Evropiane, Agjendën e Gjellbër, dhe Marrëveshjen e Parisit, është e nevojshme që transporti të bëhet më i qëndrueshëm. Tre shtyllat për ta bërë këtë janë: 1) zhvendosja/kalimi nga rruga në hekurudhë, që do të thotë se pjesa e transportit në hekurudhë do të rritet në krahasim me transportin rrugor, 2) menaxhimi i kërkesës për lëvizshmëri dhe promovimi i mënyrave të transportit të qëndrueshëm, për të rritur pjesën/hisen e udhëtimeve të bëra në mënyrë të qëndrueshme dhe 3) promovimi i automjeteve më të pastra për të reduktuar në këtë mënyrë emetimet nga flota e automjeteve. Dy shtyllat e para mbulojnë tashmë nga objektivi specifik 1.2 "Transporti me cilësi të lartë dhe efikas i mallrave dhe pasagjerëve". Këtu shtjellohet shtylla e tretë e cila përfshin gjithashtu tre aspekte: a) monitorimin e emetimeve dhe vendosjen e standardeve më të rrepta të emetimeve që do të zbatohen përgjatë kohës, b) vendosjen e bazës ligjore nëpërmjet miratimit të direktivës së infrastrukturës së karburantit alternativ dhe përcaktimit të kornizës së politikave kombëtare për ndërtimin e një rrjeti të infrastrukturës së karburantit alternativ⁵ (të tilla si stacionet e mbushjes elektronike), c) nxitjen e marrjes së automjeteve me emetim zero.

Për më tepër, efektet e klimës në infrastrukturën e transportit dhe rrjedhimisht lëvizjen e njerëzve dhe bizneseve po bëhen më të dukshme. Deri në atë pikë, përmirësimi i infrastrukturës klimatike sipas udhëzimeve teknike të BE-së për përmirësim/korrigjim klimatik të infrastrukturës për periudhën 2021-2027 dhe standardet e BE-së janë një domosdoshmëri për të siguruar infrastrukturën e qëndrueshme (elastike) të transportit dhe për të siguruar ndikimin minimal të kushteve të rënda të motit tek mobiliteti i pasagjerëve dhe të biznesit.

Treguesit Objektivit Specifik 3.2	Pika fillestare 2022	Caku për vitin 2026	Caku për vitin 2030
Pjesa/hisja e automjeteve me lëndë djegëse alternative (hibride, elektrike, hidrogjeni)	0,85%	5%	10%
Pjesa e kamionëve 5 Euro e lart (N2 dhe N3) dhe autobusëve (M2 dhe M3) të flotës përkatëse	17,3%	20%	25%

⁵ Direktiva 2014/94/EU e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit e datës 22 tetor 2014 mbi vendosjen e infrastrukturës së karburantit alternativ

6. Mënyrat/llojet e transportit dhe multimodaliteti

Objektivat e përgjithshme të përcaktuara në strategji janë gjithëpërfshirëse për të gjitha mënyrat/llojet e transportit. E gjithë infrastruktura e transportit duhet të jetë në gjendje të mirë, shërbimet e cilësisë së lartë, udhëtimi i sigurt dhe ndikimi në mjedis të reduktohet. Mirëpo zbatimi i përditshëm i këtyre objektivave kryhet ende nga mënyra të ndryshme transporti. Kështu, kapitulli vijues mbulon mënyrat specifike të transportit dhe mënyrën se si ato kontribuojnë në arritjen e objektivave të përgjithshme. Objektivat e përgjithshme dhe mënyrat/llojet e transportit formojnë një strukturë matrice (shih tabelën 1) ku çdo mënyrë transporti përpunohet në kontekstin e tre objektivave të përgjithshëm dhe objektivave të tyre përkatëse specifike.

Përveç kësaj, për të arritur objektivat strategjike, të gjitha mënyrat e transportit duhet të shikohen të ndërlidhura me njëra-tjetrën. Ky quhet multimodalitet dhe përcakton parimet se si të shfrytëzohen më së miri pikat e forta të secilës mënyrë transporti duke shmangur dyfishimet e panevojshme. Një rast i veçantë është transporti detar. Pasi që Kosova nuk ka as porte, as rrugë ujore të brendshme, transporti detar përmendet vetëm në multimodalitet në kontekstin e qasjes në tre portet kryesore në vendet fqinje të cilat janë të rëndësishme për eksportet dhe importet e Kosovës.

Tabela 1. Raporti midis objektivave të përgjithshme dhe mënyrave/llojeve të transportit

Objektivat e përgjithshme Mënyrat e transportit	Objektivi i përgjithshëm 1 Lidhje transporti pa probleme	Objektivi i përgjithshëm 2 Një sistem transporti të sigurt-drejt vizionit zero Multimodaliteti	Objektivi i përgjithshëm 3 Transport i mençur dhe i qëndrueshëm
 Transporti rrugor	Infrastrukturë rrugore që funksionon mirë Cilësi e lartë e shërbimeve të transportit rrugor	Sjellja e sigurtë e përdoruesve Infrastrukturë rrugore e sigurt Autonjeto të sigurt Menaxhim i sigurtisë në trafik organizuar mirë	Digjitalizimi dhe shërbimet inovative Transport rrugor i qëndrueshëm dhe infrastrukturë rrugore fleksibile
 Transporti hekurudhor	Infrastrukturë hekurudhore që funksionon mirë Cilësi e lartë e shërbimeve të transportit hekurudhor	Infrastrukturë dhe mjete të vizitueshëm (lokomotiva) të sigurt hekurudhore Zbatimi i efikas i rregulloreve të sigurtisë (p.sh transporti i mallrave të rrezikshme)	Digjitalizimi në transportin hekurudhor Transport hekurudhor i qëndrueshëm dhe fleksibil
 Transporti ajror	Aeroporte që funksionojnë mirë Shumëllojshmëri e mirë e lidhjeve të shpeshta ajrore	Aeroporte të sigurt Trafik i sigurt ajror	Digjitalizimi në aviacion Aviacion i qëndrueshëm dhe fleksibil

6.1 Multimodaliteti

6.1.1 Parimi i multimodalitetit

Komisioni Evropian përkufizon "Multimodalitetin" në sektorin e transportit, ose "transportin multimodal" si përdorimi i mënyrave (ose mjeteve) të ndryshme të transportit në të njëjtin udhëtim. Koncepti zbatohet si për transportin e mallrave ashtu edhe për pasagjerët dhe në të dyja rastet tani mund të nxitet nga tendenca në rritje drejt dixhitalizimit. Multimodaliteti përfiton nga pikat e forta të mënyrave të ndryshme, të tilla si komoditeti, shpejtësia, kostoja, besueshmëria, parashikueshmëria, etj, dhe në kombinim mund të ofrojë zgjidhje më efektive të transportit për njerëzit dhe mallrat, të cilat

do të ndihmojnë në lehtësimin e presionit në rrugët tona të mbingarkuara dhe do ta bëjnë të gjithë sektorin më miqësor ndaj mjedisit, më të sigurt dhe me kosto efektive. Në këtë drejtim, multimodaliteti do të ndihmojë në krijimin e një sistemi transporti vërtet të qëndrueshëm dhe të integruar.⁶

Në mënyrë që të jetë e mundur, multimodaliteti kërkon infrastrukturë p.sh. vendi fizik ku do të bëhet ndërrimi i mënyrave të transportit dhe proceset e unifikuara p.sh. dokumentet e mallrave, standardet e sigurisë, sistemet e biletave. Po ashtu, shpesh varet nga informacioni i disponueshëm për klientin/konsumatorin, p.sh. planifikuesit e udhëtimeve. Kjo do të thotë se sektori publik dhe privat duhet të punojnë ngushtë së bashku për të integruar blloqet e ndryshme të ndërtimit të një udhëtimi multimodal. Ky bashkëpunim është diçka që sektori publik mund ta promovojë duke marrë një rol aktiv në lehtësimin e shkëmbimit të njohurive, ngritjen e platformave të bashkëpunimit dhe pjesëmarrjen në rrjetet ndërkombëtare etj.

