



Delgacioni i Bashkimit European në Shqipëri

Ky projekt është financuar nga Bashkimi European

Rishikimi I Dytë Pesëvjeçar I Planit Kombëtar të Transportit Shqiptar (PKT3)

Nr. Identifikues i Projektit: EuropeAid/138392/DH/SER/AL

Nr. i Kontratës: 2017/394-457

Përfundimtar PKT3 - PJESA I. PËRMBLEDHJE EKZEKUTIVE



Projekt i implementuar nga TYP SA

Titulli i Projektit : Rishikimi I Dytë Pesëvjeçar I Planit Kombëtar të Transportit Shqiptar (PKT3)

Numri i Kontratës : 2017/394-457
Vlera e Projektit : 430.000 EUR
Data e Nisjes : 15/01/2018
Data e Përfundimit/Kohëzgjatja : 12 months

Autoriteti Kontratkues : **Delegacioni i Bashkimit European në Shqipëri (DBESH)**

EUCDA Menaxher i Projektit : Znj. Entela Sulka

Adresa : ABA Business Centre,
Rr. Papa Gjon Pali II, Floor 17,
Tirana, Albania
Telefon : + 355 (0) 4 222 8320 (ext. 422)
Fax : + 355 (0) 227 0678
e-mail : delegation-albania@eeas.europa.eu; Entela.Sulka@eeas.europa.eu

Përfituesi : **Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë në Shqipëri**

Kontakti : Z. Thimjo Plaku
Telefon : + 355 0682020257
e-mail : Thimjo.Plaku@transporti.gov.al

Konsulenti : **Técnica y Proyectos S.A. (TYPESA)**

Drejtues i Projektit : Z. David Moreno Nacarino
Adresa : Calle Gomera 9, San Sebastian de los Reyes,
28703, Madrid, Spain
Telefon : +34 91 722 73 00
Fax : +34 91 651 75 88
e-mail :

Udhëheqës i Ekipit të Projektit: José Laffond Yges

Adresa (Zyra e Projektit) : Bulevardi Zogu i I, Pallati 103, Kati i Parë,
Tirana, Albania
Telefon/Fax : Cel. +34 636 26 98 52
e-mail : jlaffond@typsa.es

Titulli i Raportit : Përfundimtar PKT3 - PJESA I. PËRMBLEDHJE EKZEKUTIVE
Data e Raportit : 15/01/2019

Hartuar nga : JLY
Kontrolluar nga : DMN



■ FLETË KONTROLLI I CILËSISË

DOKUMENTI	RAPORTI PËRFUNDIMTAR – PJESA I					
PROJEKTI	RISHIKIMI I DYTË PESËVJEÇAR I PLANIT KOMBËTAR TË TRANSPORTIT (PKT3)					
KODI	TR4689-PËRFUNDIMTAR-PKT3-PJESA-I-ED1 .docx					
AUTORI	INICIALE DATA	MBE 01/2019	JTO 01/2019	CRR 01/2019	EM 01/2019	ROL 01/2019
VERIFIKIMI	INICIALE DATA	JLY 01/2019				
MARRËSI	DELEGACIONI I BASHKIMIT EUROPIAN NË SHQIPËRI / MINISTRIA E INFRASTRUKTURËS DHE ENERGISË / IT					
SHËNIME						

■ PËRMBAJTJE

ACRONYM LIST - LISTA E SHKURTIMEVE	6
1. HYRJE.....	9
1.1. OBJEKTIVI I PERGJITHSHEM.....	9
1.2. STUDIMI	9
1.3. RAPORTI	9
2. SITUATA SOCIAL – EKONOMIKE NË SHQIPËRI	10
2.1. REFORMA TERRITORIALE DHE ADMINISTRATIVE	10
2.2. SITUATA EKONOMIKE.....	10
2.3. MALLRA DHE SHERBIME	12
3. SURVEJIMI I TRAFIKUT.....	12
3.1. STUDIMI I TRAFIKUT PKT3	12
3.2. ANALIZA KONCEPTUALE E TRANSPORTIT.....	14
3.3. NDËRTIMI I BAZËS SË TË DHËNAVE.....	14
3.4. REZULTATET E SURVEJIMIT.....	14
4. MODELI I TRANSPORTIT	17
4.1. ORGANIZIMI I PËRGJITHSHËM I MODELIT	17
4.2. METODOLOGJIA E MODELIMIT.....	18
5. TRAFIKU I PASAGJEREVE – ANALIZA, MODELI DHE PARASHIKIME	19
5.1. METODOLOGJIA E PËRGJITHSHME.....	19
5.2. PERFORMANCA E TRANSPORTIT PËR VITIN BAZE	20
5.3. PERFORMANCA E TRANSPORTIT VITI 2018	21
6. ANALIZA, MODELI DHE PARASHIKIMET E TRAFIKUT TË MALLRAVE.....	24
6.1. METODOLOGJIA E PËRGJITHSHME.....	24
6.2. PERFORMANCA AKTUALE E TRANSPORTIT – SKENARI I VITIT BAZE	24
6.3. PERFORMANCA E TRANSPORTIT VITI 2038	25
7. PAMJE E PËRGJITHSHME E SEKTORIT	27
8. KUADRI INSTITUCIONAL	28
9. RISHIKIM I PKT2 DHE STRATEGJISË KOMBËTARE TË TRANSPORTIT	28
9.1. PKT2.....	28
9.2. STRATEGJIA KOMBËTARE E TRANSPORTIT 2016-2020	29
10. PLANET NËNSEKTORIALE	30
10.1. TRANSPORT RRUGOR.....	30
10.2. TRANSPORT HEKURUDHOR.....	30
10.3. TRANSPORT DETAR	31
10.4. TRANSPORT AJROR	32
10.5. TRANSPORTI INTERMODAL DHE I KOMBINUAR	33
11. PLANI I INVESTIMEVE	35
11.1. ZHVILLIMI I TRAFIKUT.....	35
11.1.1. Skenari 1	35



■ PËRMBAJTJE

11.1.2. Skenari 2	36
11.1.3. Skenari 3	37
11.1.4. Skenari 4	38
11.1.5. Skenari 5	39
11.2. ZHVILLIMI I TRAFIKUT – MALLRAT	40
11.3. PËRMBLEDHJE E PLANIT TË INVESTIMEVE	42
12. PLANI VEPRIMIT	54
13. VLERESIMI I INDIKATOREVE PER GJITHE LLOJET E TRANSPORTIT	64
14. PERFUNDIME: PERAFRIMI I ANTP3 ME VEPRIMET PRIORITETET DHE POLITIKAT E BE.....	65

■ TABELA

Tabela I - 1. Fushata e Studimit të Trafikut	13
Tabela I - 2. Numri i survejimeve sipas akseve rrugore	15
Tabela I - 3. Përqindja e gabimit në suvejimin rrugor për akset.....	16
Tabela I - 4. Numri total i pasagjereve dhe performanca e përgjithshme ne vitin baze 2018. Krahasimi me perditësimet e meparshme te Planit.	20
Tabela I - 5. Numri total i pasagjereve dhe numri total i mjeteve sipas tipit ne vitin baze 2018. Krahasimi me perditësimet e meparshme te Planit.	20
Tabela I - 6. Numri total i pasagjereve dhe performance e përgjithshem ne vitin 2038.....	21
Tabela I - 7. Numri total i pasagjerëve dhe numri i mjeteve sipas tipit për vitin 2038.	22
Tabela I - 8. Grupet e klasifikimit të mallrave	24
Tabela I - 9. Numri i përgjithshem ne ton. Performanca e përgjithshme e transportuar ne vitin baze 2018. Krahasimi me versionet e meparshme te Planit.	25
Tabela I - 10. Totali i sasise ne ton i transportuar dhe performance e përgjithshme ne vitin 2038	26
Tabela I - 11. Përcaktimi i skenarëve të modelimit	35

■ FIGURA

Figura I - 1. Organizimi i modelit	17
Figura I - 2. TransCAD model – ZAT dhe qendra	18
Figura I - 3. TransCAD klasifikimi i rrugëve - shpejtësia	19
Figura I - 4. Totali ditor i trafikut (pasagjerë dhe mjete) në Vitin Bazë 2018.	21
Figura I - 5. Totali ditor i fluksit të pasagjerëve dhe mjeteve për vitin 2038.....	23
Figura I - 6. Totali i toneve ditore të fluksit të mallrave në vitin bazë 2018.....	25
Figura I - 7. Totali i toneve ditore të fluksit të mallrave në vitin 2038.....	26
Figura I - 8. Skenari 1 – Totali ditor i automjeteve.....	36
Figura I - 9. Skenari 2 – Totali ditor i automjeteve.....	37
Figura I - 10. Skenari 3 – Totali ditor i automjeteve.....	38
Figura I - 11. Skenari 4 – Totali ditor i automjeteve.....	39
Figura I - 12. Skenari 5 – Totali ditor i automjeteve.....	40
Figure I - 13. Zhvillimi i Trafikut - Kamionë - Vitet 2018 dhe 2038.....	41
Figure I - 14. Transporti i mallarave – Totali ditor në Ton– Vitet 2018 dhe 2038.....	42

ACRONYM LIST - LISTA E SHKURTIMEVE

- **AADT - TMDV** Trafiku Mesatar Ditor Vjetor (Annual Average Daily Traffic)
- **ACAA - CAA** Autoriteti Shqiptar i Aviacionit Civil (Albanian Civil Aviation Authority or CAA)
- **ADF - FSHZH** Fondi Shqiptar i Zhvillimit (Albanian Development Fund)
- **ADR** Marreveshja Evropiane per transportin e mallrave te rrezikshme me rruge (The European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road)
- **ADT - TMD** Trafiku Mesatar Ditor (Average Daily Traffic)
- **ALBCONTROL** Agjencia Shqiptare per kontrollin e trafikut ajror (Albanian National Air Traffic Agency)
- **ANS - SHNA** Sherbimet e Lundrimit Ajror (Air Navigation Services)
- **ANTP1 - PKT1** Plani Kombëtar Shqiptar i Transportit 2005 (Albanian National Transport Plan 2005) nga Louis Berger SA.
- **ANTP2 - PKT2** Rishikimi i parë i Planit Kombëtar Shqiptar të Transportit 2010 (First five-year review of the Albanian National Transport Plan 2010) nga Louis Berger SA.
- **AR - HSH** Hekurudhat Shqiptare (Albanian Railways)
- **ARA - ARRSH** Autoriteti Shqiptar Rugor (Albanian Road Authority)
- **ATC - MAT** Matja Automatike e Trafikut (Automatic Traffic Counter)
- **ATM - MTA** Menaxhimi i Trafikut Ajror (Air Traffic Management)
- **BoA - BSh** Banka e Shqipërisë (Bank of Albania)
- **BOT** Nderim Operim Transferim (Build Operate Transfer)
- **CAP - PNV** Plani Ndrejës i Veprimeve (Corrective Action Plan)
- **DCM - VKM** Vendim i Këshillit të Ministrave (Decision of Council of Ministers)
- **DPA/PDA - APD** Autoriteti i Portit të Durrësit (Durrës Port Authority)
- **EASA - AESA** Agjencia Evropiane e Sigurisë së Aviacionit (European Aviation Safety Agency)
- **EBRD - BERZH** Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim (European Bank for Reconstruction and Development)
- **ECAA - ZPAE** Zona e Përbashkët e Aviacionit Evropian (European Common Aviation Area)
- **ECD - DKE** Delegacioni i Komisionit Evropian (European Commission Delegation)
- **EIB - BEI** Banka Evropiane për Investimet (European Investment Bank)
- **ERA - AHE** Agjencia e Bashkimit Evropian për Hekurudhat (European Union Agency for Railways)
- **EMS - ASDE** Agjencia e Sigurisë Detare Evropiane (European Maritime Safety Agency)
- **ERTMS - SEMTH** Sistemi Evropian i Menaxhimit të Trafikut Hekurudhor (European Railway Traffic Management System)
- **EU - BE/KE** Bashkimi Evropian (European Union)
- **Eurocontrol - Eurokontroll** Organizata Evropiane për Kontrollin e Hapësirës Ajrore (European Airspace Control Organization)

- **Exchange rates - Kurset e Këmbimit**, referues:
 - 1 Euro = 140 ALL para (before) 2005-2018 = 125 ALL 2018
 - 1 USD = 100 ALL para (before) 2005-2018 = 108 ALL 2018
- **FDI - IHD** Investimet e Drejtpërdrejta të Huaja (Foreign Direct Investment)
- **FMP - PMF** Programi i Menaxhimit Financiar (Financial Management Programme)
- **GDP - PBB** Prodhimi i Brendshëm Bruto (Gross Domestic Product)
- **GIS - SIGj** Sistemi i Informacionit Gjeografik (Geographic Information System)
- **GMD - DPD** Drejtoria e Përgjithshme Detare (General Maritime Directorate)
- **HDM4** Program kompjuterik për analizimin e kushteve (të tanishme dhe të ardhshme) të rrugëve ose të një rrjeti rrugor (Highways Development and Management Model, version 4)
- **HSR - AR** Hekurudhat Shqiptare (Albanian Railways)
- **ICAO - ONAC** Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil (International Civil Aviation Organization)
- **ICZM** Menaxhimi i Integruar i Zonës Bregdetare (Integrated Coastal Zone Management)
- **IMF - FMN** Fondi Monetar Ndërkombëtar (International of Monetary Fund)
- **IMO - OND** Organizata Ndërkombëtare Detare (International Maritime Organization)
- **INSTAT** Instituti i Statistikave (Institute of Statistics)
- **IoT - IT** Instituti i Transportit (Institute of Transport)
- **IPA - INP** Instrument Ndihmës Para-Hyrjes (Instrument for Pre-Accession Assistance)
- **IPF - SPI** Sistemi i Përgatitjes së Infrastrukturës (Infrastructure Preparation Facility)
- **ITS - SIT** Sistemet Inteligjente të Transportit (Intelligent Transport System)
- **KPI - TKP** Treguesi Kyç i Performancës (Key Performance Indicators)
- **LRIT** Instrument për Gjurmimin në Distanca të Larga (Long Range Instrumental Tracking)
- **MA - AD** Administrata Detare (Maritime Administration)
- **MARD - MBZHR** Ministria e Bujqësisë dhe Zhvillimit Rural (Ministry of Agriculture, and Rural Development)
- **MFE – MFE** Ministria e Financave dhe Ekonomisë (Ministry of Finance and Economy)
- **MIE - MIE** Ministria e Infrastruktura dhe Energjisë (Ministry of Infrastructure and Energy)
- **MIS - SIM** Sistemi i Menaxhimit të Informacionit (Management Information System)
- **Mol - MB** Ministria e Brendshme (Ministry of Interior Affairs)
- **MP** Master Plan
- **MTC - MMT** Matja Manuale të Trafikut (Manual Traffic Count)
- **MTM - MTE** Ministria e Turizmit dhe Mjedisit (Ministry of Environment and Tourism)
- **NIBAAI - OKIA** Organi Kombëtar për Investigimin e Incidenteve/Aksidenteve Ajrore (National Investigation Body of Air Accidents and Incidents)
- **NIC - KKI** Komiteti Kombëtar i Investimeve (National Investment Committee)
- **NPEI - PKIE** Plani Kombëtar për Integrimin European (National Plan for European Integration)

- **NSPP - SKPP** Strategjia Kombetare per Projektet Prioritare (National Strategy of Priority Projects)
- **NTS - SKT** Strategjia Kombetare e Transportit (National Transport Strategy)
- **NSDI - SKZHI** Strategjia Kombetare per Zhvillim dhe Integrim (National Strategy for Integration and Development)
- **OD - NM** Matjet Nisje-Mbërritje ose N/M (Origin Destination)
- **PBRRMC – KMRrBRP** Kontratat e Mirëmbajtjes Rrugore Bazuar mbi Rezultatet dhe Performancën (Performance Base Result Road Maintenance Contract)
- **PPP** Partneritetin sektor Privat-sektor Publik (Public Private Partnership)
- **RAMS - SMPRR** Sistemi i Menaxhimit të Pasurive Rrugore (Road Asset Management System)
- **REBIS** Studimi për Infrastrukturën në rajonin e Ballkanit (The regional Balkans infrastructure study)
- **RFC** Korridoret Europiane Hekurdhore te Mallrave (Rail Freight Corridors)
- **RNE** Rrjeti European hekurudhor (RailNet Europe)
- **SAA - MSA** Marrëveshja për Stabilizim Asocim (Stabilisation and Association Agreement)
- **SEA - VSM** Vleresimi Strategjik Mjedisor (Strategic Environment Assessment)
- **SC - KD** Komiteti Drejtues (Steering Committee)
- **SEETO - VTEJL** Vëzhguesi i Transportit për Evropën Jug-Lindore (South East Europe Transport Observatory)
- **SES** Iniciativa per Qiellin e Vetem Europian (Single European Sky initiative)
- **SSPP - PPS** Paketa e Projekteve Prioritare te Sektorit (Single Sector Project Pipeline)
- **TA - AT** Asistenca Teknike (Technical Assistance)
- **TAZ - ZAT** Zona e Analizës së Transportit (Transport Analysis Zone)
- **TBD** Për tu percaktuar (To be determined)
- **TEN-T** Rrjeti Trans-Europian i Transportit (The Trans-European Transport Networks)
- **TIA** Aeroporti Ndërkombëtar i Tiranës (Tirana International Airport)
- **ToR - TeR** Termat e Referncës (Terms of Reference)
- **USOAP** Programi Universal per auditin e mbikqyrjes se sigurise ne aviacion (Universal Safety Oversight Audit Programme)
- **VTIMS - SIMTA** Sistemi për Informacionin dhe Monitorimin e Trafikut të Anijeve (Vessels Traffic Information and Monitoring System)
- **WB6 - BP6** 6 Vendet e Ballkanit Perëndimor (West Balkan 6 Countries)
- **WB/IBRD - BB** Banka Botërore per Rindërtim dhe Zhvillim (World Bank for Reconstruction and Development)
- **WBIF - KIBP** Kuadri i Investimeve per Ballkanin Perendimor (The Western Balkans Investment Framework)

1. HYRJE

1.1. OBJEKTIVI I PERGJITHSHEM

Objektiv i përgjithshëm i Rishikimit të Dytë Pesëvjeçar i Planit Kombëtar të Transportit në Shqipëri (PKT3) është "rritja e zhvillimit ekonomik dhe shoqëror në Shqipëri, e nxitur nga një sektor eficient transporti, në një kuadër politikash gjithëpërfshirëse".

Ky raport paraqet punën për konfigurimin e Planit Kombëtar të Transportit në Shqipëri në të cilin përfshihen Planet e Transportit për secilin nga Nënsektorët për një periudhë 20 vjeçare kohe dhe një Plan Transporti Kombëtar tërësor.

Për ta bërë këtë, konsulenti përshkruan këto aktivitete:

- Një panoramë ekonomiko shoqërore e Vendit dhe identifikimi i fluksit të mallrave, të produkteve dhe prodhimet;
- Fushata e Matjeve të Trafikut;
- Përcaktimi i Modelit të Transportit;
- Analiza e trafikut të pasagjerëve;
- Analiza e trafikut të mallrave;
- Kuadri Ligjor;
- Kuadri Institucional;
- Një Analizë e përmbledhur e konkluzioneve dhe rekomandimeve të përditësimit të planit të mëparshëm;
- Vlerësim i nevojave të sektorit të transportit;
- Prioritetet e zhvillimit të infrastrukturës së transportit;
- Planet nënsektoriale;
- Plani i Veprimit dhe Plani i Investimeve në programet e investimeve kapitale;
- Indikatorët që janë të detajuar tashmë dhe lidhen me prodhimin dhe rezultatet;
- Indikatorët të cilët janë propozuar si emërtime për tu konsideruar në të ardhmen si indikatorë potencial;
- Metodologjia për matjen e indikatorëve.

1.2. STUDIMI

Delegacioni Europian në Shqipëri (Autoriteti Kontraktues), përzgjedhi TÉCNICA Y PROYECTOS, S.A. (TYPESA) për të zhvilluar "Rishikimin e dytë Pesë Vjeçar të Planit Kombëtar të Transportit Shqiptar (PKT3)". Kontrata filloi më 15 janar 2018, Raporti fillestar u paraqit më 26 shkurt 2018 dhe Raporti i Parë i Ndërmjetëm në 15 gusht 2018. Kontrata përfundoi më 15 janar 2019.

Ky dokument përbën variantin përfundimtar të draft raportit që do të aprovohet nga Këshilli i Ministrave.

1.3. RAPORTI

PKT3 është një përditësim i versioneve të mëparshme. Për këtë arsye, raporti mban të njëjtën strukturë si versionet e mëparshme të Planit:

- PJESA I: Përmbledhja e PKT 3
- PJESA II: Situata për përmirësimin e PKT 3
- PJESA III: Përditësimi i planeve të nënsektorëve, Plani i Investimeve dhe Plani i Veprimit

2. SITUATA SOCIAL – EKONOMIKE NË SHQIPËRI

2.1. REFORMA TERRITORIALE DHE ADMINISTRATIVE

Në dekadat e fundit, Shqipëria ka ndërmarë hapa të ndryshëm në Reformën Territoriale dhe së fundmi ka realizuar Reformën Administrative për nivelin e parë qeverisës. Reforma synonte trajtimin e ndarjes joefikase dhe tepër të copëtuar territoriale dhe administrative të vendit. Për më tepër, reforma trajtoi edhe zhvillimin jo të barabartë ekonomik të vendit, i cili gjatë dy dekadave të fundit solli një lëvizje masive demografike drejt ultësirës perëndimore më të zhvilluar dhe qendrave kryesore urbane, të cilat në të njëjtën kohë patën një shpopullim të shumë njësive të vogla administrative.

Temat kryesore të diskutimit të reformës ishin krijimi i njësive më të mëdha lokale që ofrojnë shërbime publike në mënyrë më efikase dhe përdorimi më i mirë i burimeve financiare për t'iu përgjigjur nevojave të qytetarëve.

Ndarja administrative - territoriale me 61 njësi bashkiake bazohet në metodologjinë e zonave funksionale. Për të krijuar 61 njësitë e reja bashkiake, komunat dhe njësitë bashkiake ekzistuese u bashkuan dhe formuan një fushë funksionale duke iu referuar kriterëve teknike të miratuara nga Këshilli Special Parlamentar.

Një nga aspektet që ka të bëjë me zbatimin e reformës territoriale dhe administrative ishte thellimi i reformës së planifikimit urban. Reforma fillon në vitin 2008 me draftin e Ligjit të Planifikimit dhe më pas pëlqimin konsensual në parlament, gati për zbatim në shtator 2009. Ligji u shoqërua me krijimin e Agjencisë Kombëtare të Planifikimit Territorial në vitin 2010. Për këtë qëllim, u përgatitën dhe aprovuan dokumentat e mëposhtëm:

Plani i Përgjithshëm Kombëtar aprovuar me VKM 881 datë 14.12.2016, Plani i Integruar Ndërsektorial i Bregdetit me Vendim të Këshillit Kombëtar të Territorit 02 datë 14.06.2016 dhe Zona Ekonomike Tiranë-Durrës, Vendim i Këshillit Kombëtar të Territorit 03 dt 14.06.2016. Këto ishin instrumentet e para të planifikimit të hartuara ndonjëherë në shkallë kombëtare. Pas përfundimit të këtij procesi, Qeveria, përmes Ministrisë së Zhvillimit Urban mori iniciativën për të mbështetur Njësitë e reja Bashkiake, për të hartuar Planet e tyre të Përgjithshme Vendore. Këto instrumente planifikimi mbuluan me planifikim urban kufijtë e rinj territorialë për secilën njësi bashkiake dhe kishin një përqëndrim të madh në mënyrat e transportit të këtyre 61 njësive të reja. Në vitin 2018 filloi zbatimi i planeve vendore për disa nga bashkitë.

Konsolidimi i 61 njësive bashkiake të sapoformuara që rezultojnë nga reforma administrative dhe territoriale është një prioritet i menjëhershëm dhe i ngutshëm që duhet adresuar për të siguruar një qeverisje lokale mirë funksionale dhe rritje të ofrimit të shërbimeve, zgjerimin e shërbimeve në zonat rurale dhe në periferi, si dhe rrjet transporti më të mirë që do të lehtësojë qarkullimin e njerëzve dhe mallrave.

2.2. SITUATA EKONOMIKE

Shqipëria gjatë dekadave të fundit u ri-orientua, nga një ekonomi me planifikim qendror drejt një ekonomie të lirë të tregut, duke shndërruar kështu një nga ekonomitë më të varfëra në të gjithë vendet e Europës në fillim të viteve 1990, e deri në ditët e sotme që rezulton një ekonomi me të ardhura të mesme, duke zbutur tashmë varfërinë dhe treguesit më të varfër financiar.

Sipas raporteve të INSTAT, Shqipëria ka eksperimentuar tashmë një ulje të lehtë të nivelit drejt rritjes së GDP, nga 5% në dekadën e kaluar deri në 3% tani, por megjithatë treguesit japin një rritje vit pas viti që në 2014.

Sipas njoftimeve deri në 2016 (të dhëna pjesërisht përfundimtare), vlera më e lartë e GDP është shënuar në prefekturën e Tiranës me rreth 596.4 bilion ALL ose 40.4% e gjithë GDP në total. Vlera më e ulët e GDP është shënuar në prefekturën e Kukësit me 25.25 bilion ALL ose 1.7% e gjithë GDP në total. Kjo diferencë mes prefekturave është rritur si pasojë e rritjes së dendësisë së popullatës në qytetet e mëdha, që sigurisht tërheqin shumë burime për pune e kompani tregtare.

Sipas FMN, pritshmëritë janë që me kalimin e viteve të vijë në rritje të tilla projekte, duke ruajtur një mesatare prej 4% të rritjes së GDP deri në 2020, krahasuar me mesataren prej 2,2% të periudhës 2010-2016.

Ndërkohë që përshpjeton ekonomia dhe përmiresohen tregjet e punës, si pasojë, ulet ndjeshëm varfëria. Konsolidimi fiskal në vazhdim dhe përpjekjet për reforma të tjera pritet që gradualisht të ulin pjesën e borxhit – për – GDP nën vlerën 60% të GDP deri në vitin 2021.

Për sa kohë që ekonomia Shqiptare rritet, duhet të implementohen masa strukturore që sigurojnë një rritje ekonomike sa më të arsyeshme e të drejtë; në mënyrë që të shtohet prodhimi në vend dhe konkurrenca në ekonomi, të krijohen sa më shumë vende të lira pune, dhe të përmirësohet menaxhimi/qeverisja dhe shërbimet publike. Ky Plan, pasi të analizohen mirë detajet e mëposhtme mbi situatën social-ekonomike në Shqipëri, do të përqendrohet në propozime mbi promovimin e vazhdueshëm të lidhjeve rajonale dhe aksesit gjithëpërfshirës në lidhje me burimet me bazike.

Shqipëria ka patur ulje në popullsi, ulje që shënohet që nga viti 2001, por në dekadën e fundit ka ndaluar kjo lloj tendence. Kjo ulje e popullsisë ka patur më tepër impakt e ka ardhur si rrjedhojë e emigracionit më shumë se sa nga rritja natyrore e popullsisë. Ndërsa komponenti i parë që është emigracioni vazhdon të jetë negativ, ndërsa komponenti i dytë që është rritja natyrore e popullsisë ka patur tendencë të ulet ndjeshëm gjatë periudhës së treguar më lart.

Kjo tendencë negative nuk mund të përgjithësohet në çdo prefekturë, meqë ka patur gjithashtu lëvizje emigracioni të brendshëm, që drejtohet nga zonat rurale drejt zonave të mëdha urbane, si Tirana, Durrësi, Vlora, qytete të cilat kane patur fryrje që nga viti 2012, por që mbeten të qëndrueshme. Sipas Regjistrat Vjetor të Statistikave Rajonale, 2012-2016, vihet re se punësimi në sektorin publik është rritur me 0.15% nga 2016 deri në 2017. Punësimi në sektorin privat jo-bujqësor ka një trend rritje gjatë viteve 2016-2017, duke përmendur këtu Prefekturën e Tiranës si një nga më të mëdhatë në lidhje me numrin e të punësuarëve në tregun privat jo-bujqësor, (17.7%), ndërsa Prefektura e Vlorës shënon pikën më të ulët me (6.6%).

Në vitin 2017, papunësia e grupmoshës 15-29 zinte 25.9% e të gjithë numrit në total të regjistruar si punëkërkuar. Megjithatë, kjo shifër është ulur gradualisht që në vitin 2014, e motivuar nga dy faktorë; rimëkëmbja ekonomike e shpejtë pas krizës financiare dhe flukset e emigracionit, kryesisht të përbëra nga popullatë e re.

Shqipëria ka bërë përpjekje të mëdha në dekadat e fundit që të ulë deficitet fiskale, duke përmirësuar planet e administrimit të të ardhurave dhe të ulë borxhin publik. Plani i mëparshëm (PKT2) tregoi trende positive drejt uljes së balancës cash (likuiditete) negative, që është synuar si qëllim kryesor në periudhën mes përgatitjes së dy Planeve.

Të ardhurat kanë shënuar rritje në çdo vit duke nisur nga viti 2014, duke mbuluar kështu në masë shpenzimet, këto të fundit janë ulur ndjeshëm krahasuar me dekadat e kaluara. Të tilla trende kanë treguar balancë pozitive, duke rritur çdo vit volumet.

Struktura e tregut të huaj në Shqipëri ka mbetur e pandryshuar gjatë viteve 2013-2017, tregohet se ka kaluar ndonjë rritje graduale ekonomike e pasuar me disa recesione të lehta në vitin 2015. Asimetria e balancës së tregut vazhdon të rritet në favor të importeve, duke përmendur këtu një rritje të madhe në eksport që u vu re vitin e fundit.

Transporti ndërkombetar i mallrave me rrugë tokësore është mënyra më e shpeshtë e transportit për mallrat eksport/import gjatë viteve 2012-2016. Gjatë kësaj periudhe mesatarja vjetore e vlerës së mallrave të transportuar me rrugë detare është 71.6% dhe me rrugë tokësore 26.3% e eksporteve në total.

Ndërkohë që për importet, mesatarja vjetore e vlerës së mallrave të transportuara me rrugë detare është 53.3% dhe me rrugë tokësore 38.1% të gjithë importeve në total.

Shqipëria ka treguar një përparim të vazhdueshëm nga viti 1991 me liberalizimin e tregut pas ndryshimeve demokratike. Me vite qeveria ka punuar për një kuadër promovues të IHD. Sot, kompanitë e mëdha të huaja janë të pranishme në sektorët kryesorë të ekonomisë si industria e naftës, minierat dhe guroret, infrastruktura e telekomunikacionit dhe transportit. Investimet e huaja direkte kanë patur një ndikim pozitiv në rritjen ekonomike gjatë periudhës 2013-2017.

Sipas trendit të përgjithshëm në vend, ka një rritje të numrit të automjeteve të regjistruara. Vlerat e automjeteve rriten në gjithë prefekturat me një ritëm të ngjashëm. Vlerat e pikut arrijnë në ato prefektura që kanë standarde të larta të GDP për fryme. Ajo që bie në sy është prefektura e Gjirokastrës, që ka shënuar rritjen më të lartë në vlera që është studiuar në periudhën (2012-2016), duke arritur kështu në 2012 si vendi i dytë me vlera më të larta në 2016.

Numri dhe shpërndarja e aksidenteve rrugore dhe humbjes së jetës ka shënuar rritje në numrin e të huajve me kalimin e viteve. Në vitet e fundit, Shqipëria ka patur fluks emigrantësh drejt qendrave urbane të mëdha, sic është Tirana apo Durrësi, sic e shohim dhe më poshtë. Ky trend lidhet ngushtë me zhvillimin ekonomik të vendit, duke patur parasysh përqendrimin e industrisë në këto qytete. Kjo situatë gjithashtu influencën tendencën ekonomike me Tiranën që kap mbi 40% të GDP kombëtare, dhe rajoneve të Durrësit, Elbasanit dhe Fierit që ndajnë pothuajse 30% të tyre. Megjithatë, 2017 ka shënuar një rënie të numrit të aksidenteve në Tiranë. Gjithashtu numri i viktimave të aksidenteve është ulur ndjeshëm në periudhën 2012 – 2017.

2.3. MALLRA DHE SHERBIME

Për analizën e modelit të transportit të mallrave për kërkesat e së ardhmes dhe ato aktuale do të merret formati i metodologjisë "suficit dhe deficit".

Modeli do mundohet të identifikojë komoditetet kryesore që prodhon dhe konsumon Shqipëria në nivel të ZAT (Zona e Analizës së Transportit), me qëllim që të përcaktojë zhvendosjet/lëvizjet kryesore të trafikut të mallrave.

Shërbimet më kryesore që importohen e kanë rritur kërkesën e tyre gjatë viteve të fundit, siç janë grupi *makineri, pajisje dhe pjesë këmbimi* që mbetet i vetmi që shënon rritje të madhe. Megjithatë, grupi import *minerale, karburant dhe elektricitet ka pesuar një ulje të madhe*, por mbetet për tu shënuar që eksportet janë ulur ndjeshëm, që tregojnë se duhet bërë një rregullim i brendshëm në balancën ndërmjet ofertës dhe kërkesës.

Pesëvjeçari i kaluar ka treguar një ndryshim të rëndësishëm në mallra eksporti, me ulje të madhe në grupin *Minerale dhe karburant* (megjithatë e balancon importi) dhe shohim një rritje prej 70% në *tekstile dhe nënsektori këpucë*. Pjesa tjetër e ngelur e nënsektoreve mbetet në ritmet e njëjta, sasi e qëndrueshme, ndërsa me rritjen e grupit *Materiale ndërtimi dhe metale* qëndrojnë jashtë grupet *Ushqim, Pije dhe duhan*.

3. SURVEJIMI I TRAFIKUT

3.1. STUDIMI I TRAFIKUT PKT3

Plani i Survejimit të Trafikut është hartuar sipas karakteristikave të mëposhtme:

- Vendndodhja dhe lloji i matjeve:

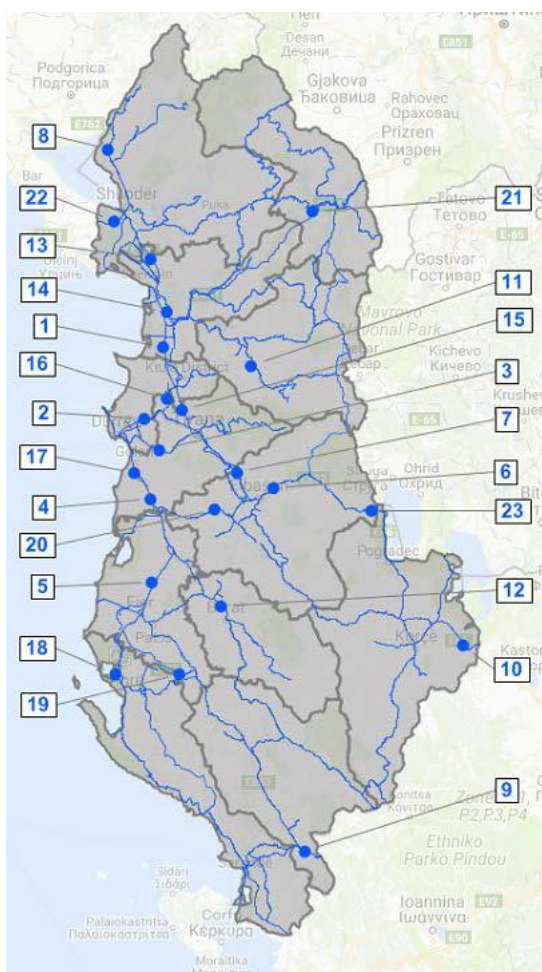
Sasia dhe vendodhja e pikave të matjes të trafikut janë përcaktuar afërsisht dhe këto përfshihen në Planin Kombëtar të Transportit (PKT2) dhe në pikat e përhershme të matjes së trafikut në sistemin automatik të menaxhuar nga ARRSH-ja. Nga këto hipoteza objektivi ishte i dyfishtë: e para për të shtuar pikat e matjeve në lidhje me Planin Kombëtar të Transportit (PKT2) dhe e dyta për të pasur një avantazh duke automatizuar sistemin e operimit të pikave të matjes të trafikut.

Termet e Referencës propozuan një sërë pikash matje për tu kryer nga Kosulenti me specifikimet dhe llojin e pikave të matjeve.

- **MAT** (Matje Automatike të Trafikut): mbledhja e klasifikimi i të dhënave të trafikut në të dy drejtimet për një periudhë prej 7 ditësh ,24 orë /ditë
- **MMT** (Matje Manuale te Trafikut): mbledhja e të dhënave të trafikut për një periudhë prej 2 ditësh të njëpasnjëshme ,12 orë /ditë si dhe është e nevojshme rregullimi I të dhënave të grumbulluara.
- **IAR** (Intervistat Anës Rrugës): mbledhja e klasifikimi I të dhënave të trafikut për një periudhë prej 2 ditësh të njëpasnjëshme ,12 orë /ditë në të njëjtën ditë me MMT.

Vendodhja e pikave të matjeve është paraqitur si në figurën e mëposhtme:

Tabela I - 1. Fushata e Studimit të Trafikut



Burimi: Konsulenti

Nr	Segmenti Rrugor	MAT	MMT	IAR
1	Fushe Kruje – Milot			
2	Tirane – Durrës			
3	Tirane -Durrës Plepa			
4	Plepa – Rogozhine			
5	Lushnje – Fier			
6	Elbasan – Librazhd			
7	Tirane - Elbasan			
8	Shkoder-Hani i Hotit Pike Kalimi Kufitar			
9	Gjirokaster – Kakavije Pike Kalimi Kufitar			
10	Korçe -Kapshtice Pike Kalimi Kufitar			
11	Burrel - Klos			
12	Ura Vajguore – Berat			
13	Lezhe – Shkoder			
14	Milot – Lezhe			
15	Kamez – Fushe Kruje			
16	Vore – Fushe Kruje			
17	K. Shkozet – Plepa			
18	Levan – Vlore			
19	Levan – Tepelene			
20	Elbasan – Rogozhine			
21	Milot - Morine			
22	Shkoder Muriqan Pike Kalimi Kufitar			
23	Perrenjas - Qafe Thane Pike Kalimi Kufitar			

- Propozuar në Termtat e Referencës
- MAT Shtimi nga Konsulenti i këtyre pikave matjeje kur nuk janë në MMT e ARRSH-së
- MMT Shtimi nga Konsulenti si të nevojshme për të rregulluar të dhënat e pikave të matjes së trafikut
- Pikat e Kalimit Kufitar

3.2. ANALIZA KONCEPTUALE E TRANSPORTIT

Pas grumbullimit të gjithë të dhënave për të gjitha llojet e transportit (si atë rrugor, hekurudhor, detar dhe ajror) dhe faktorët përkatës për analizën e transportit (si demografia, shfrytëzimi i tokës, kushtet social-ekonomike). Konsulenti realizoi një Analizë Konceptuale të Transportit si proces paraprak për modelimin. Objektivi qenë çështjet kryesore të lidhura me transportin, si gjendja e infrastrukturës dhe problemet aktuale të lëvizshmërisë (qarkullimit) bazuar këto në të dhënat e marra ose të grumbulluara.

Të dhënat korresponduese të rrjetit rrugor u morën nga ARRSH dhe nga fushata e survejimit zhvilluar në këtë projekt, ndërsa të dhënat korresponduese me format e tjera të transportit u morën nga Insituti i Transportit dhe palë të tjera të interesuara.

Analiza Konceptuale e Transportit është mbështetur nga vlerësimet statistikore dhe përfaqësimet gjeo-referuese sipas infrastrukturave ekzistuese dhe performancës së transportit në përputhje me të dhënat e grumbulluara

3.3. NDËRTIMI I BAZËS SË TË DHËNAVE

Të dhënat u transferuan dhe u hodhën në programin Microsoft Excel në përputhje me punën e mëparshme të Institutit të Transportit dhe kapaciteteve të stafit. Pas këtij transferimi të të dhënave, u kryen procedurat përfundimtare të fshirjes të të dhënave të pasakta /dhe formatimi i tyre për analizim dhe përdorime të mëtejshme.

3.4. REZULTATET E SURVEJIMIT

Janë kryer 60,048 survejime transporti, që korrespondojnë me 58,541 për automjetet private, 669 për autobusët dhe 838 për kamionët.

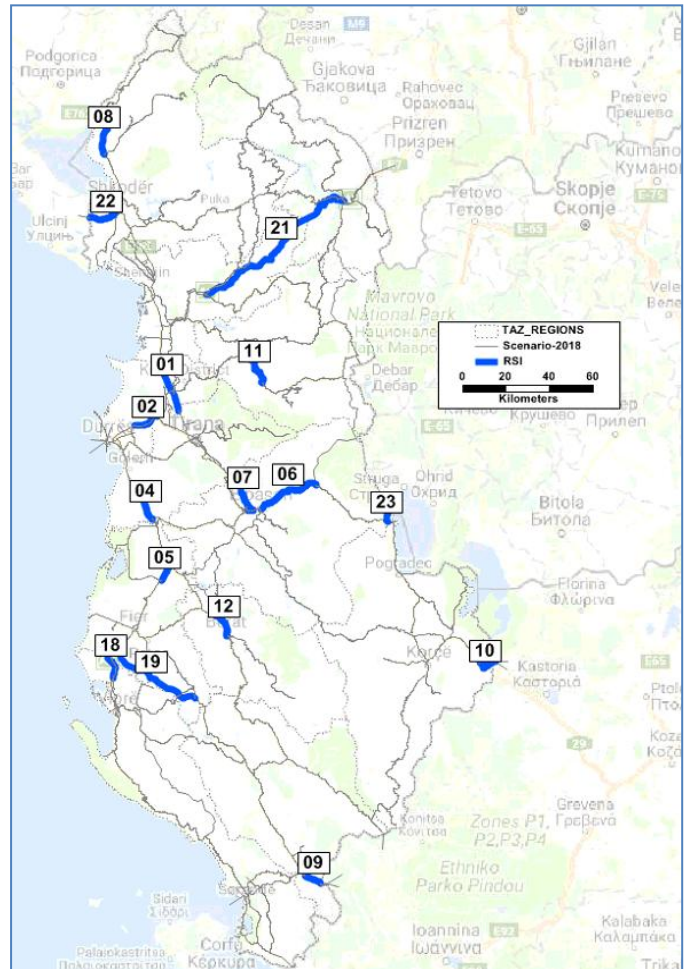
Duke pasur parasysh Qarkullimin Mesatar Ditor përgjatë këtyre dy ditëve (166,390 automjete), ne kemi analizuar 36.09% të trafikut total, i cili figuron pak më i lartë se shifra minimale e kërkuar në Termat e Referencës.