6.1.2 Multimodaliteti në transportin e mallrave

Multimodaliteti në transportin e mallrave përgjithësisht konsiderohet ekonomikisht i qëndrueshëm në distanca që tejkalojnë 300 km. Meqenëse Kosova është një vend relativisht i vogël, kjo do të thotë se transporti multimodal i mallrave duhet të konsiderohet kryesisht në kontekstin e transportit ndërkombëtar krahasuar me transportin e brendshëm. Më saktësisht, integrimi rrugor-hekurudhor është ai që do të ishte shtylla kurrizore e multimodalitetit në Kosovë.

Për sa i përket infrastrukturës, Miradia është aktualisht terminali kryesor multimodal, ndërsa lokacionet e tjera të terminaleve do të konsiderohen paralelisht me zhvillimin e projekteve të modernizimit të hekurudhës. Më e rëndësishmja është porti i 'thatë' në Shkabaj pranë Prishtinës. Për më tepër, qasja në терминаlet dhe objektet e shërbimit duhet t'i mundësohet të gjitha ndërmarrjeve, private dhe shtetërore.

Në drejtim të nxitjes së zhvillimit të kompanive që ofrojnë dhe përdorin shërbime multimodale bashkëpunimi me institucionet joqeveritare do të forcohet, në mënyrë që të punohet së bashku me subjektet përkatëse ndërkombëtare për promovimin e multimodalitetit në nivel rajonal. Transpozimi dhe zbatimi i direktivës së transportit të kombinuar si dhe Rregullorja (EU) 2020/1056 mbi transportin elektronik të mallrave do të sigurojë kornizën për zhvillimin më të shpejtë të multimodalitetit.

Duhet të merren parasysh veprimet e targetuara në mënyrë që të sigurohet që transporti i mallrave të rrezikshme të kryhet sipas standardeve të duhura të sigurisë, në përputhje me Direktivën 2008/68/EC për transportin tokësor të mallrave të rrezikshme. Duhet të rritet bashkëpunimi ndër sektorial në mënyrë që të sigurohet që shërbimet përkatëse po zhvillojnë procedura për fushat e tyre specifike të kompetencës. Për shembull që departamentet e zjarrfikësve kanë agjentët e duhur të shuarjes së zjarrit për substancat e transportuara në çdo rrjet specifik dhe mjetet e përshtatshme për ndërhyrje në rast aksidenti, veçanërisht sa i përket qendrave multimodale.

Për sa i përket transportit detar, Kosova mbështetet më së shumti në tre porte të huaja – Durrës, Selanik dhe Tivar. Në këtë mënyrë, investimet në infrastrukturën hekurudhore, rrugore, kufitare dhe terminale do të marrin në konsideratë nevojën për të përmirësuar lidhjet multimodale me këto porte.

⁶ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/logistics-and-multimodal-transport/2018-year-multimodality_en

6.1.3 Multimodaliteti në transportin e udhëtarëve

Ndërsa transporti i mallrave ka kërkesa shumë specifike për të përdorur në mënyrë efektive multimodalitetin, transporti i pasagjerëve pothuajse gjithmonë përdor një lloj multimodaliteti. Edhe udhëtimi më i thjeshtë me autobus në përgjithësi kërkon që përdoruesi të ecë deri në stacionin e autobusit, që do të thotë se duhet të ketë mjedis tërheqës dhe të sigurt për ecje. Në përgjithësi, kjo do të thotë se pas krijimit të infrastrukturës bazë dhe shërbimeve për transport publik efektiv, multimodaliteti është faktori i tretë më i rëndësishëm i konkurrencës së transportit publik. Planifikimi duhet të bashkërendohet me nivelin komunal për të siguruar një qasje të harmonizuar ndërmjet strategjive kombëtare dhe hekurudhore, si dhe planeve të qëndrueshme të lëvizshmërisë urbane. Gjithashtu, një theks më i fortë do t'i vihet garantimit të të drejtave të pasagjerëve.

6.1.3.1 Multimodaliteti me transportin hekurudhor

Meqenëse strategjia synon të rigjallëroj transportin hekurudhor në Kosovë dhe efektiviteti i lidhjeve hekurudhore mbështetet shumë në integrimin me mënyrat e tjera të transportit, është shumë me rëndësi që të inkorporohen zgjidhjet e multimodalitetit në projektet e planifikuara hekurudhore (shih kapitullin 6.3). Hekurudha do të ishte shtylla kurrizore/kryesore e transportit të shpejtë ndërkombëtar dhe ndërqytetar ndërmjet qendrave rajonale. Duhet të planifikohen tërësisht vendndodhja e stacioneve/vend-ndalimeve dhe stacioneve hekurudhore, të objekteve përcjellëse aty (parkimi afatshkurtër dhe afatgjatë për makina, biçikleta, vend-ndalimi i autobusave, tualetet, etj.), si dhe qasja në to me mënyra të ndryshme transporti.

6.1.3.2 Integrimi i lidhjeve të autobusëve ndërmjet-qyteteve dhe lëvizshmërisë urbane

Duke qenë se hekurudha do të lidhë vetëm qendrat rajonale me njëra-tjetrën dhe zhvillimi i saj do të marrë kohë, autobusët ndërmjet-qyteteve do të mbeten një shërbim i rëndësishëm për transportin kombëtar dhe rajonal. Megjithëse ndalesat dhe stacionet e tyre janë përgjithësisht më të vogla në krahasim me hekurudhat, ata ende kanë nevojë për qasje të ngjashme me mënyrat e tjera të transportit. Për shembull, në zonat më rurale, theksi mund të jetë në objektet parko-dhe-udhëto (park-and-ride) për t'i lejuar përdoruesit të kenë qasje në rrjetin e autobusëve nga vende të largëta me makinë. Në zonat urbane mund të nevojitet parkim i sigurt i biçikletave. Vendndodhjet e vend-ndalesave/stacioneve të autobusëve janë gjithashtu të rëndësishme për të minimizuar distancën që përdoruesit duhet të kalojnë nga njëri autobus në tjetrin. Kur planifikohet integrimi i mënyrave të ndryshme të transportit publik duhet të mbahet gjithashtu parasysh zhvillimi i mikromobilitetit dhe zgjidhjeve të reja të lëvizshmërisë. Për shembull, marrja me qira afatshkurtër e makinave të cilat shfrytëzojnë automjete elektrike dhe mund të ketë nevojë edhe për stacione të mbushjes/karikimit.