Megjithëse kemi marrë një numër mjaft të lartë të survejimeve, duhet të themi se nuk ishte e mundur të arrihej një numër më i madh për shkak të rezervave të policisë rrugore për të ndaluar më shumë automjete, me qëllim shmangien e mbingarkesës në segmentet rrugore. Numri i survejimeve për secilën pikë studimi është paraqitur në tabelën e mëposhtme:

Tabela I - 2. Numri i survejimeve sipas akseve rrugore

Pika	Aksi	Numri i survejimeve
1	Fushe Kruje - Milot	6,603
2	Tirane - Durres	8,139
4	Plepa - Rogozhine	6,100
5	Lushnje - Fier	6,183
6	Elbasan - Librazhd	2,860
7	Tirane - Elbasan	3,451
8	Shkoder - Hani I Hotit	2,113
9	Gjirokaster - Kakavije	848
10	Korce - Kapshtice	2,090
11	Burrel - Klos	1,464
12	Ura Vajgurore - Berat	3,196
15	Kamez - Fushe Kruje	6,447
18	Levan - Vlore	3,535
19	Levan - Tepelene	1,513
21	Milot - Morine	2,147
22	Shkoder - Muriqan	2,026
23	Prenjas - Qafe Thane	1,333

Burimi: Konsulenti



Përveç kësaj, kemi llogaritur gabimet statistikore të marra për çdo aks dhe në total. Formula e përdorur për llogaritjen është ajo që korrespondon me llogaritjen e gabimit në marrjen e mostrave të rastësishme:

$$e: \text{gabimi} \quad e = Z \sqrt{\frac{P \times (1 - P)}{n} \times \frac{(N - n)}{(N - 1)}}$$

n: përmasat e mostrës (numri i survejimeve)

P: pjesa e përgjigjeve për një kategori të caktuar (në përdorimin e vlerës me të pafavorshme: 0.5)

Z: ndryshueshmëria për standartin Normal për një nivel të sigurisë

N: përmasat e popullimit (ADT).

Vlera e përdorur Z është 1.96 që korrespondon me nivelin e sigurisë 95%.

Rezultatet janë përmbledhur në tabelën e mëposhtme .

Tabela I - 3. Përqindja e gabimit në suvejimin rrugor për akset

Pika	Aksi	Numri i Survejimeve	ADT (*)	Gabimi
11	Burrel - Klos	1,464	2,549	1.7%
6	Elbasan - Librazhd	2,860	6,852	1.4%
1	Fushe Kruje - Milot	6,603	20,948	1.0%
9	Gjirokaster - Kakavije	848	1,070	1.5%
15	Kamez - Fushe Kruje	6,447	15,666	0.9%
10	Korce - Kapshtice	2,090	2,958	1.2%
19	Levan - Tepelene	1,513	3,871	2.0%
18	Levan - Vlore	3,535	6,793	1.1%
5	Lushnje - Fier	6,183	14,188	0.9%
21	Milot - Morine	2,147	3,677	1.4%
4	Plepa - Rogozhine	6,100	17,997	1.0%
23	Prrenjas - Qafe Thane	1,333	2,429	1.8%
8	Shkoder - Hani I Hotit	2,113	2,805	1.1%
22	Shkoder - Muriqan	2,026	2,314	0.8%
2	Tirane - Durres	8,139	43,871	1.0%
7	Tirane - Elbasan	3,451	9,524	1.3%
12	Ura Vajgurore - Berat	3,196	8,878	1.4%
Total		60,048	166,390	0.3%

Burimi: Konsulenti

ADT Korrespondon me ditët kur janë kryer Intervistat.

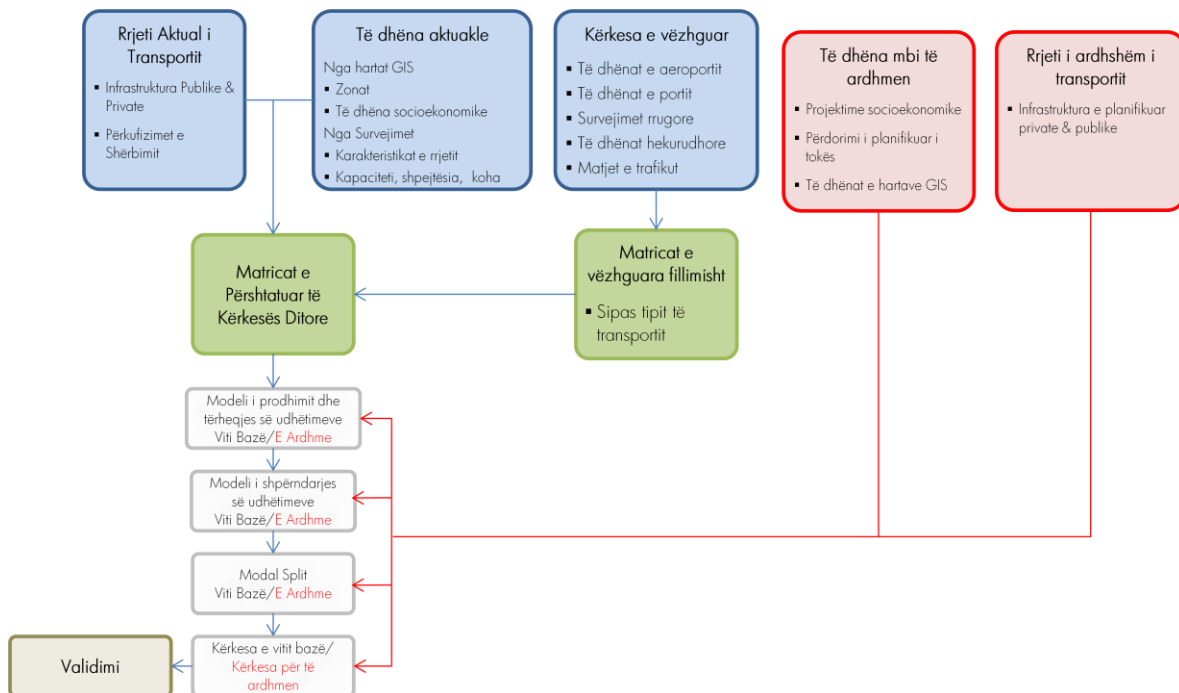
Siç mund të shihet, niveli i gabimit është ekstremisht i ulët, që tregon cilësi në suvejimin e trafikut.

4. MODEL I TRANSPORTIT

4.1. ORGANIZIMI I PËRGJITHSHËM I MODELIT

Modelet e parashikimit të transportit përbëhen nga dy element kyç. Së pari, një metodë për përfaqësimin e ofertës së transportit, për të mundësuar si koston e udhëtimit ashtu edhe për të përcaktuar kërkesën sipas rrugëve potenciale. Së dyti, një metodë për përfaqësimin e kërkesës në varësi të mënyrës së transportit, privat/publik. Duhet të ketë aftësinë të paraqesë ndryshimet në variablat e zhvillimit të udhëtimeve dhe gjithashtu koston e udhëtimit. Figura e paraqitur më poshtë tregon se si ndërveprojnë këto dy komponentë.

Figura I - 1. Organizimi i modelit



Proçesi nis me përcaktimin e rrjetit aktual të transportit. Me tu përcaktuar ky rrjet, duhen përcaktuar përdoruesit e këtij rrjeti. Kjo realizohet me anë të zhvillimit të fazave të ndryshme dhe me modele të ndryshme: modelet e gjenerimit dhe shpërndarjes, ndarja sipas llojeve të transportit e vërejtur dhe në fund përcaktimi i modelit.

Konsulenti përdori TransCAD në detyrat e mëposhtme të PKT3:

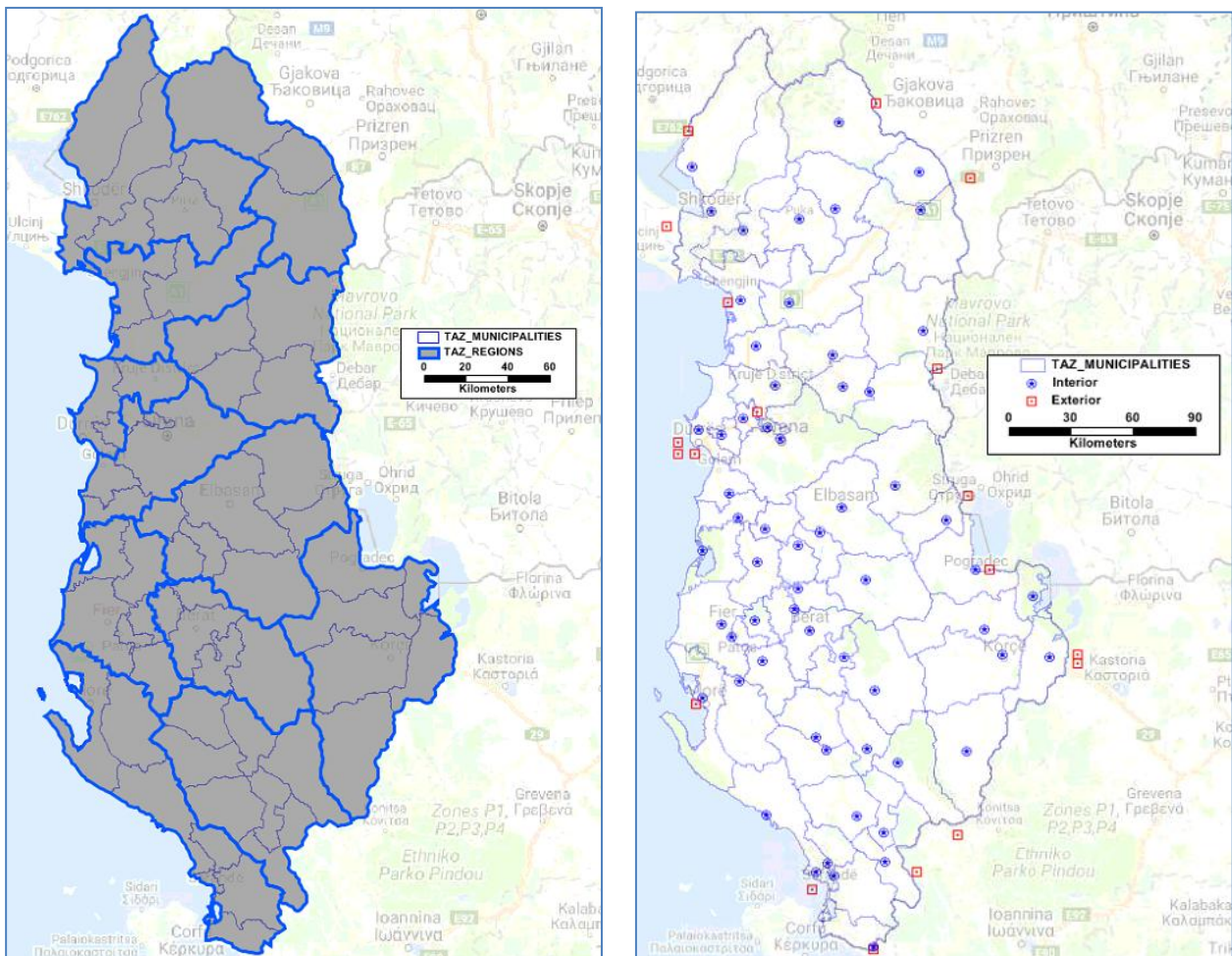
- Funkcionet e GIS për konsolidimin e informacionit gjeografik dhe të rrjetit, i ardhur nga burime të ndryshme. Përveç procesit të përditësimit, gjithashtu do të përmirësohet rrjeti ekzistues .
- Harta dhe analiza e informacionit socio-ekonomik në lidhje me nën-ndarjet e ndryshme administrative, si mjet për të interpretuar situatën aktuale të sektorit të transportit në Shqipëri.
- Zhvillimin dhe organizimin e detyrave të grumbullimit të të dhënave mbi fluksin e trafikut gjatë survejimeve në formën e matricave OD dhe përshtatja e tyre me rrjetet kombëtare të transportit.
- Zbatimin e modeleve të gjenerimit dhe tërheqjes së fluksit të pasagjerëve bazuar në të dhëna socio-ekonomike dhe transporti.
- Zhvillimin e flukseve kryesore të transportit të mallrave nga analiza e zbërthyer e kërkesës aktuale të transportit.
- Përdorimin e metodave të ndryshme të caktimit për shpërndarjen e flukseve të krijuara në lidhjet e rrjetit.

- Proçesi i kalibrimit për të përshtatur/rregulluar flukset e trafikut, nxjerrë fillimisht nga të dhënat e mbledhura gjatë *Fushatës së Survejimit të Trafikut*, nëpërmjet numërimeve të trafikut (automatike dhe manuale) dhe IAR (intervistat në anë të rrugës).
- Pas përcaktimit të modelit, u zhvillua analiza e mangësive kryesore të rrjetit dhe ndikimit të përmirësimeve të propozuara në infrastrukturën e transportit.
- Vlerësimi i flukseve të ardhshme të trafikut dhe problemet e mundshme në rrjet, bazuar në kërkesën e parashikuar të transportit.

4.2. METODOLOGJIA E MODELIMIT

Zonat e Analizës së Transportit (ZAT) janë sipërfaqe gjeografike që ndajnë rajonin e planifikimit në sipërfaqe të ngjashme duke marrë parasysh përdorimin e tokës ose karakteristikat e popullsisë, për të modeluar më tej origjinën dhe destinacionin e udhëtimeve. Në këtë projekt specifik, Ekipi Konsulent ka propozuar dy nivele të ndarjes së zonave, zonë e përgjithshme në nivel bashkie duke përfshirë 61 njësi bashkiake brenda 12 rajoneve të shpërndarjes territoriale Shqiptare, dhe një nivel i dytë që përfshin pikat e hyrjes në rrjet, në porte dhe pika kufitare. Në mënyrë që të zhvillohet ndarja origjinë – destinacion i udhëtimeve në pikat e mundshme të hyrjes në rrjet, janë koduar *qendrat e dubluara* për vende të ndryshme.

Figura I - 2. TransCAD model – ZAT dhe *qendra*

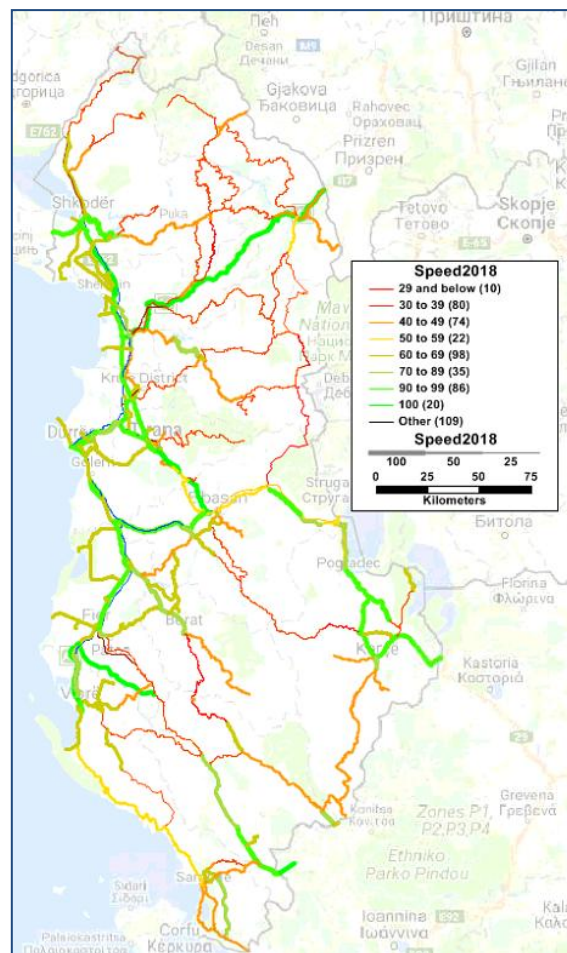


Modeli i rrjetit të transportit ose ndërtimi i grafiqeve zhvillohet me anë të përcaktimit të numrit të zonave, nyjeve, dhe lidhjeve që përfaqësojnë më së miri gjendjen aktuale të rrjetit të transportit në zonën e studimit.

Informacioni kryesor u sigurua nga dy burime, së pari rrjeti i mëparshëm i përcaktuar në PKT2 dhe si burim i dytë, informacioni i dhënë nga Ministria e Transportit në një skedar GIS. Ky skedar GIS është përdorur për të përditësuar gjendjen e rrugëve të planifikuara dhe për të përmirësuar karakteristikat e ekzistuese.

Metodologjia e modelimit është shqyrtuar për të siguruar përshtatshmërinë e saj me rezultatet e pritura dhe objektivin e PKT3. Ky kontroll është ndërmarrë si për pasagjerët ashtu edhe për modelet e ngarkesave, duke marrë parasysh karakteristikat, parametrat e inputeve, formulimet dhe procedurat më të përshtatshme në secilin rast. Në rastin e modelit të pasagjerëve u bë një rishikim i veçantë i zhvillimit të modelit për të kontrolluar zbatimin e 4 fazave të modelit: gjenerimin e udhëtimeve, udhëtimet tërheqëse, shpërndarjen dhe caktimin; duke pasur parasysh specifikimet ose TransCAD. Po ashtu, në modelin e ngarkesës është bërë një rishikim i ngjashëm duke pasur parasysh edhe klasifikimin e mallrave (mineralet, lëndët djegëse, materialet e ndërtimit, produktet bujqësore, pije dhe të tjera).

Figura I - 3. TransCAD klasifikimi i rrugëve - shpejtësia



5. TRAFIKU I PASAGJEREVE – ANALIZA, MODELI DHE PARASHIKIME

5.1. METODOLOGJIA E PËRGJITHSHME

Bazuar në survejimet e ndërmarrë në rrugët kryesore të përcaktuara në TeR, është ndërtuar një matricë udhëtimi OD për udhëtarët dhe mallrat në mënyra të ndryshme. Procesin për të përfutur matricën e kërkesës për sa i përket pasagjerëve nis me ndërtimin e matricës origjinë-destinacion në çdo pikë të survejuar. Pasi të jetë marrë dhe zhvilluar çdo matricë, matrica përfundimtare arrihet duke i krahasuar mes tyre në mënyrë që të homogjenizohen marrëdhëniet e vëzhguara, duke shmangur numërimin e gabuar të udhëtimeve në çdo marrëdhënie.

Më pas të katër fazat e modelit aplikohen (gjenerim dhe tërheqje, shpërndarje, ndarje sipas llojeve dhe përcaktimi) për të marrë rezultatet, të cilat janë kalibruar me trafikun e vërejtur.

5.2. PERFORMANCA E TRANSPORTIT PËR VITIN BAZE

Rezultatet e marra dhe krahasimi me rezultatet e mëparshme tregohen në tabelën më poshtë.

Tabela I - 4. Numri total i pasagjereve dhe performanca e përgjithshme në vitin baze 2018. Krahasimi me perditësimet e mëparshme të Planit.

	2010 PKT 1	2014 PKT 2	Viti baze 2018 PKT 3
Pasagjere	210,070	247,918	307,426
Pasagjere x Km	21,735,767	23,100,000	32,855,095
Gajtesia mesatare e udhëtimit në km.	103	93.2	107

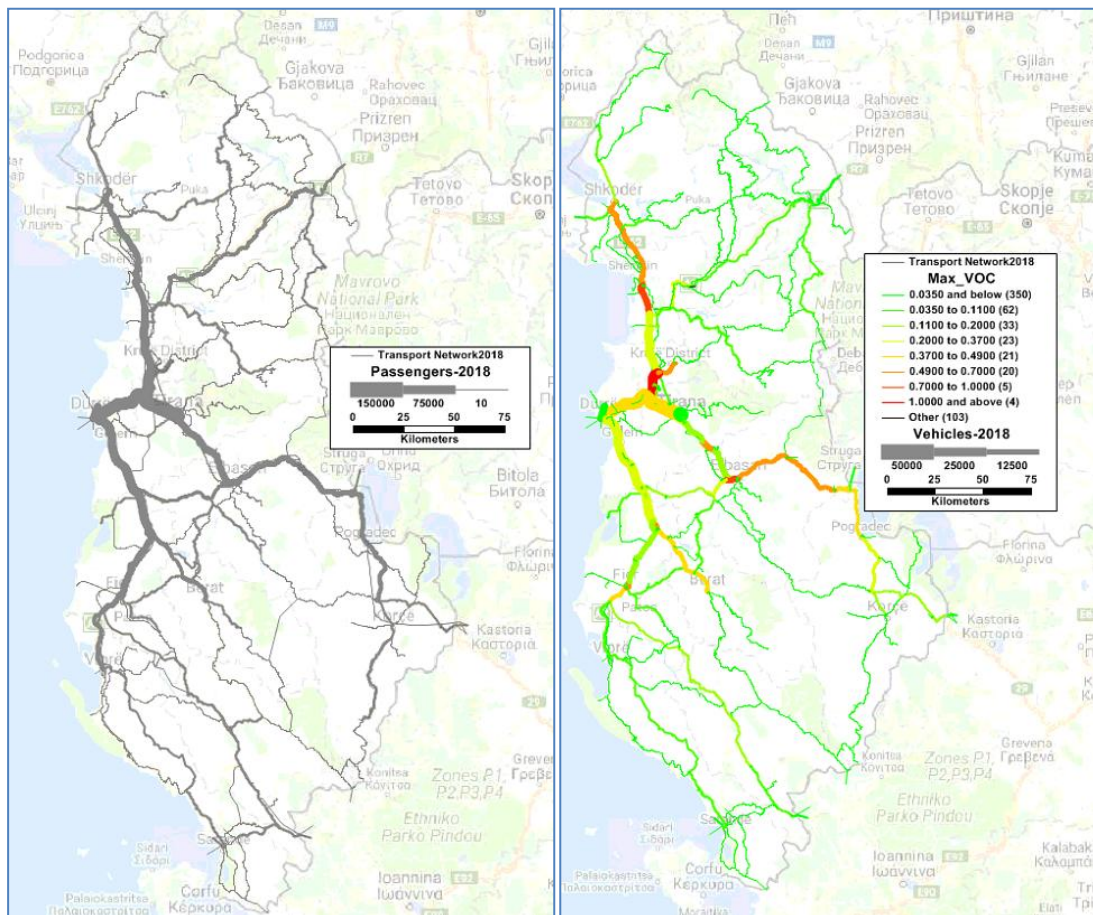
Në këtë perditësim të planit rritja e numrit të pasagjereve rezulton në 5.5% në baze vjetore në periudhën 2014-2018 dhe 4.8% nga viti 2010. Nderkohe që numri i pasagjereve x km ka një rritje vjetore 9.2% në periudhën 2014-2018 për shkak të rritjes së distancave të udhëtimit.