6.1.3.3 Integrimi i sistemeve të informacionit dhe biletave

Siç u përmend në hyrje tek multimodaliteti, disponueshmëria e informacionit (në kohë reale) mund të jetë një faktor kyç që përcakton suksesin e multimodalitetit. Nga informacioni statik i "stillit të posterit" deri te mjetet elektronike të planifikimit të udhëtimit dhe informacioni në kohë reale në automjete - të gjitha mundësojnë zgjedhjen e kombinimit më të mirë të transportit dhe lehtëson ankthin që lidhet me ndryshimin e transportit. Opsionet e ndryshme për blerjen e biletave zgjerojnë bazën e mundshme të përdoruesve dhe e bëjnë më tërheqëse përvojën e përdorimit të transportit publik. Teknologjitë e reja siç është Mobiliteti si Shërbim mund të luajnë një rol kyç në të ardhmen për ofrimin e opsioneve të lëvizshmërisë ditore.

6.2 Transporti rrugor

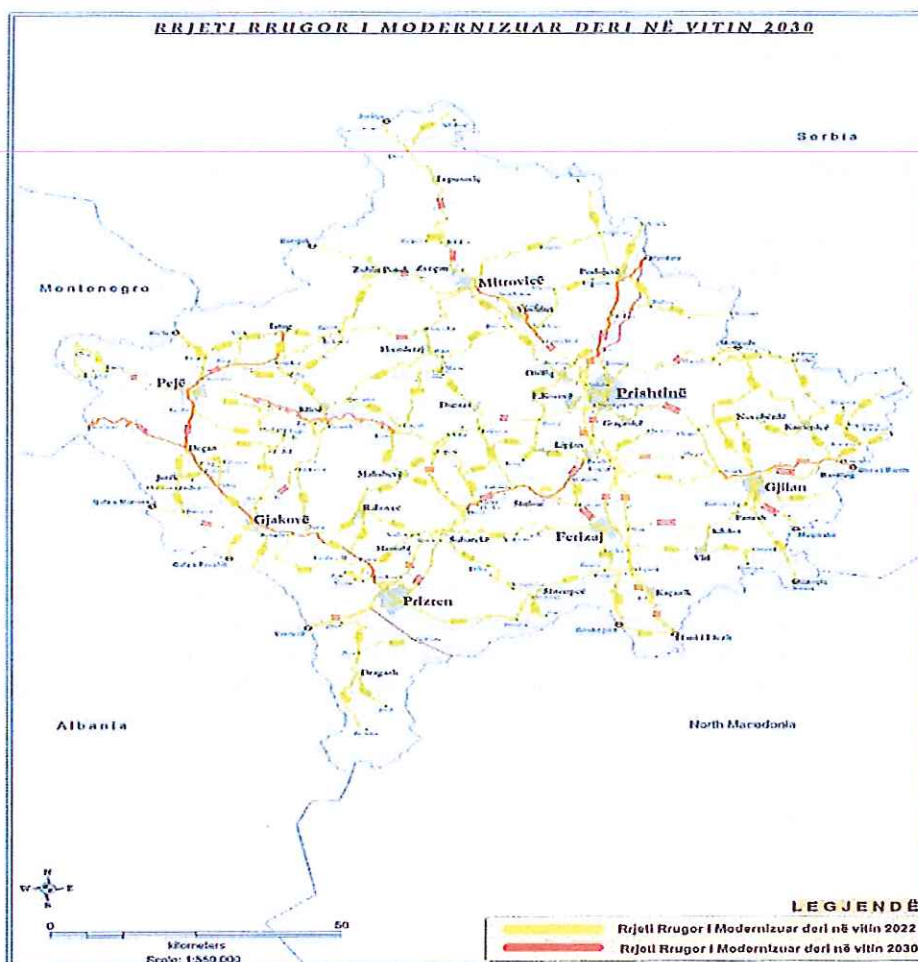
6.2.1 Transport rrugor efikas

Transporti rrugor deri tani mbetet mënyra më e rëndësishme e transportit brenda vendit. Është gjithashtu një mënyrë shumë e rëndësishme për transportin rajonal të mallrave dhe pasagjerëve. Kështu, ndonëse strategjia parasheh një kalim nga rruga në hekurudhë, përmirësimet në transportin rrugor ende përbëjnë përfitimin më të madh për përdoruesit e transportit në Kosovë.

6.2.1.1 Infrastruktura rrugore që funksionon mirë

Zhvillimi i infrastrukturës rrugore

Kapaciteti i infrastrukturës rrugore duhet të jetë në gjendje të shërbejë në mënyrë të sigurt kërkesën e transportit, projektioni i zhvillimit ekonomik dhe lidhjen e Kosovës me vendet fqinje dhe qasje në TEN-T. Rrugët me kapacitet më të lartë – autoudhe - do të zhvillohen për të shërbyer një trafik mesatar vjetor ditor që tejkalon 17,000 automjete. Prioritet është kompletimi sipas TCT i rrjeteve bazë dhe gjithëpërfshirëse TEN-T. Zhvillimi i rrugëve që do të lidhe Prishtinën me qendrat tjera kryesore të Kosovës, të bëhet me zgjerimin e rrugëve ekzistuese duke ofruar shërbime zhvillimeve hapsinore përgjatë rrugës dhe duke ofruar zhillim të shpejtësisë maksimale së paku 80km/h për përdoruesit e rrugës.



Mirëmbajtja e infrastrukturës rrugore

Aktualisht kërkesat për riparimet e rrugëve që përfshihen në kontratat trevjeçare të mirëmbajtjes së rrugëve përcaktohen me inspektim vizual nga menaxheret rajonalë. Në të ardhmen do të vendoset sistemi i menaxhimit të aseteve rrugore (RAMS) për të harmonizuar kriteret për gjendjen e rrugëve dhe punimet e riparimit të tenderuara në kontratat e mirëmbajtjes. Kjo do të mundësojë krahasimin më të mirë të fizibilitetit të punimeve të ndryshme të riparimit dhe në këtë mënyrë do të përmirësojë efektivitetin e kostos së punimeve të tenderuara.

Për sa i përket mirëmbajtjes rutinore (mirëmbajtje dimërore dhe verore) duhet të futen teknologji të reja për të reduktuar efektet negative të mirëmbajtjes në mjedis dhe në gjendjen afatgjatë të rrugëve.

Kapaciteti i planifikimit, inxhinierisë dhe mbikëqyrjes

Planifikimi, inxhinieria dhe mbikëqyrja e përmirësuar në zhvillimin e rrugëve duhet të rrisë efektivitetin e fondeve të përdorura si për zhvillimin ashtu edhe për mirëmbajtjen e rrugës. Kjo do të thotë rritje e kënaqësisë së përdoruesve të rrugës për të njëjtën sasi fondesh. Prioritetet janë si më poshtë:

- Ngritja e një strukture të veçantë në administratën shtetërore, përgjegjëse për rrugët e cila do të përfshijë dhe nuk do të kufizohet në planifikimin, menaxhimin, sigurinë dhe zhvillimin e infrastrukturës rrugore, automjeteve, SIT etj.
- Ngritja dhe zhvillimi i një baze të dhënave gjithëpërfshirëse për rrjetin rrugor dhe e cila është lehtë e përdorshme nga administrata shtetërore e rrugëve dhe nga shfrytëzuesit e rrugëve si dhe përmbush kërkesat e standardeve më të larta të data bazave për rrugë, duke përfshi dhe mos u kufizuar në RAMS, HDM-4 dhe sisteme tjera të të dhënave.
- Aprovimi i rregullave, standardeve, manualeve për përgatitje, ekzekutim, mbikëqyrje të projekteve/kontratave për mirëmbajtje, ndërtim, rehabilitim, sinjalizim etj.
- Ngritja dhe aftësimi permanent i kapaciteteve në menaxhimin dhe mbikëqyrjen e projekteve/kontratave për mirëmbajtje, ndërtim, rehabilitim, sinjalizim etj.