Përsa i përket numrit të pasagjereve për tip mjeti rritja e numrit të pasagjereve të veturave ka pësuar një rritje prej 9% në periudhën 2010-2018 dhe një rritje konkurruese prej 10.8% për numrin e veturave në rruget e Shqipërisë. Numri i pasagjereve që kanë përdorur minibuset ka pësuar një rritje të ulët vjetore prej 1.8% në të njëjtin periudhë. Rënia e treguar në numrin e minibuseve është rreth 14% për shkak të rritjes së vendeve të zëna në këtë lloj mjeti. Krejt ndryshe numri i pasagjereve që udhetojnë me autobus është rritur me 2% në vit gjatë 2010-2018 me një reduktim të numrit të mjeteve 3.5% duke rritur numrin e vendeve të zëna. Tabela më poshtë jep një përmbledhje të rezultateve të vrojtuar.

Tabela I - 5. Numri total i pasagjereve dhe numri total i mjeteve sipas tipit në vitin baze 2018. Krahasimi me perditësimet e mëparshme të Planit.

Tipi i mjetit	2010 PKT 2		Viti baze 2018 PKT 3	
	Numri i mjeteve	Numri i pasagjereve	Numri i mjeteve	Numri i pasagjereve
Veturë	39,862	95,669	90,837	190,843
Minibus	7,598	56,989	2,352	49,329
Autobus	2,324	57,412	1,738	67,254
Pasagjerë gjithsej	49,784	210,070	94,927	307,426

Figura I - 4. Totali ditor i trafikut (pasagjerë dhe mjete) në Vitin Bazë 2018.



Mund të shihet se problemi më i madh krijohet në zonën Tiranë- Durrës përgjatë segmentit verior të Korridorit Adriatiko-Jonian dhe lidhjes Jug Lindore me Greqinë dhe IRJM. Të gjitha këto bllokime janë mbajtur parasysh në planin e investimeve me ndërtimet e reja dhe rehabilitimet e rrugëve ekzistuese. Për më tepër rritja e shërbimeve publike me autobus dhe tren do të shtojë kapacitetet e rrugës me synimin që të ndikojë ndarjen e llojeve të transportit në vend.

5.3. PERFORMANCA E TRANSPORTIT VITI 2018

Ne te njejten menyre si ne ate te vitit baze jane vleresuar performancat e rrjetit. Tabela e meposhtme permbledh rezultatet kryesore per vitin baze dhe per parashikimin e vitit 2038.

Tabela I - 6. Numri total i pasagjereve dhe performance e pergjithshem ne vitin 2038

	Viti bazë 2018 PKT3	Viti 2038 PKT3
Pasagjerë	307,426	658,914
Pasagjerë x Km	32,855,095	76,921,494
Distanca mesatare e udhësitimit në km	107	116.7

Në këtë version të planit, rritja e rezultuar nga numri i pasagjerëve është 3.9% në vit për periudhën 2018-2038. Në të njëjtën kohë numri i pasagjerëve x Km paraqet një rritje vjetore me 4.9% për të njëjtën periudhë si shkak i rritjes së vazhdueshme të distancës së udhëtimit me 0.4%.

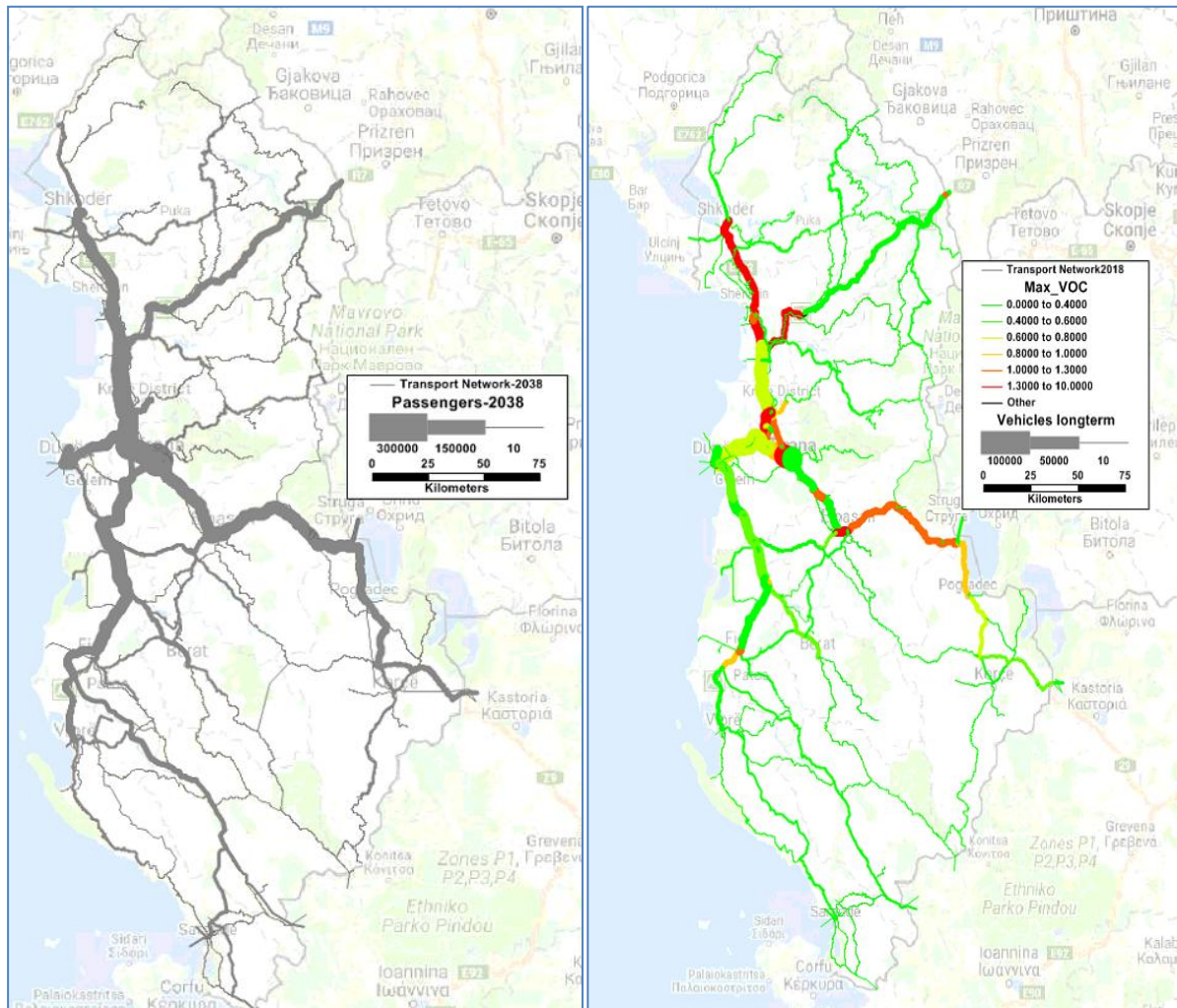
Për sa i përket numrit të pasagjerëve sipas tipit të mjetit, rritja e pritshme e pasagjerëve me makinë për periudhën 2018-2038 pritet të jetë 4.4%, minibuset dhe autobuset me 4.1% dhe 4.7% përkatësisht.

Tabela I - 7. Numri total i pasagjerëve dhe numri i mjeteve sipas tipit për vitin 2038.

Tipi i mjetit	Viti bazë 2018 PKT3		Viti 2038 PKT 3	
	Numri i mjeteve	Numri i pasagjerëve	Numri i mjeteve	Numri i pasagjerëve
Makina	90,837	190,843	153,212	399,520
Minibus	2,352	49,329	4,799	100,627
Autobus	1,738	67,254	4,102	158,765
Totali i pasagjerëve	94,927	307,426	160,047	658,914

Projektimet për vitet e ardhshme janë ndërmarrë duke marrë parasysh propozimet përfundimtare të planit aktual dhe gjithashtu zhvillimin e ardhshëm të rrjetit.

Figura I - 5. Totali ditor i fluksit të pasagjerëve dhe mjeteve për vitin 2038.



6. ANALIZA, MODELI DHE PARASHIKIMET E TRAFIKUT TË MALLRAVE

6.1. METODOLOGJIA E PËRGJITHSHME

Modeli i transportit të mallrave do të ndjekë një metodologji “sufiçit dhe defiçit” për analizën e kërkjes aktuale dhe të ardhshme.

Modeli do të tentojë të identifikojë mallrat kryesorë sipas llojit të prodhuar dhe konsumuar në Shqipëri në nivelin ZAT, për të përcaktuar lëvizjet kryesore të trafikut të mallrave.

Bazat e ndjekura për modelin janë shtatë grupet e përgjithshme të mallrave të paraqitura në tabelën më poshtë.

Tabela I - 8. Grupet e klasifikimit të mallrave

Grupi	Klasifikimi i përgjithshëm
G1	Pleh dhe Produkte Bujqësore
G2	Pije
G3	Naftë dhe të tjera
G4	Materiale ndërtimi
G5	Gurë të çmuar, minerale dhe koncentrate
G6	Artikuj të tjerë
G7	Blegtori, prodhime të kafshëve

Të gjitha të dhënat e marra janë konsideruar si lëndë e parë dhe janë përpunuar nga Konsulenti për tu përfshirë në model. Pas analizimit të tyre marrim volume në ton si prodhime sipas grupeve dhe zonave.

Vektorët sufiçit dhe defiçit janë shpërndarë në mënyrë proporcionale me distancat e udhëtimit dhe janë balancuar për të korresponduar me vektorët dhe rezultatet e përcaktuar të kontrolluara me trafikun e vrojtuar të mallrave dhe mjeteve.

Proçesi i kalibrimit konsiston në krahasimin e trafikut të vrojtuar dhe numrin e mjeteve të përcaktuar. Përcaktimi është kryer me metodën “gjithçka ose asgjë”. Kjo metodë konsiderohet e vlefshme kur zhvillohet mbi rrjetin e plotë të Vëndit. Pas përgatitjes së modelit rezultatet e situatës ekzistuese do të kalibrohen duke u krahasuar me trafikun real.

Pas kalibrimit dhe arritjes së rezultateve të pranueshme, është vlerësuar modeli i transportit duke konsideruar që përfaqëson kërkesën për transport në kushte të besueshme dhe në linjë me atë që ofron infrastruktura e transportit.

Përpara se të fillojë proçesi i kalibrimit, matrica në ton do të transformohet në mjete duke aplikuar raportin e tonëve me mjetet e vrojtura.

6.2. PERFORMANCA AKTUALE E TRANSPORTIT – SKENARI I VITIT BAZE

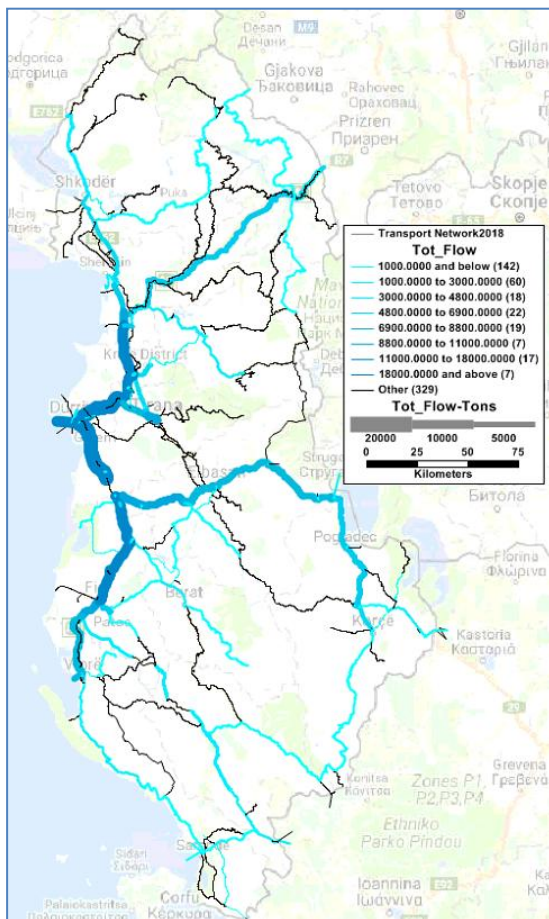
Me modelin e transportit të kalibruar dhe të konfirmuar për situatën ekzistuese performanca e rrjetit të modeluar në vitin bazë krahasohet me rezultatet e marra në versionin e fundit të planit. Për këtë analizë, përdoret një seri parametrash, si zakonisht në çdo projekt të planifikimit të transportit.

Tabela I - 9. Numri i pergjithshem ne ton. Performanca e pergjithshme e transportuar ne vitin baze 2018. Krahasimi me versionet e meparshme te Planit.

	2010 PKT 2	Viti Baze 2018 PKT 3
Ton te transportuar ne baze vjetore	13,851,000	17,085,737
Totali i numrit te kamioneve ne dite	6,704	9,249
Total kamion x km ne dite	784,058	1,109,071
Gjatesia mesatare e udhetimit ne km	117	119.9

Ne kete variant te Planit, rezulton rritja e sasise se toneve te transportuar ne 5.4% ne vit per periudhen 2010-2018. Ne te njejten kohe numri i kamion x km ka nje rritje vjetore 8.4% per periudhen 2010-2018.

Figura I - 6. Totali i toneve ditore të fluksit të mallrave në vitin bazë 2018.



6.3. PERFORMANCA E TRANSPORTIT VITI 2038

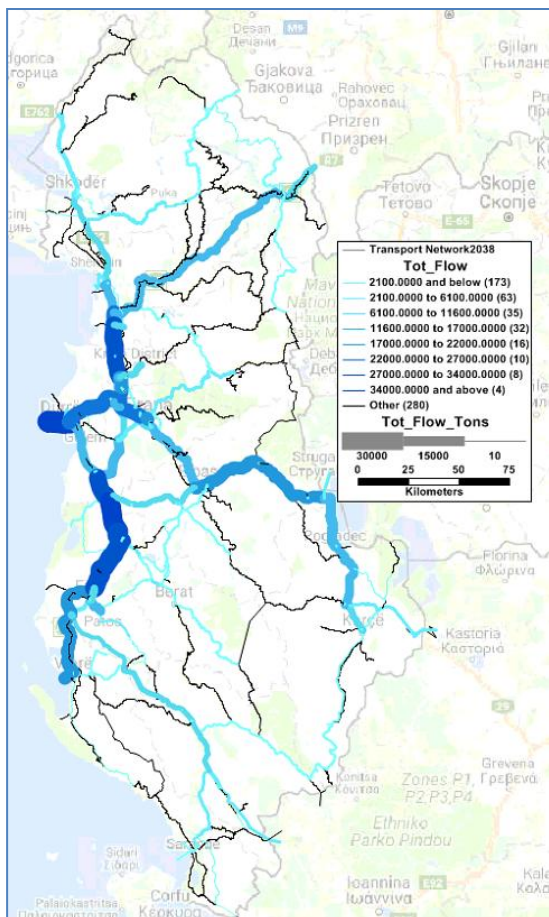
Ne te njejten menyre si ne vitin baze jane vleresuar parametrat e rrjetit. Tabela me poshte permbledh rezultatet kryesore per vitin baze dhe performancen ne vitin 2038.

Tabela I - 10. Totali i sasise ne ton i transportuar dhe performance e pergjithshme ne vitin 2038

	Viti Baze 2018 PKT 3	Viti 2038 PKT 3
Ton te transportuar me baze vjetore	17,085,737	40,437,620
Totali kamioneve ne dite	9,249	20,615
Totali kamioneve x km ne dite	1,109,071	2,665,675
Gjatesia mesatare e udhetimit ne km	119.9	129.3

Në këtë version të Planit, rezultati rritës i totalit të tonëve të transportuar është vendosur 4.4% në vit, në periudhën 2018-2038. Në të njëjtën kohë numri i kamioneve x km është parashikuar të ketë një rritje vjetore prej 4.5% në të njëjtën periudhë, për shkak të një rritjeje të vazhdueshme të distancës së udhëtimit në 0.04% në vit.

Figura I - 7. Totali i toneve ditore të fluksit të mallrave në vitin 2038



7. PAMJE E PËRGJITHSHME E SEKTORIT

Shqipëria ka marrë statusin e vendit kandidat për në BE që në Qershor të vitit 2014 dhe është në rrugën drejt hapjes së negociatave. Marreveshja e Stabilizimit–Asocimit (MSA) me BE ka hyrë në fuqi në Prill të vitit 2009. Shqipëria ka hapur një dialog të rregullt ekonomik dhe politik me BE nëpërmjet strukturave përgjegjëse sipas sektoreve. Ministria e Infrastruktës dhe Energjisë është përfaqësuese e sektorit të Transportit dhe Infrastruktës në takimet e punës ndërmjet BE dhe Shqipërisë si institucioni drejtues i kësaj fushe.

Që nga aprovimi i Rishikimit të Parë Pesëvjeçar të Planit Kombëtar të Transportit, Shqipëria ka bërë përpjekje duke përfshirë legjislativën, duke përgatitur dokumente strategjike dhe duke rritur kapacitetet e saj. Janë përgatitur dhe aprovuar një sërë dokumentesh strategjike si, Strategjia Kombëtare për Rrugët me Pagëse, Plani për Transportin e Qëndrueshëm si dhe Strategjia e Transportit për periudhën 2016-2020 së bashku me Planin e Veprimtërisë.

Firmosja e Traktatit të Komunitetit për Transportin (TKT) nga 6 Kryeministrat e Ballkanit Perëndimor në samitin e nivelit të lartë në Trieste në 12 Korrik 2017 përfaqëson arritjen më të madhe në bashkëpunimin rajonal për sektorin e Transportit. TKT do të zëvendësojë dalëngadalë Observatorin e Transportit të Europës Juglindore duke trashëguar të gjithë punën e bërë deri tani. Shqipëria ka miratuar zbatimin e menjëhershëm të TKT. Ligji është miratuar nga Parlamenti në 16 janar 2018. Marreveshja për TKT dhe ajo për Zonën e Perbashkët Europiane të Aviacionit së bashku me anekset e tyre do të jenë udhërrëfyese në rrugën drejt integritimit në Bashkimin European të sektorit.

Veprimtaria e transportit në Republikën e Shqipërisë rregullohet me anë të Kodeve për çdo lloj të Transportit si akti më i lartë ligjor:

- Kodi Rrugor Ligji Nr. 8738, datë 12.2.2001, modifikuar me, Ligj Nr. 9189, datë 12.2.2004, nr. 9808, datë 24.9.2007, Ligji Nr. 10488, datë 24.9.2007, datë 5.12.2011, nr. 175/2014, datë 18.12.2014);
- Kodi Hekurudhor, Ligji Nr. 142/2016;
- Kodi Detar, Ligji 9251, datë 8.7.2004, i ndryshuar me Ligjin Nr. 10483, datë 17.11.2011;
- Kodi Ajror, Ligji Nr. 10040, datë 22.12.2008 i ndryshuar me Ligjin Nr. 10484, datë 24.11.2011. Së fundi, një draft i ri i kodit të lartpërmendur po diskutohet në komisionet parlamentare pas miratimit të VKM-së në qershor 2018.

Këto kode, që janë baza për çdo fushë të aktiviteteve të transportit miratohen me 3/5 e votave në parlament dhe për këtë arsye janë më të qëndrueshme. Këtu janë mënyrat e zhvillimit të veprimtarisë, organeve kryesore të zbatimit dhe kontrollit, ndërsa ka edhe akte të tjera ligjore të miratuara nga Kuvendi për themelimin dhe funksionimin e këtyre organeve si dhe aktet ligjore të tilla si VKM (Këshilli i Ministrave) dhe Urdhëra apo Udhëzimet (Ministri).