6.2.1.2 Shërbime transporti rrugor me cilësi të lartë

Transporti i mallrave

Veprimet e sektorit publik në fushën e transportit të mallrave do të krijojnë kushte të barabarta për kompanitë e transportit brenda dhe jashtë vendit duke mundësuar një shërbim në kohë, të besueshëm dhe të sigurt që promovon konkurrencën e ekonomisë së Kosovës. Kjo përfshin përmirësimin e kontroleve periodike të operatorëve, lejeve të tyre, ngarkesave dhe automjeteve, punën drejt anëtarësimin në organizata ndërkombëtare, marrëveshjeve dhe lejeve të drejta dypalëshe, thjeshtimin e procedurave kufitare, doganave, licencimit dhe lejeve, veçanërisht duke ofruar shërbim dixhital, duke ndihmuar në dixhitalizimin e sektorit dhe duke përmirësuar qasjen në terminale.

Transporti publik

Transporti publik ka një rol kyç për të luajtur në ofrimin e opsioneve të barabarta të lëvizshmërisë për të gjithë njerëzit. Ai është gjithashtu i rëndësishëm në arritjen e objektivave të qëndrueshmërisë së sektorit të transportit pasi ka një gjurmë mjedisore dukshëm më të ulët se sa udhëtimi me makinë. Në zonat urbane ndihmon në krijimin e një mjedisi urban të sigurt dhe të përqendruar në njerëz. Për të arritur të gjitha këto, transporti publik duhet të jetë i qasshëm, i besueshëm dhe komod. Meqenëse qasja hekurudhore është e kufizuar në qytetet dhe vendbanimet kryesore përgjatë hekurudhës që lidhen me Prishtinën, një pjesë e madhe e kërkesës për udhëtime ende do të mbulohej nga lidhjet me autobus. Meqenëse rregullimi dhe ofrimi i transportit publik është i ndarë midis qeverive në nivel kombëtar dhe vendor, është me rëndësi që ato të bashkëpunojnë për të rritur atraktivitetin e transportit publik, sepse ky i fundit është shumë i varur nga një sistem i integruar pa probleme.

Transporti publik ndërqytetës dhe rajonal

Menaxhimi dhe ofrimi i transportit publik ka nevojë për një reformë të madhe për të konsoliduar sektorin aktualisht të fragmentuar dhe jofitimprurës, ndërsa në të njëjtën kohë të gjejë mënyra për të ofruar lidhje më të mira me zonat me shërbime të pamjaftueshme. Megjithatë kjo nuk mund të bëhet në mënyrë të rastësishme (kuturu). Kështu që do të mbahen diskutime të plota publike me të gjithë akterët përkatës për të arritur në një plan gjithëpërfshirës – një program zhvillimi të transportit publik. Së bashku me lidhjet ndërqytetëse, kjo do të përfshijë një koncept për përmirësimin e lidhjeve të transportit publik për lëvizjet ditore në shtatë regjionet e Kosovës.

Transporti publik lokal

Qeveria kombëtare do të ofrojë shërbime këshillimore për komunat në lidhje me qëllimin, formatin, përgatitjen dhe monitorimin e planeve të transportit lokal, duke përfshirë zbatimin e bashkëpunimit në përputhje me objektivat kombëtare të transportit dhe detyrimin e komunave për të hartuar këto plane në përputhje me strategjinë kombëtare të transportit. Kjo do të bëhet në konsultim me Asociacionin e Komunave dhe Ministrinë e Pushtetit Lokal. Do të krijohet një ndërlidhje formale me komunat për t'i mbështetur ato në zhvillimin e planeve të transportit urban. Mbështetja për zhvillimin e lëvizshmërisë urbane nuk do të kufizohet vetëm në transportin publik, por do të përfshijë të gjitha mënyrat e lëvizshmërisë në mjedisin urban dhe shërbimet e integritetit si informacioni dhe blerja e biletave në kohë reale (shih seksionin 6.1.3.1).

6.2.2 Transport i sigurt rrugor

Transporti rrugor është shkaktari më i madh i viktimave në transport. Prandaj, përmirësimi më i madh duhet të bëhet në transportin rrugor në mënyrë që të përmirëshet siguria. Kosova duhet të bëhet një nga performuesit më të mirë në vendet e Ballkanit Perëndimor sa i përket sigurisë në trafik dhe duhet të jetë së paku në nivel mesatar krahasuar me vendet e BE-së. Për të arritur këtë, të gjithë pjesëmarrësit në trafik dhe në planifikim të trafikut duhet të bashkëpunojnë dhe të marrin përgjegjësinë për krijimin e një mjedisi të sigurt të trafikut. Meqenëse siguria në trafik është një fushë komplekse ndërdisiplinore me detaje të shumta që duhen respektuar, do të miratohet një program i ri për sigurinë në trafik që mbulon më në detaje çështjet e paraqitura më poshtë.

6.2.2.1 Sjellje e sigurt në trafik

Trafiku i sigurt fillon me shfrytëzuesit e trafikut që kuptojnë rreziqet e trafikut dhe marrin përgjegjësinë në krijimin e një mjedisi të sigurt trafiku. Kjo vlen si për shoferët profesionistë ashtu edhe për shoferët joprofesionistë. Për të lehtësuar, këtë fushat e mëposhtme prioritare do të adresohen në programin e sigurisë në trafik: edukimi dhe fushatat në trafik, edukimi, trajnimi dhe licencimi i shoferëve, fëmijët dhe shfrytëzuesit e rinj të rrugës, shfrytëzuesit e moshuar të rrugës, këmbësorët, biçikletat, motoçikletat, kamionët dhe autobusët, kujdesi pas aksidentit.

6.2.2.2 Infrastruktura e sigurt rrugore

Shfrytëzuesit e trafikut kanë nevojë për infrastrukturë të sigurt për të qenë plotësisht në gjendje të marrin hise në përgjegjësinë e sigurisë së trafikut. Temat e mëposhtme do të trajtohen në programin e sigurisë në trafik: menaxhimi i sigurisë së infrastrukturës, reduktimi i shpejtësisë në pika dhe fshatra të rrezikshëm, rrugë me dy korsi me udhëkryqe në një nivel, barriera të sigurisë dhe shënjimi i rrugëve, siguria e punimeve në rrugë.

6.2.2.3 Automjete të sigurta

Gjatë dekadës së fundit, përmirësimet në sigurinë pasive të automjeteve kanë luajtur rolin më të madh në uljen e numrit të viktimave rrugore. Është e qartë se automjetet e reja ofrojnë siguri më të lartë

dhe reduktojnë viktimat dhe lëndimet e rënda kur ndodhin aksidente. Vitet e fundit kontrolli teknik i automjeteve është përmirësuar ndjeshëm, por ende mund të bëhem përmirësime. Programi i sigurisë në komunikacion do të trajtojë së paku këto tema: kontrollin teknik të automjeteve, sistemin e kontrollit të automjeteve në rrugë nga policia dhe Inspektorati i Ministrisë së Infrastrukturës, kontrolli i mbingarkimit dhe siguria e ngarkesave.

6.2.2.4 Menaxhimi i mirë-organizuar i sigurisë në trafik

Aspekti multidisiplinar i menaxhimit të sigurisë në trafik kërkon bashkëpunim të mirë ndërmjet institucioneve të ndryshme, si dhe mjete, të dhëna dhe aftësi të avancuara. Programi i sigurisë në trafik do të trajtojë temat e mëposhtme në mënyrë që ta lehtësoj atë: mbledhjen dhe shpërndarjen e të dhënave të sigurisë në trafik bazuar në CADAS⁷, transpozim efikas dhe zbatim të rregulloreve të sigurisë (përfshirë *acquis* të BE-së të zbatueshme për tahografët, transportin e mallrave të rrezikshme, peshat dhe dimensionet, kompetencën e shoferëve profesionistë, etj.), një kuadër efikas për bashkëpunimin ndërmjet autoriteteve të ndryshme.

6.2.3 Transport rrugor i mençur/smart dhe i qëndrueshëm

Ndryshimi në paradigmen e transportit i përmendur në objektivin e përgjithshëm 3, ndikon më shumë në transportin rrugor. Siç ishte rasti me sigurinë e transportit, transporti rrugor është kontribuuesi më i madh në efektet negative mjedisore dhe në këtë mënyrë ka potencialin më të madh për përmirësim. Ky përmirësim vjen në shumë forma. Një kalim drejt mënyrave më të qëndrueshme të transportit (transporti hekurudhor, transporti publik) siç mbulohet në kapitujt e tjerë të strategjisë është një hap i rëndësishëm. Ky kapitull mbulon zbatimin e sistemeve inteligjente të transportit, shërbimet inovative, karburantet alternative dhe elasticitetin e rrugëve ndaj ndryshimeve klimatike.

6.2.3.1 Dixhitalizimi dhe shërbimet inovative

Dixhitalizimi në transportin rrugor merr shumë forma. Direktiva 2010/40/EU⁸ mbulon shumë sisteme inteligjente të transportit (SIT) të cilat duhet të zbatohen edhe në Kosovë. Për ta bërë këtë do të miratohet një program SIT. Prioritetet e para në këtë fushë do të jenë zbatimi i sistemeve të SIT të lidhura me rrugët (tabelat e ndryshueshme rrugore, kamerat rrugore, moti rrugor, numërimi i trafikut, etj.) Përveç veprimeve të listuara në direktivë, do të hartohet një koncept për krijimin e një sistemi mbarëkombëtar elektronik të biletave në Kosovë, i cili do të jetë pjesë e programit të zhvillimit të transportit publik.

Dixhitalizimi i transportit të mallrave dhe logjistikës inkurajohet përmes Rregullores (EU) 2020/1056 mbi transportin elektronik të mallrave për të reduktuar kostot administrative, për të përmirësuar aftësitë zbatuese të autoriteteve kompetente dhe për të rritur efikasitetin dhe qëndrueshmërinë e të gjitha mënyrave të transportit. Rregullorja duhet të transpozohet dhe të vendoset sistemi i certifikimit për të mundësuar një shkëmbim informacioni elektronik të ndërveprueshëm për mallrat, duke reduktuar barrën administrative për operatorët e logjistikës dhe duke lehtësuar transportin multimodal.

⁷ Korniza e përbashkët e të dhënave të aksidenteve rrugore në Evropë. <https://eëë.itf-oe.cd.org/sites/default/files/docs/3-yannjs.pdf>

⁸ DIREKTIVA 2010/40/BE E PARLAMENTIT DHE E KËSHILLIT EVROPIAN e datës 7 korrik 2010 mbi kornizën për vendosjen e sistemeve inteligjente të transportit në fushën e transportit rrugor dhe për ndërlidhjet me mënyrat e tjera të transportit.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32010L0040&rid=9>

Për sa i përket shërbimeve inovative, do të ndryshohet legjislacioni për të mundësuar përdorimin e sigurt të teknologjive dhe shërbimeve të reja në varësi të pjekurisë dhe shtrirjes së këtyre shërbimeve.

6.2.3.2 Transport i qëndrueshëm rrugor dhe infrastrukturë rrugore fleksibile

Përveç rritjes së konkurrencës së mënyrave të qëndrueshme të udhëtimit dhe kufizimit të numrit të udhëtimeve të kryera me makina, çelësi për reduktimin e efekteve negative mjedisore të transportit rrugor qëndron te automjetet më të pastra, veçanërisht automjetet me karburant alternativ. Me hyrjen e më shumë automjeteve elektrike në treg dhe uljen e çmimeve, mund të pritet që të rritet adoptimi i hershëm i automjeteve elektrike. Kjo kërkon një rrjet të karikimit/mbushjes për të dy opsionet e karikimit, të rregullt dhe të shpejtë. Së bashku me kompanitë private dhe komunat lokale, do të diskutohen opsionet më të mira për krijimin e rrjetit. Gjithashtu do të merren parasysh stimuj shtesë për futjen e automjeteve me emetim zero. Për automjetet konvencionale testimi i shkarkimeve do të përmirësohet dhe, aty ku është e aplikueshme, standardi EURO 6 do të vendoset.

Ndryshimet klimatike pritet të rrisin ashpërsinë dhe shpeshtësinë e ndodhjeve ekstreme të motit dhe në këtë mënyrë të ulin besueshmërinë në sistemin e transportit. Një projekt i udhëhequr nga TCT do të përpunojë vlerësimin e cenueshmërisë së rrjetit rrugor për të gjithë rajonin dhe ai do të miratohet nga Kosova duke përfshirë Planin e Veprimit të Rezistencës për Rrugët në Rrjetin Kryesor /Gjithëpërfshirës.

Përveç kësaj, nevojitet një kuptim më i mirë i efektivitetit të masave të ndryshme drejt reduktimit të efektit mjedisor të transportit, së bashku me ndërgjegjësimin më të madh për zgjidhjet e mundshme. Kështu, sistemi për mbledhjen e të dhënave, analizat dhe monitorimin e ndikimit dhe kosto-përfitimit, do të përmirësohet dhe do të iniciohen projekte për rritjen e ndërgjegjësimit.