Institucionet e varësisë veprojnë sipas bazës ligjore më poshtë:

- ARRSH - Ligji nr. 10 164, datë 15.10.2009 Për Autoritetin Rrugor të Shqipërisë.
- DPSHTRR - Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor është themeluar me Vendim të Këshillit të Ministrave nr. 343, Dt. 21.07.1999;
- Drejtoria e Përgjithshme Detare - Ligji nr. 10109, datë 02.04.2009 "Për administratën detare të Republikës së Shqipërisë";
- Drejtoria e Inspektimit Hekurudhor - është themeluar si një organ i pavarur nga Hekurudhat Shqiptare me VKM në vitin 1981 dhe me ndryshimet në kodin e ri hekurudhor është në proces të transformimit në Autoritetin e Sigurisë Hekurudhore;

- Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar - Ligji nr. 10 233, datë 11.2.2010 "Për Autoritetin e Aviacionit Civil", i ndryshuar me ligjin nr. 10 479, datë 10.11.2011 Për disa ndryshime dhe shtesa në ligjin nr. 10 233, datë 11.2.2010 "Për Autoritetin e Aviacionit Civil" dhe Ligji nr. 168/2014 Për disa ndryshime dhe shtesa në ligjin nr. 10 233, datë 11.2.2010 "Për Autoritetin e Aviacionit Civil";
- OKIIA - VKM Nr. 686, datë 02.06.2010, Për Themelimin e Organit Kombëtar i Investigimit për Incidentet / Aksidentet në Aviacionin Civil;
- VKM Nr. 74. Data 02.02.2011 Mbi krijimin dhe funksionimin e Komitetit Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil;
- Instituti i Transportit - është themeluar në vitin 1985 dhe sot vepron në përputhje me VKM 861 të datës 21.11.2007.

Përveç ligjeve të lartpërmendura, aktiviteti i transportit i nënshtrohet ligjeve të tjera si ligji për mbrojtjen e mjedisit, legjisllacionin e liçencimit, prokurimin publik dhe aktet e tjera nënligjore.

Plani Ligjor i Veprimit propozuar në PKT2 është i vlefshëm me përjashtim të "ligjit kuadër". Deri tani nuk është ndermarre ndonjë akt. Ky ligj duhet të diskutohet me eksperte ligjore përtej ministrise për të parë nëse përputhet me kuadrin ligjor të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë.

8. KUADRI INSTITUCIONAL

Që prej miratimit të rishikimit të parë pesëvjeçar të Planit Kombëtar të Transportit, PKT2 shumica e institucioneve dhe autoriteve të rekomanduar janë në funksion si ARRSH, AACSH, DPD duke ushtruar detyrat e tyre rregullatore apo ekzekutive. Vete Ministria ka pësuar ndryshime në vite nga Ministria e Transportit dhe e Punëve Publike, në Ministrinë e Transportit dhe Infrastruktës në periudhën 2013-2017 dhe në Ministrinë e Infrastruktës dhe Energjisë në ditët e sotme.

Sot ministria ka një fushe shumë të gjera veprimi pasi përfshin energjinë, planifikimin e territorit, industrinë, transportin por në anën tjetër një strukturë e tillë lehtëson koordinimin dhe bashkëpunimin ndërsektorial.

Me një strukturë të re të miratuar në maj 2018 me urdhër të Kryeministrit, kanë dalë më tepër në pah mënyrat e transportit. Drejtoria e Politikave të Transportit dhe Infrastruktës dhe Strategjive të Zhvillimit bie nën Drejtorinë e Përgjithshme të Politikave dhe Zhvillimit të Infrastruktës dhe Territorit. Të gjitha format e politikave të transportit janë të detajuara në nivel sektori.

Drejtoritë e pasuesë nën të njëjtën Drejtori të përgjithshme janë Drejtoria e Transportit, Infrastruktës dhe Zhvillimit Urban dhe Drejtoria e Konceptimit dhe Realizueshmërisë së Projektit të Transportit dhe Infrastruktës.

Çështjet e Sigurisë Rrugore adresohen nga sektori i Sigurisë Rrugore nën Drejtorinë e Përgjithshme të Rregullatorit dhe Pajtueshmërisë së Infrastruktës dhe Energjisë

Po ashtu në Ministri janë emruar grupe të përhershme për përgatitjen e dokumenteve të planifikimit si për përgatitjen e buxhetit afatmesëm apo për hartimin e listës së Paketës së Projekteve Prioritare të Sektorit.

9. RISHIKIM I PKT2 DHE STRATEGJISË KOMBËTARE TË TRANSPORTIT

9.1. PKT2

Rishikimi i Parë Pesëvjeçar i Planit Kombëtar të Transportit Shqiptar (PKT2) u publikua në vitin 2010 si përditësim i parë i Planit Kombëtar Shqiptar të Transportit të vitit 2005 (PKT1). Ndërsa PKT-ja u fokusua kryesisht në ndërtimin e një baze institucionale dhe ligjore mbi të cilën do të zhvilloheshin plane infrastrukturore dhe promovimi i sektorit privat si pjesëmarrës kyç, PKT2 u referua për të materializuar këto arritje në kontekstin e një integrimi të ardhshëm në BE nëpërmjet programit të investimeve të kombinuara për të gjitha format e transportit gjatë një harku kohor 20 vjeçar.

Në këtë mënyrë janë ndërmarrë pesë plane nën-sektoriale (rrugor, hekurudhor, detar, ajror, logjistike dhe intermodalitet) të cilat janë bazuar në analizat e situatës ekzistuese, nevojat e planifikimit dhe situata financiare si edhe mundësitë e financimit në varësi të fondeve të buxhetit kombëtar dhe Institucioneve Financiare Ndërkombëtare. Çdo nënsektor vlerësohet duke u bazuar në strukturën e tij të menaxhimit (duke përkrahur kështu organet qeverisëse, kuadrin ligjor dhe strukturën e tij organizative); si edhe një përshkrim të aseteve infrastrukturore, parashikimet e trafikut dhe një analizë e nevojave për investime si dhe programeve plotësuese, të cilat finalizohen me një plan investimi nën-sektorial.

Këto plane investimi u mbështetën me një Plan Veprimi që përfshin ndryshime institucionale, ligjore dhe rregullatore. Në veçanti, Plani i Veprimit përbëhet në total nga gjithsej 43 propozime plotësuese, ndërkohë që Plani i Investimeve vlerëson shpërndarjen e financimit midis harkut kohor 2010 -2015 dhe në periudhën vjetore 2016-2030.

9.2. STRATEGJIA KOMBËTARE E TRANSPORTIT 2016-2020

Strategjia Kombëtare e Transportit dhe Plani i Veprimit 2016-2020 u miratua me VKM 811 datë 16.11.2016 dhe përbën politikën më të rëndësishme të transportit në vitet e fundit e cila vijon me programet e mëparshme kombëtare, është në përputhje me objektivat dhe prioritetet e BE-së dhe bazohet në një situatë gjithëpërfshirëse dhe të detajuar të Sektorit Shqiptar të transportit, duke marrë parasysh rrjetet infrastrukturore, rregulloret dhe instrumentet financiare.

Për këto arsye, ajo do të konsiderohet si lidhja kryesore midis PKT2 të mëparshme dhe PKT3 aktuale. Përveç kësaj, Strategjia e Transportit 2016-2020 është e përafuar me Strategjinë Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim 2015-2020 (SKZHI-II), e cila merr në konsideratë Projektet Prioritare Sektoriale (SSPP) për Transportin, të cilit tashmë i është dhënë prioritet nga Qeveria e Shqipërisë (QSH) dhe strategji të tjera ndërsektoriale të promovuara nga Qeveria Shqiptare në fushën e Biznesit, Tregtisë, Turizmit, Mjedisit, Energjisë dhe Përfshirjes Sociale.

Pas një vlerësimi të thellë të gjendjes aktuale të sektorit të transportit shqiptar, Strategjia e Transportit krijon një sërë vizionesh, prioritetesh strategjike dhe qëllimesh që do të materializohen përfundimisht përmes një plani veprimi me 43 linja prioritare. Ato janë vlerësuar me anë të indikatorëve kyç të performancës, vlerësimi të buxhetit, kalendarit, burimeve financiare, palëve të interesuara, etj. Në seksionin në vijim këto plane sektoriale do të rishikohen.

Megjithëse raporti PKT3 është një rishikim i drejtpërdrejtë i raportit të dytë PKT2, prioritetet strategjike të përcaktuara në Strategjinë e Transportit përgjatë harkut kohor 2016-2020, përbëjnë pikënisjen për zhvillimin e veprimeve prioritare për periudhën e ardhshme 20-vjeçare të planifikimit.

10. PLANET NËNSEKTORIALE

10.1. TRANSPORT RRUGOR

Transporti rrugor përfaqëson mënyrën mbizotëruese të transportit tokësor për udhëtarët dhe transportin në Shqipëri. Gjatë dekadës së fundit ajo ka marrë pjesën më të madhe të investimeve në infrastrukturën e transportit, por ka ende vend për përmirësim, veçanërisht në aspektin e shërbimeve të ofruara dhe zbatimit të legjislacionit të ri të vënë në fuqi. Kohët e fundit, është miratuar një strategji për rrugët me pagesë në kontekstin e një reforme të vazhdueshme në lidhje me planin e punës së infrastrukturës rrugore kombëtare.

Në nivel institucional, nësektori menaxhohet nga institucionet e mëposhtme:

- Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës (tani e zëvendësuar nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë)
- Autoriteti Rrugor Shqiptar
- Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor

Deri në vitin 2016, sipas shifrave të marra në Strategjia Kombëtare e Transportit, Rrjeti Kombëtar i Rrugëve nën inventarin e Autoritetit Rrugor Shqiptar (ARRSH) është 3,950 km rrugë kombëtare (rrjeti primar dhe dytësor). Prej të cilave, të gjitha rrugët kryesore të rrjetit dhe rreth dy të tretat e gjatësisë së përgjithshme të rrjetit dytësor janë rrugë të shtruara. Rrjeti rrugor kombëtar nën juridiksionin e ARRSH gjithashtu përfshin një total prej 590 ura (me një gjatësi të përgjithshme mbi 10 m). Ky rrjet mbart shumicën e trafikut të vendit, mesatarisht 6,695 automjete në ditë për rrugët kryesore dhe ato primare sekondare dhe 1,705 automjete në ditë në pjesën tjetër. Pjesa më e madhe e investimeve të realizuar në sektorin e transportit kanë qenë të drejtuara në infrastrukturën rrugore dhe të lidhura me Zgjerimin Indikativ të Rrjetit Gjithëpërfshirës të TEN-T në Ballkanin Perëndimor.

Sfidat kryesore për sektorin rrugor

- 1. Përfundimi i ndërtimit të rrjetit rrugor kombëtar, duke përfshirë linjat kryesore strategjike;
- 2. Përfundimi i studimit të fizibilitetit për autostradën Adriatiko-Joniane, Veri-Jug (për të lehtësuar fillimin e punimeve në segmente të veçanta), duke përfshirë përfundimin e plotë të korridorit Milot-Morinë, Rrugën Arbrit si degë e Korridorit VIII etj.;
- 3. Përafrimi i legjislacionit kombëtar me atë të BE-së për transportin rrugor të mallrave dhe pasagjerëve;
- 4. Reformimi i rrjetit të transportit rrugor të udhëtarëve ndërqytetas;
- 5. Ruajtja e infrastrukturës së transportit rrugor të Shqipërisë sipas standardeve të BE-së; dhe
- 6. Vëzhgimi i standardeve teknike duke përfshirë nevojën për të rritur sigurinë në rrugë.

10.2. TRANSPORT HEKURUDHOR

Gjatë dekadës së fundit, trafiku hekurudhor ka qenë në rënie të vazhdueshme. Shumica e binarëve janë operativë por afër limitit të amortizimit. Duhet të theksohet më tej se shpejtësia e trenave është shumë e ulët dhe shërbimi është i dobët dhe i parregullt. Gjithashtu, vlen të përmendet se mjetet e qarkullimit (vagonë mallrash, vagonët e pasagjerëve dhe lokomotivat) janë të vjetra dhe kanë nevojë për rinovim. Përveç kësaj, sinjalizimi është pothuajse plotësisht i pamirëmbajtur dhe shumë nga komponentët janë dëmtuar gjatë viteve.

Në nivel institucional, nësektori menaxhohet nga këta institucione:

- Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës (tani e zëvendësuar nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë)
- Drejtoria e Inspektimit Hekurudhor
- Hekurudhat Shqiptare S.A. (HSH)

Rrjeti hekurudhor shqiptar menaxhohet dhe përdoret nga Hekurudhat Shqiptare (HSH) për të kryer shërbime për transportin e mallrave dhe pasagjerëve përmes një rrjeti prej 360 km me një linjë të vetme hekurudhore. Sipas

rinovimit vjetor 2014 të PKT2, rënia e trafikut reflektohet në volumet në rënie të trafikut hekurudhor si për mallrat dhe për pasagjerët, duke arritur në 0.187 milionë pasagjerë dhe 39.89 milion ton mallra.

Pas një periudhe të gjatë pa investime dhe mirëmbajtjeje, pjesa më e madhe e binarëve janë në gjendje pune por në limitet e përdorimit.

Hekurudhat Shqiptare (HSH) kanë përgatitur një program investimi për një periudhë 8-10 vjeçare për të siguruar ndërveprim të plotë me rjetin evropian dhe për të rritur standardet e përgjithshme operacionale.

Sfidat kryesore per transportin Hekurudhor

- Reformimi i sistemit hekurudhor për të krijuar një treg të hapur për investitorë të ndryshëm si në aspektin e menaxhimit infrastrukturor, edhe në funksionimin e hekurudhës.
- Forcimi i kapaciteteve në të gjitha nivelet, duke bërë të mundur që administrata të përgjigjet në mënyrë efektive në ndërveprimin (mes menaxherëve të ndryshëm të infrastrukturës dhe ndërmarrjeve hekurudhore) dhe kërkesave interaktive (plotësimi i standardeve teknike) në nivel evropian.
- Krijimi i kushteve të favorshme ligjore dhe institucionale për të tërhequr investimet e huaja.
- Krijimi i një fushe të barabartë veprimi me mënyrat e tjera të transportit.

10.3. TRANSPORT DETAR

Si pjesë e vlerësimit të saj dhe prioriteteve strategjike për sektorin e transportit në Shqipëri, drafti aktual i NSDI-II ka përshkruar sfidat dhe objektivat kryesore të sektorit detar. Veçanërisht, programet e rëndësishme të BE si EUSAIR (Strategjia e Bashkimit Evropian për rajonin Adriatik-Jon) krijojnë mundësi të rëndësishme për t'u adresuar në kuadrin e ekonomisë blu.

Në nivel institucional, nënsektori menaxhohet nga institucionet e mëposhtme:

- Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë
- Drejtoria e Përgjithshme Detare
- Autoritetet e Portit
- Regjistri Detar

Shqipëria ka një linjë bregdetare prej 440 km dhe shtrihet në një pozicion strategjik në Detin Adriatik dhe Jon.

SKT 2016-2020 thekson se Shqipëria duhet të përmirësohet ndjeshëm në aspektin e lidhjes detare, duke u përfshirë në rjetet kryesore ndërkombëtare

Për t'u marrë me këtë situatë, gjatë periudhës 2006-2016 Qeveria e Shqipërisë (QSH) ka prezantuar disa iniciativa që synojnë reformimin e politikave institucionale dhe rregullatore, ngritjen e strukturave të decentralizuara, përmirësimin e shërbimit të klientit, sigurinë, cilësinë e aseteve dhe performancën komerciale

Sa i përket sektorit të portit, Shqipëria ka katër autoritete kryesore të porteve: Durrës, Vlorë, Shëngjin dhe Sarandë dhe dy terminalë privatë të naftës në Porto Romano (Durrës) dhe në Gjirin e Vlorës (Vlorë). Të gjithë portet kanë realizuar investime të ndryshme dhe veprime të mëtejshme janë përfshirë në Strategji.

Sa i përket masave "të buta", një çështje e rëndësishme për të ndërhyrë me masa politike dhe rregullatore në transportin detar si dhe për portet e identifikuar në dokumentin e Strategjisë është çështja e sigurisë detare dhe portuale, siguria, rregullimi i punës dhe qëndrueshmëria mjedisore.

Gjetjet kryesore në lidhje me implikimet dhe sfidat e politikave do të përfshijnë:

- Shumë nga strategjitë e paraqitura në Strategjinë e mëparshme Kombëtare të Transportit janë të përgjithshme dhe rrallë ofrojnë synime të përcaktuara dhe masa të qarta për zbatimin dhe rishikimin e plan veprimit.

- Në nivelin e përputhshmërisë rregullative, Shqipëria duhet të ratifikojë plotësisht dhe të përafrojë legjislacionin detar me atë të BE-së.
- Në nivelin e performancës institucionale dhe rregullatore, lind nevoja për të ri-fokusuar strategjinë detare në sektorët prioritarë në dritën e përafrimit me rregulloret ndërkombëtare, rritjen e konkurrencës dhe nevojën për hapjen e tregut.
- Reformimi i sektorit të porteve të filluara në Durrës duhet të shtrihet në portet e tjera të vendit, duke rritur rolin dhe shtrirjen e pjesëmarrjes së sektorit privat (PPP) në këtë sektor.
- Një komponent i rëndësishëm i munguar i kornizës institucionale dhe funksionale të sistemit detar shqiptar është Sistemi i Monitorimit dhe Informacionit të Trafikut të anijeve (VTMIS)
- SKT 2016-2020 sugjeron ngritjen e një strategjie zhvillimi të VTMIS-së dhe përmirësimin e Infrastrukturës së Porteve për rritjen e sigurisë në det dhe mbrojtjen e mjedisit detar.

Sfidat kryesore për Transportin Detar

- 1. Modernizimi i infrastrukturës të porteve përmes investimeve;
- 2. Forcimi i Administratës Detare në përputhje me standardet e BE-së;
- 3. Një rritje e specializimit të funksioneve të porteve me qëllim rritjen e intermodalitetit të tyre, sidomos për lidhjen port-hekurudhë; dhe
- 4. Aftësi më të mira të përpunimit të portit të kombinuara me një orientim drejt një sistemi intermodal.

10.4. TRANSPORT AJROR

Hapa të rëndësishëm janë ndërmarrë bazuar në udhëzimet për Liberalizimin e Tregtisë Europiane dhe miratimin e standardeve të kërkuara të sigurisë, të Rregullores dhe Direktivave të Komunitetit Europian. Forca lëvizëse pas këtyre ndryshimeve është Strategjia e Evropës Juglindore 2020 (SEE 2020), e cila më tej bazohet në Qiellin e Vetëm Evropian (SES) dhe Zonën e Përbashkët të Shërbimit (JSPA), i cili është në drejtim të krijimit të marrëdhënieve proaktive në mes të Agjencitë e Aviacionit (CAA) dhe Ofruesit e Shërbimeve të Navigacionit Ajror (ANSP) dhe në përputhje me fushat kryesore të performancës evropiane: Siguria, Kapaciteti, Mjedisi dhe Efikasiteti i Kostos.

Në nivel institucional, ky nënsektor menaxhohet nga këto institucione:

- Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë
- Autoriteti Shqiptar i Aviacionit Civil
- Organi Kombëtar për Investigimin e Incidenteve/Aksidenteve Ajrore

Në nivel operacional

- Albcontrol (Ofruesi i shërbimit të navigimit Ajror);
- Operatorët e aeroporteve;
- Operatorët ajror.

Rrjeti i aeroportit të Shqipërisë përbëhet nga:

- Aeroporti Ndërkombëtar Tiranë-Rinas (TIA), pjesë e Rrjetit Bazë të Aeroporteve TEN-T, i njohur si "Aeroporti Nënë Tereza" 17 km larg qytetit të Tiranës dhe është i lidhur drejtpërdrejtë me një superstradë të re. Ai operon përmes një regjimi koncesionar. Mbi 16 linja ajrore të huaja dhe 1 linjë ajrore shqiptare kanë shërbime të rregullta të planifikuara për/nga Tirana. Ndërkohë që një operator i ri shqiptar është në proces licënsimi;

- Aeroporti i Kukësit. I ndodhur në verilindje të vendit afër kufirit me Kosovën, u ndertua ne vitin 2004- 2007 dhe mund të akomodojë vetëm avionë të vegjël. Me VKM 429/11.07.2018 është pranuar një propozim i pakërkuar për operimin e tij;
- Fusha të tjera aviacioni të vogla: Plani i Zhvillimit të Rrjetit Gjithëpërfshirës të SEETO MAP 2018 (Studimi kosto-përfitim për rritjen e lidhjeve të transportit ajror ne Europën Jug Lindore). Këto rrugë do ti shërbejnë aeroporteve kryesore të rajonit duke i furnizuar me pasagjerë dhe krijuar në to qendra tranziti në konkurrencë me aeroportet e tjera europiane, megjithatë lidhjet rajonale janë akoma të dobta.
- Studimi i Fizibilitetit per Aeroportin e Jugut i realizuar nga AAC parashikon zhvillimin e nje aeroporti te ri ne zonen e Akernise ne Vlore.

Sfidat Kryesore te Transportit Ajror

- 1. Zhvillimi dhe ndërtimi i infrastrukturës së re të aeroportit në jug të vendit;
- 2. Krijimi i një tregu më konkurrues me shërbime ajrore të liberalizuara;
- 3. Zbatimi dhe unifikimi i standardeve ndërkombëtare për sigurinë ajrore; dhe
- 4. Ulje në tarifatat e udhëtimit për udhëtarët

10.5. TRANSPORTI INTERMODAL DHE I KOMBINUAR

Përmirësimi i dukshëm në kombinimin dhe integrimin e mënyrave të transportit është identifikuar si një nga sfidat kryesore për të gjithë vendet e Ballkanit Perëndimor. Që nga miratimi i saj në 2010, ANTP2 theksoi se për shkak të rritjes së qarkullimit të trafikut brenda dhe nëpërmjet Shqipërisë, veçanërisht në rrugë, Shqipëria do të fillojë të ndërmarrë disa veprime për të mbështetur mënyra të favorshme për mjedisin, të tilla si hekurudha ose transporti i kombinuar.

Në nivel institucional, nënsektori menaxhohet nga institucionet e mëposhtme:

- Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë
- Instituti Shqiptar i Transportit (IoT)
- Ministria e Financave dhe Ekonomisë (MFE)
- Ministria e Arsimit dhe Sportit (për trajnim profesional)
- Ministria e Turizmit dhe Mjedisit.

SKT adreson Indeks të Performancës së Logjistike në një kontekst rajonal, për periudhën në dispozicion (2007-2012), për të konstatuar nivelin e performancës së Shqipërisë në kontrast me rajonin dhe lojtarët globale. Ai konkludon se hendeku në krahasim me nivelin e Ballkanit Perëndimor ka rënë. Iniciativat si REBIS përditësuan 18 veprime prioritare për të lehtësuar barrierat jo fizike në politikën doganore dhe të transportit. 17 nga këto masa janë të zbatueshme në Shqipëri dhe 8 prej tyre merren me transport intermodal dhe të kombinuar (duke përfshirë barrierat doganore dhe kalimet kufitare).

Lidhur me rekomandimet e SKT, përfundimi kryesor që rezulton është se Shqipëria duhet të përqendrohet në zhvillimin e një qendre logjistike multimodale rreth Portit të Durrësit. Për më tepër, iniciativa "Flagship Axes, Akseve më të leverdisshëm" të promovuara nga SEETO në vitin 2013 përzgjodhi Korridorin VIII + Rrugën 7 (duke kaluar Shqipërinë) si një nga pikat përparësore për të përmirësuar. U strukturua në dy faza duke synuar temat e mëposhtme:

- Faza 1:
 - Infrastruktura, identifikimi i shkaqeve për kufizimin e transportit përgjate këtij boshti.
- Faza 2:
 - Qasja në treg, duke u fokusuar në nevojat e konsumatorëve dhe analizën konkurruese multimodale;



- Performanca, duke përmirësuar cilësinë, konkurrencën dhe qëndrueshmërinë e shërbimeve;
- Kalimi kufitar, duke zhvilluar sfonde ligjore, teknike dhe organizative për vonesat në kohë.

Sfidat kryesore per transportin intermodal dhe të kombinuar

- 1. Arritja e një zhvillimi të rëndësishëm në përbushjen e masave të politikave kombëtare të UNECE për promovimin e transportit intermodal dhe të kombinuar;
- 2. Lidhja e porteve shqiptare me ato të vendeve fqinje. Ky synim është i lidhur ngushtë me disa veprime mbi infrastrukturën e përmendur tashmë në këtë dokument dhe në përputhje me SSPP të Shqipërisë për Transportin, por gjithashtu merret me zhvillimin e logjistikës.
- 3. Zbatimi i 8 masave prioritare të propozuara nga REBIS përditësimi i studimit për të adresuar barrierat jo fizike dhe trajtimin e doganave, kalimit kufitar dhe transportit intermodal dhe të kombinuar. Ky qëllim është gjithashtu i lidhur ngushtë me disa veprime mbi infrastrukturën e përmendur tashmë.

11. PLANI I INVESTIMEVE

Si rrjedhojë e Planeve Nën-Sektoriale, është përgatitur Plani i Investimeve. Plani i Investimeve përfshin projektet që konsiderohen të nevojshme për të akomoduar vëllimet e transportit në 20 vitet e ardhshme, bazuar në zhvillimin e mëposhtëm të trafikut.

11.1. ZHVILLIMI I TRAFIKUT

Ky nënseksion paraqet një krahasim kualitativ afatmesëm dhe afatgjatë ndërmjet rrjetit të transportit dhe flukseve të vitit aktual (2018). Hartat e mëtejshme krahasojnë numrin e automjeteve të llogaritura për 3 skenarët e caktuar në rrjetet e ndryshme, duke përfshirë përmirësime të mëtejshme në çdo hap në mënyrë që të paraqitet një zhvillim logjik i pengesave dhe zgjidhjeve të tyre. Skenarët e përfshirë janë:

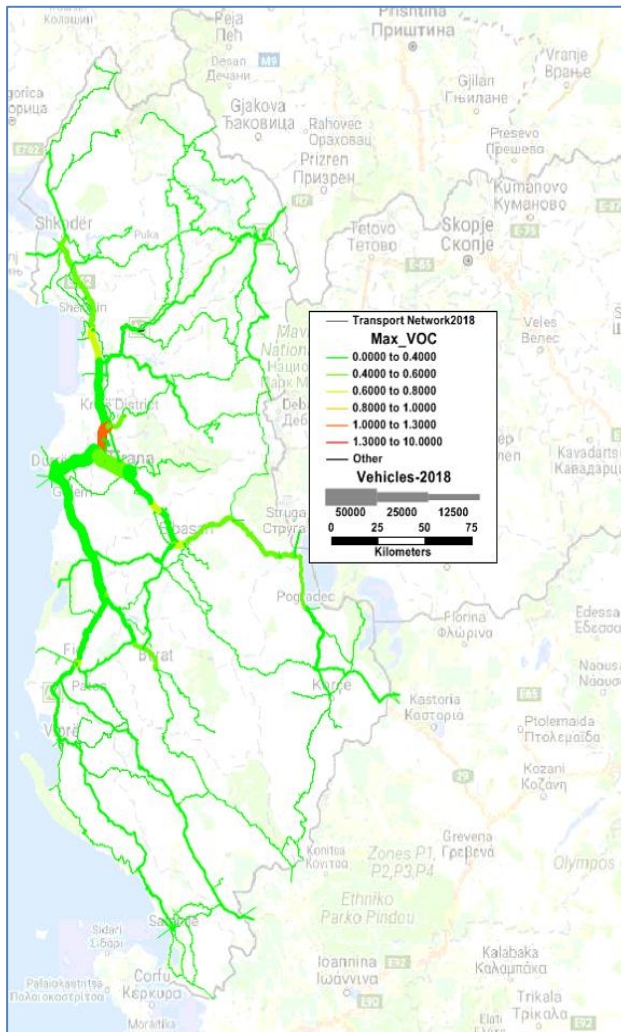
Tabela I - 11. Përcaktimi i skenarëve të modelimit

Skenari	Rrjeti i përdorur	Përcaktimi trafikut
1	2018	2018
2	2018	Afatgjatë
3	Afatmesëm	Afatmesëm
4	Afatmesëm	Afatgjatë
5	Afatgjatë	Afatgjatë

11.1.1. Skenari 1

Kjo hartë paraqet situatën aktuale të rrjetit Shqiptar për sa i përket automjeteve të pasagjerëve. Siç është analizuar më parë, problemet kryesore ndodhin në zonën Tiranë-Durrës, së bashku me segmentin verior të Korridorit Adriatik-Jon. Të gjitha këto pengesa janë marrë parasysh në planin e investimeve, me ndërtime të reja dhe rehabilitim të rrugëve ekzistuese.

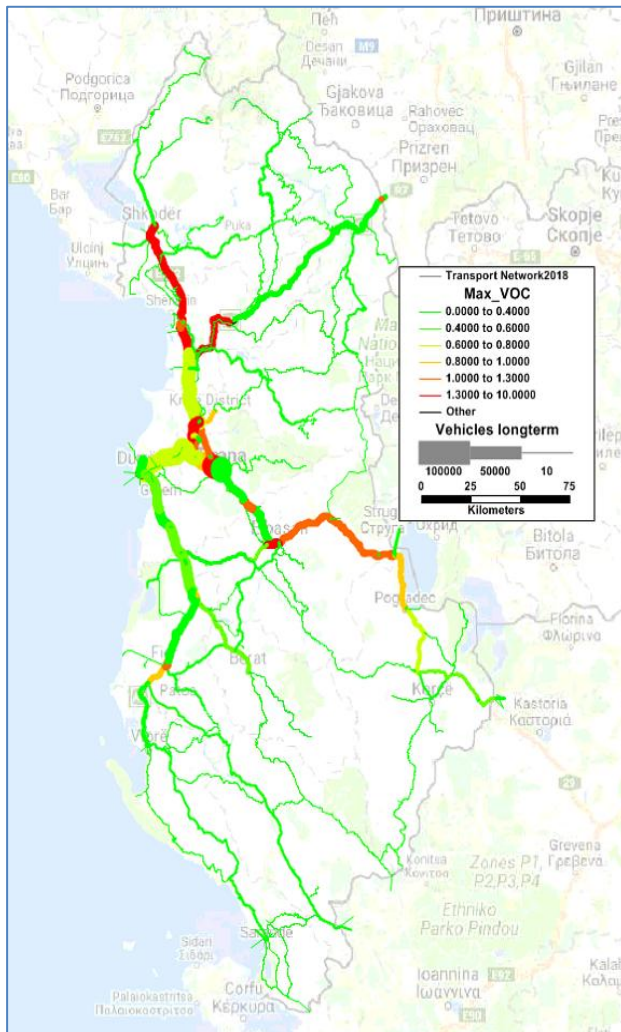
Figura I - 8. Skenari 1 – Totali ditor i automjeteve



11.1.2. Skenari 2

Kjo hartë tregon situatën e mundshme të rrugëve shqiptare për vitin 2038, në rast se nuk bëhen investime të mëtejshme. Ky nuk është një projeksion real, pasi shumë projekte janë në ndërtim e sipër ose janë planifikuar, por ndihmon në identifikimin e pengesave të ardhshme; prandaj zgjidhjet dhe propozimet janë studiuar para lindjes së problemeve.

Figura I - 9. Skenari 2 – Totali ditor i automjeteve

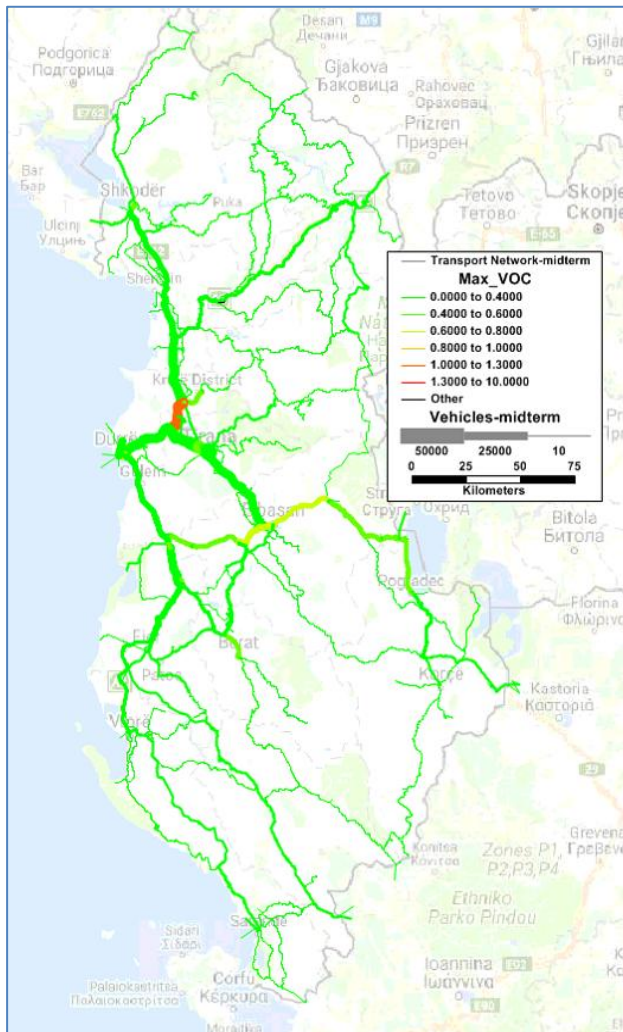


Siç pritej, rrjeti nuk do të qëndronte. Përveç kësaj, mund të identifikohen probleme të reja krahasuar me situatën aktuale, siç janë lidhjet me Kosovën, Ish-Republikën Jugosllave të Maqedonisë dhe Greqinë. Këto probleme të mundshme janë marrë parasysh gjatë hartimit të planit të investimeve.

11.1.3. Skenari 3

Kjo hartë paraqet situatën afatmesme, ku disa probleme janë zgjidhur nga projektet tashmë në ndërtim në vend, posaçërisht në pjesën veriore të autostradës Adriatiko-Joniane. Në të njëjtën kohë, po shfaqen përkeqësimet e ardhshme (për shembull, në segmentin Elbasan-Pogradec), kështu që është një pikë interesante në gjysmë të rrugës ku mund të vendoset një prioritizim i investimeve.

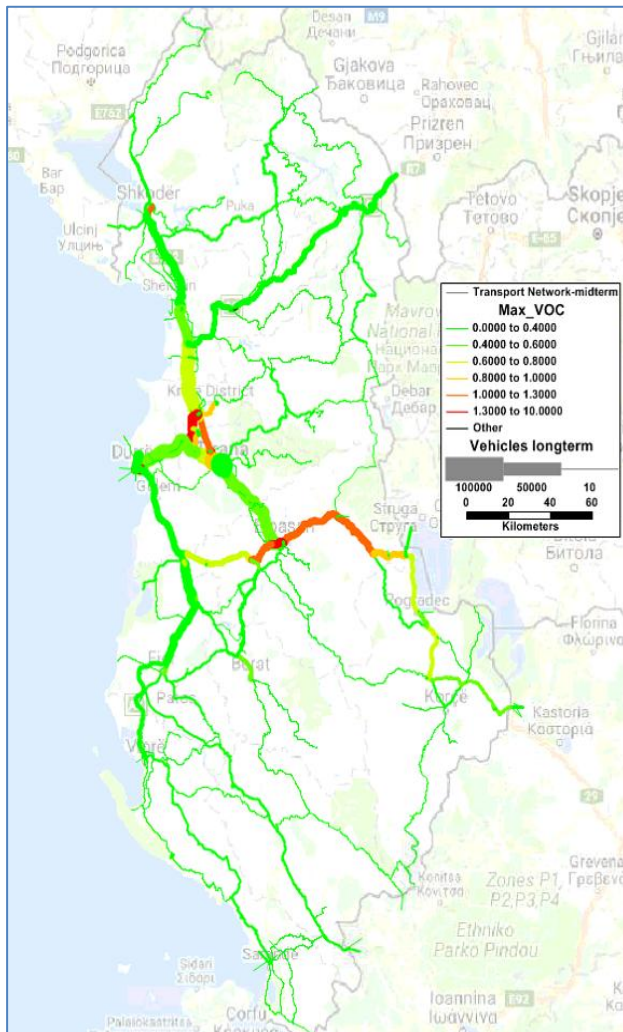
Figura I - 10. Skenari 3 – Totali ditor i automjeteve



11.1.4. Skenari 4

Kjo hartë tregon rrjetin afatmesëm dhe trafikun e parashikuar afatgjatë (2038). Kjo hartë ndihmon për të kuptuar situatën e mundshme nëse nuk kryhen investime të mëtejshme, me përjashtim të atyre që tashmë janë projektuar ose që janë në ndërtim e sipër.

Figura I - 11. Skenari 4 – Totali ditor i automjeteve

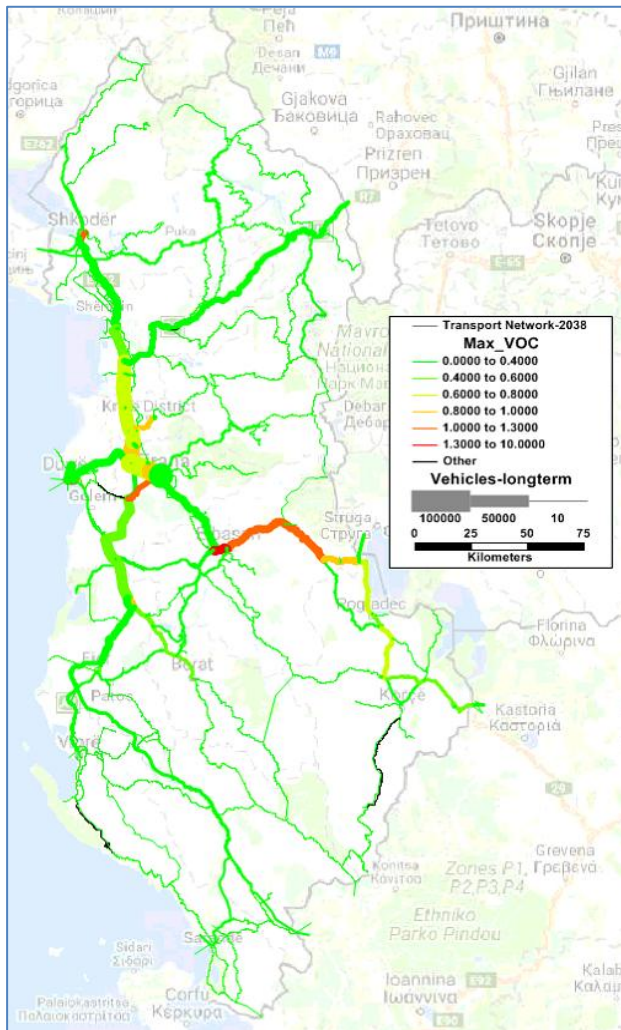


Mund të shihet se si segmenti Elbasan – Pogradec, i përmirësuar më parë në situatën afatmesme, do të shembej sërish nëse nuk do të merren parasysh investime të mëtejshme. Gjithashtu, segmenti Pogradec – Korçë – Greqi do të fillonte të shfaqej si një korridor problematik, si dhe lidhja me Kosovën. Një pengesë tjetër është segmenti verior i autostradës Adriatiko-Joniane pranë Tiranës.

11.1.5. Skenari 5

Kjo hartë tregon situatën afatgjatë, me të gjitha investimet e përfshira. Duhet bërë disa komente për segmentin Elbasan-Pogradec. Lidhja e ardhshme hekurudhore me IRJM-në dhe Greqinë do të lejojë ndryshim në shpërndarje modale të ndarjes, kështu që transporti publik do të rritet. Ky fakt do të sjellë një nivel më të mirë shërbimesh në këtë rrugë, të cilat nuk janë të përfshira në këtë hartë duke qenë se nuk ka të dhëna për shërbimet e ardhshme hekurudhore dhe tarifat e biletave të kësaj lidhjeje të ardhshme hekurudhore, kështu që ndarja modale e ardhshme nuk është vlerësuar. Problemet e mbingarkesës pranë Tiranës gjithashtu janë zbutur, për shkak të hapjes së rrugës Tiranë-Rrogozhinë.

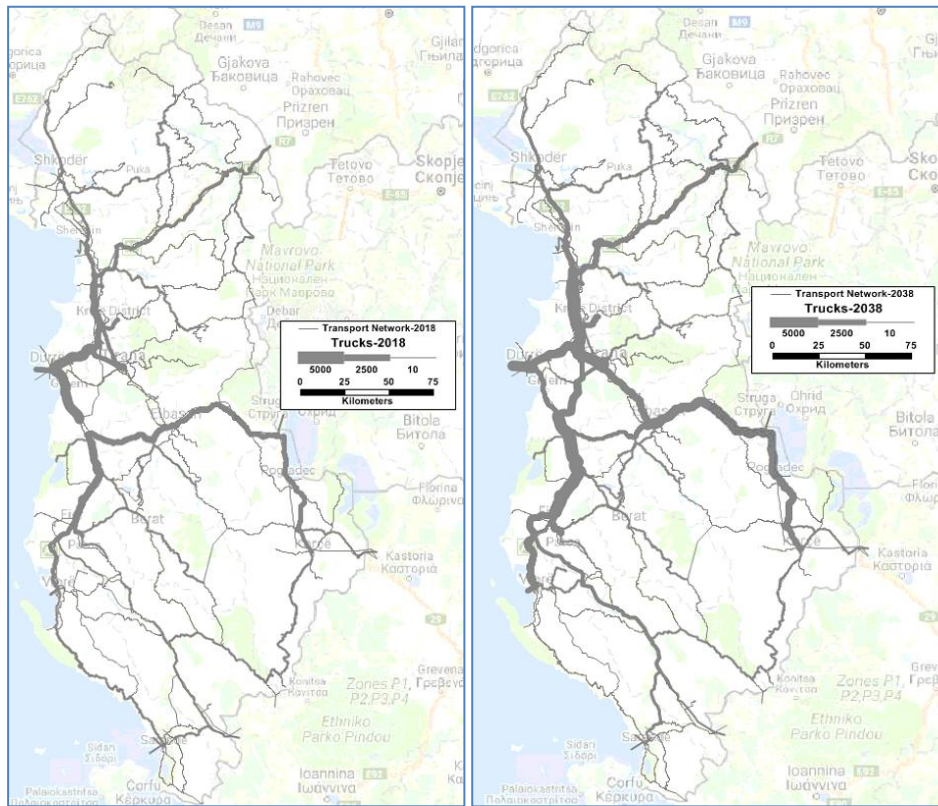
Figura I - 12. Skenari 5 – Totali ditore i automjeteve



11.2. ZHVILLIMI I TRAFIKUT – MALLRAT

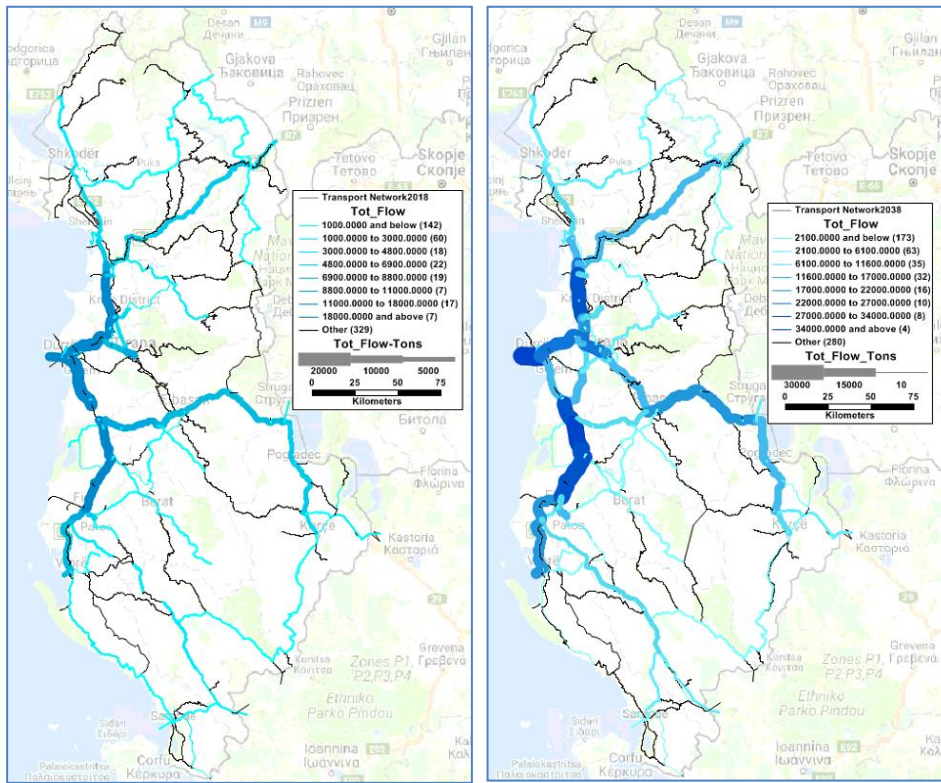
Harta më pas tregon zhvillimin e parashikuar për indikatorët e mallrave, kamionët dhe tonët. Në figurën tjetër mund të shihet se si lidhjet e tregtisë ndërkombëtare të Vendit pritet të rriten në mënyrë të ndjeshme me Kosovën, IRJM dhe Greqinë. Po kështu, porti i Durrësit dhe i Vlorës kanë rritje të dukshme e cila duhet marrë në konsideratë në propozimin për investimet në sektorin detar,

Figure I - 13. Zhvillimi i Trafikut - Kamionë - Vitet 2018 dhe 2038



Ndërhyrja e projekteve afatgjata të rrugëve e sponon Korridorin nga Durrësi duke patur më tepër fluks në Korridorin e ri Adriatiko – Jonian.