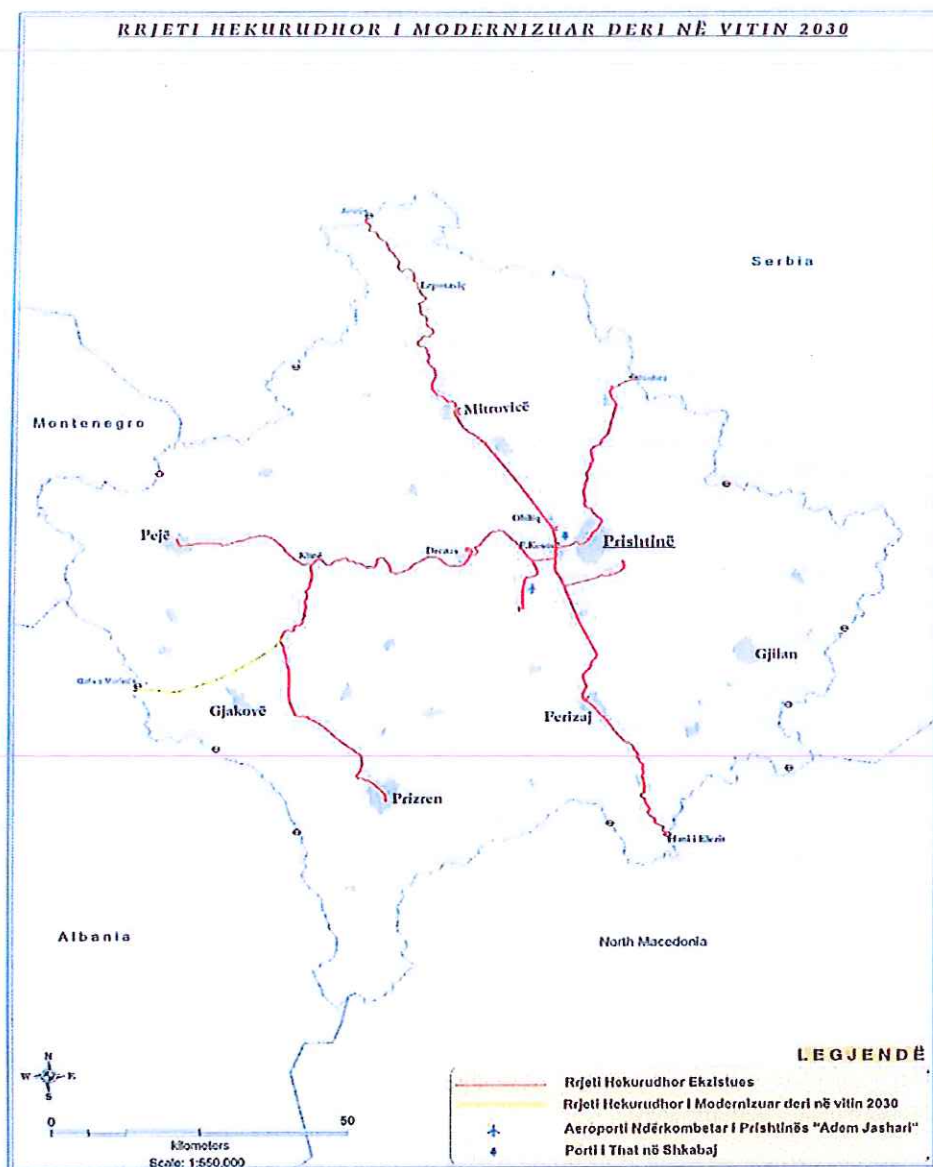
6.3 Transporti hekurudhor

6.3.1 Një alternativë konkurruese për transportin rrugor

Zhvillimi i hekurudhës dhe kalimi nga rruga në hekurudhë është çelësi për ta bërë transportin më të qëndrueshëm dhe sigurimin e lidhjeve të sigurt dhe të shpejta si ndërkombëtarisht, ashtu edhe ndërmjet rajoneve dhe zonave industriale të ndryshme të Kosovës. Në ndërthurje me zhvillimin e terminaleve multimodale, transporti i mallrave përmes hekurudhës do të rritet ndjeshëm. Hisja kryesore e tij do të jetë eksporti dhe importi, për shkak të përmirësimit të ndërveprueshmërisë dhe lidhjeve më të mira me portet e huaja. Por do të përfitojnë edhe transporti vendor i mallrave, veçanërisht sektorët industrialë. Pas modernizimit të infrastrukturës, do të mund të përmirësohet edhe transporti i pasagjerëve, i cili mund të bëhet shtylla kurrizore e lidhjeve ndërqytetëse.

6.3.1.1 Infrastruktura hekurudhore që funksionon mirë

Hapi i parë për modernizimin e shërbimit hekurudhor është modernizimi i infrastrukturës. Hekurudha e modernizuar duhet të lejojë shpejtësi prej të paktën 120 km/h, të jetë kryesisht me një binar dhe jo e elektrizuar. Rehabilitimi i hekurudhës ekzistuese ka filluar me rindërtimin e Linjës/korridorit 10 e cila do të përfundojë deri në vitin 2025 me disa pjesë të përfunduara deri në vitin 2027 dhe do të vazhdojë me lidhjet lindje-perëndim. Po ashtu, do të planifikohen lidhje të reja që lidhin Kosovën me Shqipërinë (duke përfshirë lidhjen me qytetin e Gjakovës), që lidhin aeroportin e Prishtinës, ndërtimin e një stacioni të ri qendror në Prishtinë dhe një terminali portual të 'thatë' në Shkabaj. Të gjitha stacionet dhe vend-ndalimet e modernizuara dhe të reja duhet të kenë infrastrukturë adekuate për të përmirësuar multimodalitetin me mënyra të tjera transporti.



6.3.1.2 Shërbime të transportit hekurudhor me cilësi të lartë

Paralel me modernizimin e infrastrukturës do të kryhet modernizimi i ofrimit të shërbimeve në hekurudha. Kjo përfshin transportin e mallrave dhe të pasagjerëve.

Transport mallrash përmes hekurudhës

Për ta bërë transportin hekurudhor të mallrave më konkurrues, do të bëhet transpozimi dhe zbatimi i legjislacionit përkatës të BE-së për specifikimet teknike dhe ndërveprueshmërinë. Siç u përmend më lartë, meqenëse Kosova është një vend i vogël, transporti hekurudhor i mallrave është më i realizueshëm për transportin ndërkombëtar. Në këtë mënyrë, suksesi i modernizimit të hekurudhave varet nga integrimi i të gjithë rajonit të Ballkanit Perëndimor në TEN-T dhe gjithashtu edhe nga nxitja

e lidhjeve me Evropë - Azi. Njohja reciproke e dokumenteve në nivele rajonale (si licencat e operimit, licencat e drejtuesve të trenit, certifikatat e sigurisë, autorizimi i automjeteve), hapja e tregut hekurudhor në nivel rajonal dhe ndërveprueshmëria do t'i ndihmonte hekurudhat të tërheqin më shumë vëllime transporti dhe t'i ndihmojnë ato të bëhen alternativë e besueshme për transportin rrugor. Që kjo të ndodhë Kosova duhet të marrë pjesë aktive në bashkëpunimin rajonal sipas nenit 11 të traktatit të komunitetit të transportit. Hapi i parë për zbatimin e traktatit ka qenë një protokoll me Maqedoninë që lejon qasje në infrastrukturë në të dyja vendet. Procesi i nënshkrimit të protokolleve me partnerët e tjerë do të vazhdojë. Përveç kësaj, Kosova do të aplikojë në organizatat relevante ndërkombëtare (UIC, RNE, ERA, CIM, RID)/.

Së bashku me vendet e Ballkanit Perëndimor, Kosova do të aplikojë për t'u përfshirë në mekanizmin e Korridorit të Transportit Hekurudhor. Kjo ofron mundësi për krijimin e kornizës konkrete të bashkëpunimit ndërmjet menaxherëve të infrastrukturës dhe ndërmarrjeve hekurudhore për të përmirësuar planifikimin e infrastrukturës, për të rënë dakord për procesin e mirëmbajtjes dhe për qasje më të mirë në binarë përgjatë korridoreve të tëra. Pasi të miratohet propozimi i ri i udhëzimeve TEN-T, i cili specifikon ngritjen e RFC-së në Ballkanin Perëndimor, Kosova do të marrë pjesë aktive në ndërtimin e kornizës së RFC-së.