Figure I - 14. Transporti i mallrave – Totali ditor në Ton– Vitet 2018 dhe 2038



11.3. PËRMBLEDHJE E PLANIT TË INVESTIMEVE

Plani i mëposhtëm i investimeve është propozuar, si rezultat i një analize të detajuar të rezultateve të survejimit dhe modeli të transportit.

Informacioni i treguar në tabelën më poshtë jep buxhetin e kërkuar, parashikim i kohës së zbatimit, nivelin e prioritetit (i lartë, i mesëm apo i ulët), mundësitë për burimet e financimit, palët e interesuara (ata që kanë përgjegjësi për zbatimin) dhe ndërveprimin me programe të tjera apo komente të përgjithshme.

Lloji i Investimit	Buxheti (M EURO)	Komiza Kohore	Niveli i Prioritetit	Burimet financuese	Afat - shkurtër	Afat - Mesëm	Afat-gjatë	Palët e përfshira	Varësia / Komente
TRANSPORTI RRUGOR									
Autostrada Adriatiko-Joniane (Ruga 2b / Korridori VIII, Ruga 2c)									
<ul style="list-style-type: none"> Ruga Thumanë – Kashar (Ndërtim 20.4 km) 	225	2019-2022	I lartë (92 pikë sipas kriterëve të WBIF)	PPP	90	135		MIE/ARRSH	SEETO, WBIF, NSPP
<ul style="list-style-type: none"> Bypassi i Tepelenës (3.5 km) 	19	2018-2020	I lartë (84 pikë sipas kriterëve të WBIF)	Programi Buxhetor Afatmesëm	19			ARRSH	SEETO, WBIF, NSPP
<ul style="list-style-type: none"> Ndërtimi i rrugës Lezhë - Murriqan 	208	Afatmesëm	I lartë	IFN		208		MIE/ARRSH	
<ul style="list-style-type: none"> Ruga Milot – Ballëdren (dublim) përfshirë bypassin e Lezhës 	140	2019-2021	I mesëm (bypassi i Lezhës 78 pikë sipas kriterëve të WBIF)	PPP	56	84		MIE/ARRSH	SEETO, WBIF, NSPP
<ul style="list-style-type: none"> Bypassi i Tiranës (Ndërtim 22 km) 	133	Projekt i Detajuar 2018-2019	I lartë (92 pikë sipas kriterëve të WBIF)	WBIF		133		MIE/ARRSH	SEETO, WBIF, NSPP

Lloji i Investimit	Buxheti (M EURO)	Komiza Kohore	Niveli i Prioritetit	Burimet financuese	Afat - shkurtër	Afat - Mesëm	Afat-gjatë	Palët e përfshira	Varësia / Komete
▪ <i>Bypassi i Gjirokastrës (8.7 km)</i>	6.8	2019	I lartë	Buxhet shtetit	6.8			MIE/ARRSH	NSPP
▪ <i>Bypassi i Fierit</i>	37	2018-2019	Shumë i lartë	BERZH/BEI	37			ARRSH	NSPP
SEETO Route 7 Nish – Prishtinë – Durrës									
▪ <i>Përmirësim Rrëshen – Milot (dublim)</i>	64	Afatmesëm	I lartë (84 pikë sipas kriterëve të WBIF)	IFN/PPP		64		MIE/ARRSH	WBIF, NSPP
▪ <i>Ura dhe tuneli në segmentin Morinë - Kukës</i>	15	2018-2021	I lartë	PPP	15			MIE	SEETO, NSPP
Korridori VIII Tiranë-Elbasan									
▪ <i>Përfundimi i rrugës Tiranë - Elbasan</i>	50	2019	Në process ndërtimi	IDB, Abu Dhabi Fund, OPEC	50			MIE, ARRSH	NSPP
▪ <i>Ndërtimi i rrugës Qukës – Ploçe lot1-3</i>	80	2019	Në process ndërtimi	IDB, Saudi DF	80			MIE, ARRSH	NSPP
▪ <i>Bypassi i Elbasanit</i>	50	Projekt i Detajuar 2019-2020		Kooperacioni Italian per Zhvillim		50		ARRSH	NSPP

Loji i Investimit	Buxheti (M EURO)	Komiza Kohore	Niveli i Prioritetit	Burimet financuese	Afat - shkurtër	Afat - Mesëm	Afat-gjatë	Palët e përfshira	Varësia / Komente
▪ <i>Përmirësim Korçë - Kapshicë</i>	50	Afatmesëm	I mesëm	Buxhet shtetit		50		ARRSH	NSPP
▪ <i>Përmirësim Elbasan – Qafë Thanë</i>	250	Afatgjatë	I mesëm	Buxhet shtetit			250	ARRSH	NSPP
Rjeti Rugor Kombëtar Shqiptar									
▪ <i>Bypassi i Vlorës</i>	36	2019-2021	I lartë	BEI, BERZH, EC	36			ARRSH	NSPP
▪ <i>Rindërtim i Rugës së Lumit të Vlorës</i>	110	2017-2021	I lartë (94 pikë sipas kriterëve të WBIF)	Programi Buxhetor Afatmesëm + FSZH	60	50		FSZH	WBIF
▪ <i>Ndërtimi i Rugës së Arbërit</i>	271	2018-2023	I lartë (92 pikë sipas kriterëve të WBIF)	PPP	108.4	162.6		MIE/ARRSH	WBIF, NSPP
▪ <i>Ndërtimi i Rugës Kardhiq – Delvinë (Sarandë)</i>	74	2018-2021	I lartë	Programi Buxhetor Afatmesëm	74			ARRSH	NSPP
▪ <i>Rindërtimi i Rugës Tiranë – Durrës me drejtim Tiranë – Ndroq - Plepa</i>	17	2019-2020	I lartë	PPP	17			MIE/ARRSH	NSPP

Loji i Investimit	Buxheti (M EURO)	Komiza Kohore	Niveli i Prioritetit	Burimet financuese	Afat - shkurtër	Afat - Mesëm	Afat-gjatë	Palët e përfshira	Varësia / Komete
▪ <i>Përfundimi i Rugës së Unazës së Jashime të Tiranës (seksioni verior)</i>	200	2019-2023	I lartë	Buxhet shtetit	20	80	100	MIE/ARRSH	NSPP
▪ <i>Permet-Skrapar</i>	130	Afatmesëm	I mesëm	Buxhet shtetit		130		MIE/ARRSH	
▪ <i>Korce Erseke Lot 2</i>	18	Afatshkurtër	I lartë	Buxhet shtetit	18			MIE/ARRSH	NSPP
▪ <i>Autostrada Kashar - Rogozhinë</i>	215	TBD		Me pagese nga perdoruesit				MIE	NSPP
▪ <i>Zgjerimi i Autostradës Tiranë - Durrës</i>	170	2019-2021	Shumë i lartë	Me pagese nga perdoruesit				MIE	NSPP
▪ <i>Orikum-Ullogara</i>	43	2019-2021	I lartë	PPP	43			MIE	NSPP
▪ <i>Pemiresimi Vlorë - Sarandë</i>	200	Afatgjatë	I ulët	Buxhet shtetit			200	MIE, ARRSH	NSPP
▪ <i>Ruga Tiranë – Fushë Krujë</i>	80	Afatgjatë	I ulët	Buxhet shtetit			80	MIE, ARRSH	
Mirëmbajtje									
▪ <i>Investim vjetor për mirëmbajtje rruge (Rugë Kryesore dhe Dytësore)</i>	100	2017-2022	Shumë i lartë	BB, QSH	100			ARRSH	NSPP

Lloji i Investimit	Buxheti (M EURO)	Komiza Kohore	Niveli i Prioritetit	Burimet financuese	Afat - shkurtër	Afat - Mesëm	Afat-gjatë	Palët e përfshira	Varësia / Komete
TRANSPORTI URBAN									
<ul style="list-style-type: none"> Terminal i ri për autobus në hyrjen veriperëndimore të Tiranës 	18	Afatshkurtër	I ulët	Buxhet shtetit, Bashkia e Tiranës	18			MIE, Bashkia e Tiranës	
<ul style="list-style-type: none"> Tarmvajtë e re në Tiranë 	30	Afatgjatë	I ulët	Buxhet shtetit, Bashkia e Tiranës	0.112		30	MIE, Bashkia e Tiranës	Projekt Koncepti për PTT – Stacioni i Trenit Tiranë. Ligji Nr 3/2018 dt. 25.01.2018
TRANSPORTI HEKURUDHOR									
Rrjeti i zgjeruar gjithëpërfshirës TEN-T									
<ul style="list-style-type: none"> Ndërtimi i hekurudhës së re Pogradec – Korçë – kufi me Greqinë (hekurudhë CBC) 	151.35	2018-2029	I lartë (96 pikë sipas kritereve të WBIF)	Interreg, IPA dhe BEI	0.350	75.5	75.5	MIE, HSH	WBIF, NSPP

Lloji i Investimit	Buxheti (M EURO)	Komiza Kohore	Niveli i Prioritetit	Burimet financuese	Afat - shkurtër	Afat - Mesëm	Afat-gjatë	Palët e përfshira	Varësia / Komete
<ul style="list-style-type: none"> Rehabilitimi i hekurudhës Durrës-Pogradec-Lini dhe ndërtimi i linjës së re hekurudhore në kufirin maqedonas (KORRIDORI VIII) (ekzistuese 151 km Durrës-Elbasan-Pogradec dhe 2.8 km Lin-kufiri me IRJ të Maqedonisë) Rrjeti Hekurudhor Gjithëpërfshirës KORRIDORI VIII 	206.72	Asistencë Teknike: 04/2017- 11/2018 Investimi i Vlerësuar Q1 2020- Q3 2021	I lartë (98 pikë sipas kriterëve të WBIF)	WBIF dhe BEI	0.720	52	154	MIE, HSH	SEETO, WBIF , NSPP
Rrjeti i zgjeruar bazë TEN-T									
<ul style="list-style-type: none"> Rehabilitimi i hekurudhës Durrës-Terminali i transportit publik Tiranë PTT (34.1km) dhe ndërtimi i degëzimit të ri për hekurudhën Tiranë-Rinas, rreth 5 km përfshirë sistemet e sinjalizimit dhe telekomunikacionit dhe stacioni i ri i trenit (KORRIDORI VIII). 	90.45	2018- Q2 2021	I lartë (98 pikë sipas kriterëve të WBIF)	WBIF, BERZH	90.45			MIE, HSH	SEETO, WBIF NSPP

Lloji i Investimit	Buxheti (M EURO)	Komiza Kohore	Niveli i Prioritetit	Burimet financuese	Afat - shkurtër	Afat - Mesëm	Afat-gjatë	Palët e përfshira	Varësia / Komente
<ul style="list-style-type: none"> Rehabilitimi i hekurudhës Durrës - Vorë - Shkodër - Hani Hotit, kufiri me Malin e Zi (140 km), brenda korridorit hekurudhor (Korridori Hekurudhor i Mesdheut R2 ROUTE 2) 	169.5	2018-2022	I lartë (98 pikë sipas kriterëve të WBIF)	WBIF, BERZH	4.5	165		MIE, HSH	SEETO, WBIF, NSPP
Projekte të tjera hekurudhore									
<ul style="list-style-type: none"> Lidhja Milot – Kukës – kufiri me Kosovën 	750	Afatgjatë	I ulët	I përzier			750	MIE, HSH	Një lidhje e ardhshme përfsh. IPF6 në Projektin WB16-ALB-TRA-01.
Investime te tjera									
<ul style="list-style-type: none"> Mirëmbajtje hekurudhore 	55	Afatshkurtër	I lartë	IFN, Buxhet shtetit	55			MIE, HSH	FS Connecta / EC dhe PBA (MTBP) NTS prioritet hekurudhor #7
<ul style="list-style-type: none"> Investiment ne mjetet lëviëse , Zevendesimi I njesive ekzistuese me DMU (Njesi Levizese me Nafte) më ekonomike per transportin e pasagjereve 	9	Afatshkurtër	I lartë	IFN, Buxhet shtetit	9			MIE, HSH	FS në modernizimin e HSH Locos nën MoU ACRI dhe MIE

Lloji i Investimit	Buxheti (M EURO)	Komiza Kohore	Niveli i Prioritetit	Burimet financuese	Afat - shkurtër	Afat - Mesëm	Afat-gjatë	Palët e përfshira	Varësia / Komete
<ul style="list-style-type: none"> Elektrifikimi i Hekurudhes 	100	Afatgjatë	I lartë	WBIF, IFN, Buxhet shtetit			100	MIE, HSH	Interkonektiviteti në VKM 504, datë 13.9.2017 mbi përcaktimin e fushës së përgjegjësisë shtetërore të MIE, energjisë, transportit, mbetjeve, inovacionit, zhvillimit urban dhe telekomunikacionit
TRANSPORTI DETAR									
<ul style="list-style-type: none"> Ndërtimi i Marinës pranë Portit të Durrësit 	13.5	Afatshkurtër	I lartë	Me pagese nga perdoruesit				MIE, Autoriteti i Portit të Durrësit, DPD	NSPP
<ul style="list-style-type: none"> Rindërtim i Kalatës N° 1 dhe N°2 në Portin e Durrësit 	50	2020-2022	I lartë	BERZH	50			MIE, APD	NSPP
<ul style="list-style-type: none"> Thellimi i Portit Durrës 	8	2019	Shumë i lartë	QSH	8			APD	
<ul style="list-style-type: none"> Përmirësim i Portit komercial të Vlorës (rehabilitim i infrastrukturës dhe superstrukturës së portit) 	15.3	2019	I lartë	Kooperacioni Italian per Zhvillim	15.3			MIE	NSPP

Lloji i Investimit	Buxheti (M EURO)	Komiza Kohore	Niveli i Prioritetit	Burimet financuese	Afat - shkurtër	Afat - Mesëm	Afat-gjatë	Palët e përfshira	Varësia / Komete
<ul style="list-style-type: none"> Zgjerim i Terminalit të Pasagjerëve në Portin e Vlorës 	2.1	Afatshkurtër	I lartë	Buxhet shtetit	2.1			MIE	
<ul style="list-style-type: none"> Master Plan i Koordinuar për Portet 	1.5	Afatshkurtër	I lartë	Buxhet shtetit	1.5			MIE, DPD	
AIR TRANSPORTTRANSPORTI AJROR									
<ul style="list-style-type: none"> Aeroport I ri ne Jug (PPP) 	107	2020-2022	I mesëm	PPP, QSH		107		MIE, AAC	NSPP
<ul style="list-style-type: none"> Zgjerim i Aeroportit të Tiranës pas 2025 	TBD	TBD	I ulët	TIA				MIE, AAC	
<ul style="list-style-type: none"> Përmirësimi dhe funksionimi i Aeroportit të Kukësit 	8	2020-2022	I mesëm	Me pagese nga perdoruesit				MIE, AAC	NSPP
<ul style="list-style-type: none"> Master Plan i Aeroportit për Shqipërinë që të përfshijë helikopterët dhe avionët e përgjithshëm duke marrë parasysh parashikimet e trafikut dhe zhvillimin ekonomik dhe turistik 	1	2019-2020	I lartë	IPA	1			MIE, AAC	NTS
TRANSPORTI INTERMODAL DHE I KOMBINUAR									
<ul style="list-style-type: none"> Qendra logjistike multimodale rreth Portit të Durrësit 	5	Afatshkurtër	I lartë	Me pagese nga perdoruesit				MIE, HSH APD	NSPP

Lloji i Investimit	Buxheti (M EURO)	Komiza Kohore	Niveli i Prioritetit	Burimet financuese	Afat - shkurtër	Afat - Mesëm	Afat-gjatë	Palët e përfshira	Varësia / Komete
<ul style="list-style-type: none"> Lidhje hekurudhore me Portin e Durrësit (terminali i kontenerëve) 	1.5	2019	I lartë	Buxhet Kombëtar		1.5		MIE, HSH APD	SKT plan veprimi Prioritet Intermodal veprim #3
<ul style="list-style-type: none"> Lidhje hekurudhore me Porto Romanon (transporti i lëndëve djegëse) dhe me Parkun Energjitik dhe Industrial ngjitur me të. 	15	Afatmesem	I larte	PPP		15		MIE, HSH, GMD	WB Lidhja Intermodale në projektin WB6 06/2018-06/2019
<ul style="list-style-type: none"> Qendra logjistike (Elbasan, Milot, Durrës, Vorë, Prenjas, Kukës, Fier) 	18			Me pagese nga perdoruesit				MIE	Prioritet intermodal SKT # 2 dhe FS IoT në qendrat logjistike të arritura nga терминаlet e hekurudhave rrugore dhe detin dhe ajrin dhe transportin e kombinuar



Si rezultat i Planit të Investimit buxheti total i parashikuar për një periudhë 20 vjeçare (2019-2038) është 4,888.03 Mln Euro. Nga këto 4,458.53 Mln Euro janë për projekte të zhvilluara nga sektori publik ndërsa, 429.5 janë investime nga privatet (Projekte që do të paguheshin nga përdoruesit).

Investimet e klasifikuara sipas afatit kohor janë si më poshtë:

- Afatshkurtër (2019-2023): 1,086.23 Mln Euro;
- Afatmesëm (2024-2028): 1,562.6 Mln Euro;
- Afatgjatë (2029-2038): 1,809.7 Mln Euro.

Vlerat e treguara në tabelat janë indikative; shumica e tyre janë marrë nga burime zyrtare. Ato përfaqësojnë kostot e ndërtimit. Operimi, mirëmbajtja dhe kostot e financimit (në rastin e projekteve PPP) nuk janë marrë në konsideratë.



12. PLANI VEPRIMIT

Më poshtë është Plani i veprimit i përgatitur ne kuader te ketij studimi. Plani i veprimit do të jetë një udhëzues për aktet që duhen zbatuar në 20 vitet e ardhshme në sektorin e Transportit. Ashtu si Plani i Investimeve, edhe Plani i Veprimit përfshin buxhetimin, afatin kohor të parashikuar për zbatim, niveli i prioritetit (i lartë, i mesëm ose i ulët), burimet e mundshme të financimit, aktorët e përfshirë (ata që janë të ngarkuar me zbatimin e projekteve), dhe varësia apo lidhja me programet e tjera ose komente të përgjithshme.