Për të shfrytëzuar sistemin e ndërveprueshëm hekurudhor është gjithashtu i nevojshëm edhe modernizimi i mjeteve lëvizëse. Që të ndodhë kjo, do të zbatohet dhe fuqizohet kufizimi për mjetet lëvizëse që nuk janë në përputhje me kërkesat në mënyrë që të motivohen operatorët për të rinovuar mjetet e tyre lëvizëse.

Transporti i udhëtarëve në hekurudha

Krahas rritjes së shpejtësisë në hekurudha përmes investimeve të lartpërmendura, suksesi i transportit të pasagjerëve varet nga mjetet e reja lëvizëse dhe nga rritja e frekuencave. Marrëveshjet e shërbimeve publike për ofrimin e transportit të pasagjerëve do të përditësohen për të siguruar cilësi më të lartë në transportin e udhëtarëve. Përmirësimi i sistemeve të informacionit dhe biletave do të përfshihet në konceptin e sistemit të biletave elektronike mbarëkombëtare të përmendur në paragrafin 6.1.3.1.

6.3.2 Siguria në hekurudha

Hekurudha e modernizuar do të lejojë shpejtësi më të mëdha në krahasim me atë të sotmen, duke çuar në pasoja potencialisht më të rënda nga aksidentet. Për të zbutur këtë, të gjitha projektet e rehabilitimit duhet të marrin një parasysh përmirësimin e sigurisë në hekurudha, si dhe flota e automjeteve duhet të përmirësohet.

6.3.2.1 Infrastrukturë dhe mjete lëvizëse (lokomotiva) të sigurta hekurudhore

Rikonstrukcionet e reja do të bëhen në përputhje me kërkesat e Standardeve Teknike të Ndërveprueshmërisë dhe standardeve evropiane duke përfshirë vendosjen e ERTMS. Siguria e vendkalimeve/kryqëzimeve të nivelit është vlerësuar dhe vendkalimet/kryqëzimet me rrezik të lartë do të përmirësohet. Meqenëse shumica e aksidenteve në hekurudha ndodhin në vendkalime/kryqëzime, kjo temë do të detajohet në Programin e Sigurisë Rrugore dhe planin e veprimit.

Modernizimi i mjeteve lëvizëse/lokomotivave të përmendura në 6.2.1.2 gjithashtu do të përmirësojë sigurinë duke përmbushur kërkesat e vendosura për transportin e mallrave të rrezikshme. Në veçanti parku i cili përdoret për substanca të cilat barten më së shpeshti, si karburantet. Aty ku mirëmbajtja nuk është e realizueshme/e mundur, zëvendësimi i artikujve/mjeteve që nuk janë në përputhje me kërkesat ligjore – Direktiva 2008/68/EC për transportin e brendshëm të mallrave të rrezikshme dhe Rregulloret në lidhje me Transportin Ndërkombëtar të Mallrave të Rrezikshme përmes Hekurudhës

(RID) – duhet të planifikohet nga operatorët ekonomikë përkatës në bashkëpunim me institucionet financiare ndërkombëtare përkatëse të cilët mund të ndihmojnë.

6.3.2.2 Zbatimi efikas i rregulloreve të sigurisë

Ndonëse rregullorja e sigurisë hekurudhore është në përputhje me acquis të BE-së, zbatimi i këtyre rregulloreve mund të përmirësohet. Me qëllim të lehtësimit më të mirë të rekomandimeve të njësisë për hetimin e aksidenteve, rregullorja për hetimin e aksidenteve hekurudhore dhe të aviacionit do të veçohet nga Ligji i Hekurudhave të Kosovës dhe Ligji i Aviacionit Civil dhe do të bashkohen në një rregullore.

6.3.3 Transporti hekurudhor i zgjuar dhe i qëndrueshëm

6.3.3.1 Dixhitalizimi në transportin hekurudhor

Shtylla e dixhitalizimit në hekurudhë është futja e ERTMS. Të gjitha pjesët e reja dhe të modernizuara do të përfshijnë ERTMS dhe siç u përmend më parë do të kërkojnë mjete të reja lëvizëse në përputhje me ERTMS. Siç u përmend më lartë, përmirësimi i sistemeve të Informacionit dhe biletave do të përfshihet në konceptin e sistemit të biletave elektronike mbarëkombëtare.

6.3.3.2 Transport hekurudhor i qëndrueshëm dhe fleksibil

Modernizimi i transportit hekurudhor për të nxitur kalimin nga ai rrugor në atë hekurudhor është në vetvete një lehtësues kryesor i transportit të qëndrueshëm. Përveç kësaj, mjetet e reja lëvizëse/lokomotivat duhet të jenë më miqësore me mjedisin dhe siguria e shtuar do të minimizojë aksidentet e rrezikshme. Një projekt i udhëhequr nga TCT do të përpunojë vlerësimin e cenueshmërisë së rrjetit hekurudhor për të gjithë rajonin dhe ai do të miratohet nga Kosova duke përfshirë Planin e Veprimit të Rezistencës për Hekurudhat në Rrjetin Kryesor/Gjithëpërfshirës.

6.4 Transport ajror

Me kalimin e ekonomisë drejt një ekonomie dixhitale dhe të bazuar në shërbime me kompani me vlerë të lartë të shtuar, ekziston një nevojë në rritje për lidhje të shpejta ndërkombëtare me qendrat kryesore të biznesit dhe partnerët e rëndësishëm tregtarë. Për të mbështetur sektorin e biznesit në rritje, zhvillimi i transportit ajror siguron këto lidhje. Në të njëjtën kohë, është me rëndësi të garantohen nivele më të larta të sigurisë në aviacion dhe të zvogëlohet ndikimi i tij i lartë mjedisor.

6.4.1 Lidhja e Kosovës globalisht

6.4.1.1 Aeroporte që funksionojnë mirë

Marrëveshja koncesionare me Aeroportin Ndërkombëtar të Kosovës LIMAK J.S.C. ka mundësuar sjelljen e aeroportit të Prishtinës në standarde të mira ndërkombëtare. Terminali, platforma dhe sistemi i përmirësuar i ILS bëjnë të mundur që t'i shërbejë në mënyrë adekuate kërkesave aktuale dhe të afërta të trafikut, i cili deri në vitin 2025 pritet të rritet në 4.5 milionë pasagjerë. Prandaj, aktualisht nuk planifikohen përmirësime të mëdha. Përmirësimet më të vogla do të përfshijnë zgjerimin e zonës së portës së Imbarkimit/hipjes (nga 8 në 12), pajisjet e shërbimit të avionëve, dhe për sa i përket funksionimit do të rritet koha e pikut të operimit. LIMAK po përgatitet që Terminali i klientëve të lidhet me portin e 'thatë'.

6.4.1.2 Shumëllojshmëri e mirë e lidhjeve të shpeshta ajrore

Zgjerimi i rrjetit të linjave nga Prishtina kryesisht promovohet nga aeroporti i Prishtinës përmes programit të tyre stimulues. Kjo do të mbështetet nga aktivitetet e qeverisë në fushën e promovimit të turizmit sipas SKZH-së.

6.4.2 Siguria në aviacion

Siguria në aviacion është një kombinim i teknologjisë moderne, proceseve të vendosura mirë dhe të njohurive të nivelit të lartë dhe të aftësive të personelit. Ndryshe nga trafiku rrugor ku disa aksidente është e shkuar që të ndodhin dhe është me rëndësi që të zbuten pasojat e tyre, procesi i rreptë në aviacion do të zbulojë të gjitha defektet e paqëllimshme në mënyrë që të parandalohet çdo aksident.

6.4.2.1 Aeroporte të sigurta

Aeroporti Ndërkombëtar i Kosovës LIMAK J.S.C. po aplikon standardet ndërkombëtare të sigurisë (ISAF) dhe sipas nevojës rregullisht po bënë përmirësime. Shumica e standardeve tashmë janë kompletuar.

6.4.2.2 Trafik ajror i sigurt

Autoriteti i Aviacionit Civil do të vazhdojë të zhvillojë dhe zbatojë strategji efektive, korniza rregullatore dhe procese për të siguruar që aktivitetet e aviacionit të arrijnë nivelin më të lartë praktik të sigurisë. Normalizimi i hapësirës ajrore të Kosovës, anëtarësimi dhe bashkëpunimi me organizatat ndërkombëtare të aviacionit, zbatimi i marrëveshjes ECAA si dhe zbatimi i sigurisë shtetërore janë prioritetet për këtë sektor. Kosova do të vazhdojë të ndërtojë kompetencat dhe strukturat e Agjencisë së Shërbimit të Navigacionit Ajror për të marrë përsipër menaxhimin e hapësirës së lartë ajrore në të ardhmen. Do të vazhdojë puna gjithashtu drejt krijimit të rrugëve të reja direkte në kuadër të Takimeve të Normalizimit të Aviacionit Ballkanik.

6.4.3 Aviacioni i zgjuar dhe i qëndrueshëm

6.4.3.1 Dixhitalizimi në aviacion

Marrja e menaxhimit të hapësirës ajrore kërkon zhvillimin e sistemeve teknike të sistemeve të navigimit ajror. Ndër të tjera, këto përfshijnë kullën e lëvizshme (mobile) për Aeroportin e Gjakovës dhe kullën e lëvizshme (mobile) të kontingjentit për Aeroportin e Prishtinës, sistemin e Integruar dhe dinamik të menaxhimit të trafikut ajror dhe hapësirës ajrore (shërbimet e trafikut ajror, menaxhimin e hapësirës ajrore dhe menaxhimin e fluturimeve të trafikut ajror), UTM, i cili është një sistem i avancuar i menaxhimit të dronëve (duke mundësuar regjistrimin e dronëve, paraqitjen e kërkesave për të fluturuar me dron, miratimin, monitorimin e dronëve, etj) dhe sisteme të avancuara për pistën, zonën e manovrimit dhe lëvizjes (A-SMGCS, RIMCAS, Advanced ATC TËR⁹).

6.4.3.2 Aviacioni i qëndrueshëm dhe fleksibil

Për të reduktuar efektet relativisht të mëdha negative mjedisore të aviacionit, është e rëndësishme të përdoret inovacioni dixhital i lartpërmendur dhe të punohet së bashku ndërkombëtarisht për të

⁹ • Radar A-SMGCS (Advanced Surface Movement Guidance and Control Systems) për lëvizjet lokësore të avionëve në zonën e manovrimit

• Sistemi RIMCAS (Runway Incursion Monitoring and Collision Avoidance System) që shërben për të monitoruar dhe shmangur përplasjet e avionëve në pistë.

• ATC TËR i avancuar – Sistemi që optimizon proceset dhe burimet nëpërmjet komunikimit dhe integrimin efikas ndërmjet shërbimeve të aeroportit dhe shërbimeve të navigimit ajror.

optimizuar shtigjet e fluturimit, për t'i bërë ato më të drejta dhe për të zvogëluar konsumin e përgjithshëm të karburantit në aviacion.

7. Aranzhimet e zbatimit, monitorimit dhe raportimit

Për zbatimin, monitorimin dhe raportimin e Strategjisë, do të krijohet një njësi e planifikimit dhe monitorimit që do të monitorojë dhe raportojë rregullisht mbi aktivitetet zbatuese dhe rezultatet e arritura nga sektorët/departamentet përgjegjëse siç përcaktohet nga Strategjia e Transportit Multimodal 2030.

Pas miratimit të Strategjisë së Transportit Multimodal 2030 dhe planit të tij të veprimit, fillon zbatimi. Zbatimi efektiv përfshin aranzhimet e duhura institucionale dhe monitorimin dhe raportimin cilësor dhe me kohë.

Institucionet kryesore që do të jenë të përfshira në monitorimin dhe raportimin e dokumenteve strategjike dhe planin e veprimit janë si në vijim:

- Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës;
- Departamentet përgjegjëse
- Zyra për Planifikim Strategjik
- Komisioni për Planifikim Strategjik
- Qeveria e Kosovës.

Përgjegjësit e Ministrisë së Mjedisit, Planifikimi Hapësinor dhe Infrastrukturës në procesin e monitorimit dhe raportimit janë si në vijim:

- Të krijojë një mekanizëm efektiv monitorimi dhe raportimi në përputhje me kërkesat e monitorimit dhe raportimit dhe të sigurojë zbatimin e tij.
- Të mbledh informacion nga ministrinë pjesëmarrëse për zbatimin e dokumentit strategjik dhe planit të tij të veprimit.
- Të përgatis raportet e rregullta vjetore mbi zbatimin e dokumentit strategjik dhe raportin gjashtëmuor për zbatimin e planit të veprimit.
- Të organizojë punën e organit ndërmjësor të koordinimit, për të cilin ato ofrojnë funksione të sekretariatit.
- Të nis diskutimet për çështje problematike, nëse është e nevojshme.
- Të publikojë raporte të rregullta në faqen e internetit të ministrisë pas miratimit të tyre nga organi përkatës.

Ministria e Mjedisit, Planifikimi Hapësinor dhe Infrastrukturës përmes departamenteve gjegjëse do të përgatisë 2 raporte:

- Raportin gjashtëmuor për zbatimin e planit të veprimit
- Raportin vjetor mbi zbatimin e dokumentit strategjik.

8. Ndikimi buxhetor i zbatimit të strategjisë

Pas miratimit të STMM 2030 (narrativit) do të hartohet Plani i veprimit me planifikimet buxhetore tre vjeçare duke u bazuar në Kornizën Afatmesme të Shpenzimeve, ku çdo veprim do të ketë koston e implementimit. Më pas do të planifikohet që shuma totale të merret nga buxheti dhe nga burimet alternative të financimit.

Bazuar në metodën e kostimit të hartuar nga Zyra për Planifikim Strategjik, ky kapitull ofron informata lidhur me vlerësimin e përgjithshëm të kostos për implementimin e Strategjisë deri në vitin 2030.

Vlerësimi i përgjithshëm i kostos sipas objektivave strategjike dhe objektivave specifike i strategjisë është:

Viti	Buxheti qendror	Buxheti komunal	Fondet IPA	Grante të tjera	Huatë	Totali
2023	169,168,869				33,000,000	202,168,869
2024	130,341,077				16,257,227	146,598,304
2025	134,201,402				5,700,000	139,901,402
2026	201,302,103					201,302,103
2027	202,308,614					202,308,614
2028	203,320,016					203,320,016
2029	204,336,617					204,336,617
2030	205,358,300					205,358,300
Totali	1,450,336,998				54,957,227	1,505,294,225