Lloji i Veprimit	Buxheti(M EURO)	Afati Kohor	Niveli i Prioritetit	Burimet e financimit	Palët e përfshira	Varësia
E PËRGJITHSHME						
<ul style="list-style-type: none"> Implementimi i PKT3 në përputhje të plotë me <i>acquis</i> të BE për transportin, duke marrë parasysh veçanërisht <i>Connectivity Agenda</i> dhe <i>Connectivity Reform Actions</i> si dhe shtrirjen në Ballkanin Perëndimor të Rrjetit Kryesor të Transportit Trans-Europian (rrjeti bazë TEN-T). 	N/A	2019	I lartë	N/A	MIE, MFE, Zyra e Kryeministrit	
<ul style="list-style-type: none"> Implementimi i PKT3 brenda Hapësirës Kombëtare Fiskale. Konsiderimin e fondeve të mundshme dhe kufizimet buxhetore. 	N/A	2019	I lartë	N/A	MIE, MFE, Zyra e Kryeministrit	
<ul style="list-style-type: none"> Integrimi në ANTP3 i nismave PPP dhe Programi Qeveritar "1 Miliarde USD për Rindërtim". Programi synon të mobilizojë një kapital të konsiderueshëm për të promovuar një proces gjithëpërfshirës rindërtimi me intensitet shumë më të lartë, i cili do të ketë nevojë për një financim masiv mbarëkombëtar në infrastrukturën rrugore, infrastrukturën arsimore dhe infrastrukturën shëndetësore. 	N/A	2019	I lartë	N/A	MIE, MFE, Zyra e Kryeministrit	
<ul style="list-style-type: none"> Koordinim ndërmjet implementimit të PKT3 dhe Kryeministrit në mënyrë që të ndiqet struktura e përgatitur nga ky institucion për Instrumentet e Planifikimit në Shqipëri. 	N/A	2019	I lartë	N/A	MIE, Zyra e Kryeministrit	
<ul style="list-style-type: none"> Përgatitja e Draft Ligjit të Përgjithshëm të Transportit 	0.2	Afatmesëm	I lartë	Buxhet Shteti	MIE, MD	
<ul style="list-style-type: none"> Implementimi i "Marrëveshjes së Nivelit të Shërbimit" për ARRSH me MIE. 	N/A	Afatmesëm	I lartë	N/A	MIE, ARRSH	
<ul style="list-style-type: none"> Vendosja e një Organi Investigativ për Aksidente/Incidente ku të përfshihet Ajri, Hekurudha dhe Deti 	1	2019-2023	I lartë	Buxhet Shteti	MIE, HSH, DPD, ACAA	SKT

Lloji i Veprimit	Buxheti(M EURO)	Afati Kohor	Niveli i Prioritetit	Burimet e financimit	Palët e përfshira	Varësia
TRANSPORTI RRUGOR						
<ul style="list-style-type: none"> ARRSH dhe DPSHTRR të miratojnë menaxhimin e financave publike (MFP) dhe praktikën e menaxhimit të kontratave. Rritja e stafit të caktuar në MIE dhe strukturat e saj përgjegjëse për transportin rrugor dhe, përveç kësaj, ndërmarrjen e programeve të reja të trajnimit dhe ngritjes së kapaciteteve. 	0.6	2019-2020	I lartë	Buxheti I Shtetit (Stafi), IPA (Trajnim dhe ngritje kapacitetesh)	MIE, ARRSH, DPSHTRR	SKT
<ul style="list-style-type: none"> Implementimi i planit për harmonizimin e legjislacionit të transportit në sektorin e rrugëve dhe harmonizimi i legjislacionit kombëtar me <i>acquis</i> të BE-së për transportin rrugor të mallrave dhe udhëtarëve 	0.15	2019-2020	I lartë	IPA	MIE	SKT
<ul style="list-style-type: none"> Zbatimi i një pakete të strukturuar projektesh në të gjitha fazat 	0.2	2019-2022	I lartë	Buxhet Shteti	MIE, ARRSH, MFE, Kryeministri	SKT
<ul style="list-style-type: none"> Progres në profesionalizimin e sektorit të transportit të mallrave dhe programeve të nxitjes së taksave: Promovimi i themelimit të kooperativave dhe sindikatave të transportuesve rrugorë, si dhe nxitjeve të taksave për modernizimin e flotës së automjeteve për mallra dhe pasagjerë. 	N/A	2020-2022	I mesëm	N/A	MIE, DPSHTRR	SKT
<ul style="list-style-type: none"> Rritja e frekuencës së kontrolleve rrugore të automjeteve (për momentin nuk ka inspektime) 	0.5	2019-2023	I lartë	Buxhet Kombëtar	MIE, DPSHTRR	SKT
<ul style="list-style-type: none"> Përmirësimi i rregullores dhe licencimit për transportin rrugor: përfundim i procedurës së lëshimit të licencës për operatorët e transportit rrugor, por duke e bërë më të thjeshtë (reduktimin e dokumenteve, etj.). Përfshirja e Shqipërisë si pjesë e EUCARIS, bazë të dhënash Europiane për regjistrimin e automjeteve, patentat e shoferëve, kartat e tahografit, ADR, 	0.3	2019-2024	I lartë	Buxhet Shteti	MIE, DPSHTRR	Pjesërisht SKT

Lloji i Veprimit	Buxheti(M EURO)	Afati Kohor	Niveli i Prioritetit	Burimet e financimit	Palët e përfshira	Varësia
etj.						
<ul style="list-style-type: none"> Vendosja e më shumë PKK-ve të përbashkëta rrugore (Pikat e kalimit kufitar) duke ndjekur parimin e "dritares së vetme" e duke zbatuar strategjinë e Menaxhimit të Integruar të Kufirit 	0.3	2019-2020	I mesëm	Buxhet Shteti	MIE, DPSHTRR	SKT
<ul style="list-style-type: none"> Harmonizimi i taksave të ngarkesës së boshtit ndërmjet të gjitha vendeve të SEETO 	N/A	2019	I mesëm	N/A	MIE, DPSHTRR, SEETO	SKT
<ul style="list-style-type: none"> Rritja e performances se sigurise rrugore (mirembajtja e infrastruktures se transportit rrugor sipas standarteve teknike te BE, zbatimi ne meyre te rregult i inspektimeve dhe auditeve te sigurise rrugore). 	3	2019	I lartë	Buxhet Shteti	MIE, ARRSH	
<ul style="list-style-type: none"> Zbatimi i programit të mirëmbajtjes së rrugëve, duke rritur shpenzimet për kilometër 	0.5	2019	I lartë	Buxhet Shteti	MIE, MFE, ARRSH	
<ul style="list-style-type: none"> Të krijohet një plan i detajuar për përditësimin e planifikimit, proceseve, standardeve në projektim dhe ndërtim, praktikën e operimit dhe mirëmbajtjes dhe mbikëqyrjen e punëve. 	1	2019-2020	I lartë	Buxhet Shteti	MIE, ARRSH, MFE	SKT
<ul style="list-style-type: none"> Përgatitja e një plani për ITS në planifikimin e periudhës së ardhshme 20 vjeçare, duke i dhënë prioritet proceseve të grumbullimit të të dhënave. 	0.2	2020-2021	I mesëm	IPA	MIE, ARRSH	SKT
<ul style="list-style-type: none"> Ristrukturimi dhe riorganizimi i rrjetit të autobusëve ndërqytetor. Propozimi i rrugëve dhe shërbimeve të reja për të shmangur mbivendosjen. 	0.3	2025-2030	I ulët	Buxhet Shteti	MIE	-

Lloji i Veprimit	Buxheti(M EURO)	Afati Kohor	Niveli i Prioritetit	Burimet e financimit	Palët e përfshira	Varësia
TRANSPORTI URBAN						
<ul style="list-style-type: none"> Veprime zhvillimore për të përfshirë transportin urban si një element kyç në Planin Kombëtar të Transportit Shqiptar. Përmirësime në proceset e grumbullimit të të dhënave. 	0.2	Afatmesëm	I ulët	Buxhet Shteti	MIE, IT, Bashkitë	
<ul style="list-style-type: none"> Studim krahasues mes Shqipërisë dhe vendeve të tjera dhe përgatitja e udhëzimeve për përmirësimin e sektorit në bazë të përvojave të suksesshme. 	0.4	Afatmesëm	I ulët	Buxhet Shteti	MIE	
TRANSPORTI HEKURUDHOR						
<ul style="list-style-type: none"> Të krijohet një legjislacion i hapur për një treg hekurudhor të drejtë, jodiskriminues dhe transparent. Të finalizohet miratimi dhe zbatimi efektiv i kodit të ri hekurudhor në përputhje me direktivat përkatëse të BE-së. 	2	2019-2020	I lartë	Buxhet Shteti, IPA	MIE, HSH	NTS, prioritet hekurudhor #1
<ul style="list-style-type: none"> Hartimin i specifikimeve teknike për ndërveprim/interoperabilitet. 	0.3	2020-2025	I lartë	Buxhet Shteti	MIE, HSH, MAS	Ligji 142/2016, datë 22.12.2016 dhe ligji për Autoritetin e Sigurisë së Hekurudhave përgatit draft standardet për projektimin, ndërtimin dhe mirëmbajtjen e sistemit të kontrollit-komandimit dhe sinjalizimit, SKCS (CCS), por këto punë ndonjëherë i tejkalojnë burimet edhe për Autoritetin e Sigurisë me rrjet më të gjerë.

Lloji i Veprimit	Buxheti(M EURO)	Afati Kohor	Niveli i Prioritetit	Burimet e financimit	Palët e përfshira	Varësia
<ul style="list-style-type: none"> Implementim i ndarjes së aktiviteteve ndërmjet infrastrukturës dhe funksioneve hekurudhore. 	0.5	2019-2022	I lartë	Buxhet Shteti, IPA	MIE, HSH	NTS, prioritet hekurudhor #2
<ul style="list-style-type: none"> Përforcimi i kapaciteteve njerëzore dhe burimeve në të gjitha nivelet. Gjithashtu, programet e trajnimit janë thelbësore, si dhe shkollat e trajnimit. 	0.1	2019-2024	I lartë	TAIEX, Buxhet Shteti, IPA	MIE, HSH, MAS	Prioritet hekurudhor #2 dhe HekurudhëeH #3
<ul style="list-style-type: none"> Përmirësimi i automatizimit në nivelin 1 nga niveli 0 në lidhje me Sistemin Europian të Kontrollit të Trenit (ETCS) 	1	2020-2025	I lartë	Buxhet Shteti	MIE, HSH	Korniza Strategjike për implementimin e ITS në rrjetet TEN-T Bazë / Gjithëpërfshirëse në WB6 CONNECTA-TRA-CRM-REG-03
<ul style="list-style-type: none"> Pergatitja e manualeve dhe udhezimeve per projektet hekurudhore me PPP ne Shqiperi duke patur parasysh eksperiencen e segmentit hekurudhor Vlore Fier Ballsh 	0.3	2018-2020	I lartë	PPP	MIE	Plani i Menaxhimit të Reformës së Lidhshmërisë CRMP 2018 Nën-veprim S.A. 1.1. e SEETO / EC për RP ALB
<ul style="list-style-type: none"> Përmirësimi i sigurisë në urat hekurudhore 	1	2019-2021	I lartë	Buxhet Shteti	MIE, HSH, Mol	PBA (MTBP)
<ul style="list-style-type: none"> Vendosja e Shqipërisë në tregun evropian të hekurudhave si një lojtar në korridoret e transportit të Evropës Juglindore dhe Korridoret e mallrave hekurudhore 	0.5	2025-2035	I mesëm – I ulët	Buxhet Shteti	MIE	Prioritet strategjik hekurudhor #2
<ul style="list-style-type: none"> Integrim i Iniciativës SEETO Flagship Axes në sistemin e korridoreve të Rrjetit Hekurudhor Europian (RHE) 	N/A	2020-2025	I mesëm	Buxhet Shteti	MIE, HSH, SEETO/TCT	Prioritet hekurudhor #5

Lloji i Veprimit	Buxheti(M EURO)	Afati Kohor	Niveli i Prioritetit	Burimet e financimit	Palët e përfshira	Varësia
<ul style="list-style-type: none"> Veprime për zhvillimin e tregjeve të brendëshme të Portit të Durrësit përmes lidhjeve hekurudhore 	0.6	2020-2022	I lartë	IPA	MIE, HSH, APD	NTS prioritet hekurudhor # 6 dhe ndërvarësia ndaj hekurudhës # 4
<ul style="list-style-type: none"> Sigurimi i një niveli të lartë mirëmbajtjeje me një sistem të parandalues mirëmbajtjeje për rrjetet hekurudhore bazë dhe gjithëpërfshirëse 	0.4	2019-2023	I lartë	IPA, Buxhet Shteti	MIE, MFE, HSH	TA për lidhjen në WB6 EuropeAid / 137850 / IH / ser / multi Kodi i nënprojektit: Connecta-tra-CRM-Reg-02 Masat reformuese të lidhjes së transportit, përgatitjen e planeve të mirëmbajtjes 2019-2023 për TEN-T rrugore / hekurudhore Zgjerime indikative Raporti përfundimtar WB6 - Hekurudhat
<ul style="list-style-type: none"> Strukturimi i paketës së projekteve afatmesme dhe afatgjatë 	0.3	2019-2021	I lartë	IFICO, Buxhet Shteti	MIE, HSH	NTS deri 2020 dhe pas 2021. Vendimi nr. 185, datë 29.3.2018 mbi procedurat për Menaxhimin e Investimeve Publike
<ul style="list-style-type: none"> Mbledhja e statistikave në sektorin hekurudhor sipas Rregullores (BE) 2018/643 	0.2	2019-2023	I lartë	Buxhet Shteti	MIE, IT, HSH, INSTAT	Përmes programit kombëtar të statistikave, duke përfshirë të dhënat e hekurudhave dhe ligjin për statistikatat zyrtare 17/2018, duhet të bëhet

Lloji i Veprimit	Buxheti(M EURO)	Afati Kohor	Niveli i Prioritetit	Burimet e financimit	Palët e përfshira	Varësia
						përditësimi, përshtatja dhe zbatimi i klasifikimeve zyrtare ekonomike dhe sociale, në përputhje me nomenklaturat europiane dhe ndërkombëtare
TRANSPORTI DETAR						
<ul style="list-style-type: none"> Përmirësimi i sigurisë në port (VTMIS) 	5	Afatshkurtër	I lartë	Buxhet Shteti	MIE, DPD	NSPP
<ul style="list-style-type: none"> Zhvillimi i një rregulloreje të re pune për Portet 	0.3	Afatshkurtër	I mesëm	Buxhet Shteti	MIE, DPD	
<ul style="list-style-type: none"> Miratimi i ndryshimeve në lidhje me rregullat dhe rregulloret ndërkombëtare: Ratifikimi dhe miratimi i rregulloreve IMO (Organizata Ndërkombëtare Detare) dhe EMSA (Agjencia Europiane për Sigurinë Detare) dhe rregullave të tjera të KE për sigurinë detare, mbrojtjen e mjedisit dhe menaxhimin të linjës bregdetare duke përgatitur një plan për të përafuar dhe për të shoqëruar rregulloret e IMO dhe KE. 	N/A	2020-2021	I lartë	N/A	MIE, DPD	SKT
<ul style="list-style-type: none"> Përforcimi i kapaciteteve institucionale, qeverisëse, financiare dhe njerëzore të Drejtorisë së Përgjithshme Detare. Zbatimi i riorganizimit të Drejtorisë 	0.5	2020-2025	I mesëm	Buxhet Shteti	MIE, DPD	SKT
<ul style="list-style-type: none"> Zbatimi i rregulloreve të kontrollit për anijet që mbajnë flamurin shqiptar 	N/A	Afatshkurtër	I lartë	N/A	DPD	
<ul style="list-style-type: none"> Ndërmarrja e reformave në strukturën institucionale të porteve 	N/A	Afatshkurtër	I lartë	N/A	MIE, DPD	
<ul style="list-style-type: none"> Vendosja dhe zbatimi i shërbimeve të kërkuara të informacionit 	N/A	Afatshkurtër	I lartë	N/A	MIE, DPD	

Lloji i Veprimit	Buxheti(M EURO)	Afati Kohor	Niveli i Prioritetit	Burimet e financimit	Palët e përfshira	Varësia
<ul style="list-style-type: none"> Zhvillimi i një Plani Veprimi për Rritjen dhe Modernizimin e Portit 	0.38	2021-2025	I mesëm	Buxhet Shteti	MIE, DPD	SKT
<ul style="list-style-type: none"> Krijimi i kushteve të favorshme ligjore dhe institucionale për tërheqjen e investimeve në portet shqiptare: Zbatimi i projekteve të reja të koncesionit dhe përgatitjes gjatë periudhës së ardhshme 	N/A	Afatmesëm	I mesëm	N/A	MIE	
<ul style="list-style-type: none"> Projekti "Zhvillimi i sektorit detar": rritja e integritetit të standardeve detare shqiptare në përputhje me kriteret e BE-së përmes krijimit të një kornize të politikës detare. Edukim dhe programe studimore lidhur me transportin detar 	1.4	2019-2020	I lartë	Fondi nga Norvegjia	MIE, DPD Autoritetet e Porteve Shqiptare dhe Roja Bregdetare QNOD MTM dhe sektori privat.	
TRANSPORTI AJROR						
<ul style="list-style-type: none"> Program buxhetor për Autoritetin e Aviacionit Civil që kalon periudhën një vjeçare 	N/A	Afatmesëm	I mesëm	N/A	MIE, AAC	
<ul style="list-style-type: none"> Tarifa më të ulëta aeroporti dhe fluturimi si dhe ulje e taksave të qeverisë dhe në shpenzimet e sigurisë së aviacionit, të cilat do të krijojnë më shumë fluturime dhe veprimtari pasuese në rritje ekonomike që çojnë në më shumë të ardhura nga qeveria. 	N/A	2022-2025	I mesëm	N/A	MIE, AAC	SKT
<ul style="list-style-type: none"> Konsolidimi i kompetencave të AAC në çeshtjet e transportit ajror me specialist kompetent në çeshtje të ekonomike të transportit ajror, sisteme etj si dhe forcimin e kapaciteteve dhe 	0.3	2020-2025	I mesëm	IPA, iAAC	MIE, AAC	SKT

Lloji i Veprimit	Buxheti(M EURO)	Afati Kohor	Niveli i Prioritetit	Burimet e financimit	Palët e përfshira	Varësia
pavaresise ne drejtim te kerkesave te stafit dhe inspektoreve, kompetences dhe materialeve udhezuese per certifikimin, miratimin dhe per monitorimin/kontrollin e industrise se aviacionit ne te gjitha fushat, siguri teknike, fizike etj.						
<ul style="list-style-type: none"> Programe trajnimi për rritjen e kompetencave në stafin e sektorit të transportit ajror. Nevoja për shkolla pilotimi 	0.4	Afatshkurtër	I lartë	IPA, Buxhet Shteti	MIE, AAC	
<ul style="list-style-type: none"> Krijimi i një tregu më konkurrues me shërbime të liberalizuara ajrore 	0.3	2020-2022	I mesëm	IPA	MIE, AAC	SKT
<ul style="list-style-type: none"> Zbatimi dhe bashkimi i standardeve ndërkombëtare për sigurinë ajrore 	N/A	Afatmesëm	I mesëm	N/A	MIE, AAC	
TRANSPORTI LOGJISTIK DHE I KOMBINUAR						
<ul style="list-style-type: none"> Koordinimi i masave të politikave kombëtare për promovimin e transportit intermodal dhe të kombinuar 	1	2019-2038	I lartë	Buxhet Shteti	MIE	SKT
<ul style="list-style-type: none"> Përcaktimi i një Strategjie Kombëtare multimodale të ITS (Intelligent Transport System) 	0.5	Afatmesëm	I mesëm	Buxhet Shteti	MIE, IT	
<ul style="list-style-type: none"> Zbatimi i marrëveshjeve organizative me qëllim lehtësimin e shërbimeve përkatëse për kompanitë e transportit. 	N/A	Afatshkurtër	I lartë	N/A	MIE	

Buxheti total per planin e veprimit (Afatshkurter dhe afatmesem) eshte 26.43 Mln Euro.



13. VLERESIMI I INDIKATOREVE PER GJITHE LLOJET E TRANSPORTIT

Një seri indikatorësh monitorimi janë propozuar si pjesë e SKT 2016-2020, për të monitoruar ecurinë e veprimeve të propozuara. Kjo listë ka qenë subjekt i një ristrukturimi dhe zgjerimi brenda kuadrit të PKT3.

Kjo pjesë paraqet listën e indikatorëve të propozuar të monitorimit për Planet Nën-Sektoriale të PKT3. Lista, e **përshatur** fillon nga versioni i përditësuar i indikatorëve të strategjisë. Për përpunimin e saj, është ndjekur e njëjta filozofi bazuar në përzierjen e 3 lloj indikatorësh për një monitorim korrekt në tri nivele të diferencuara:

- Indikatorët për matjen e shkallës së zbatimit të një Veprimi Prioritar. Në këtë rast, treguesi do të përkufizohet si indikator INPUT, duke pasur parasysh se ato sigurojnë vlerësim sasior ose cilësor të progresit drejt një objekti përfundimtar. Fokusi është në VEPRIM PRIORITYAR ose QËLLIM;
- Indikatorë për të vlerësuar outputet dhe rezultatet e një Veprimi Prioritar të zbatuar. Në këtë rast, Indikatorit do të përkufizohet si Indikator Output, duke treguar se deri në çfarë mase një projekt i zbatuar - ose i zbatuar pjesërisht - po arrin objektivin e tij. Fokusi është në PRIORITYETIN STRATEGJIK;
- Indikatorë për të vlerësuar rrjedhën e përgjithshme të sektorit. Përfundimi i këtyre Indikatorëve është që të llogarisin arritjet në nivel sektori në vend të qëllimeve specifike. Këta tregues do të definojnë si tregues OUTCOME, pasi ato përfaqësojnë përmirësimet e çdo Veprimi Prioritar. Fokusi është në SEKTOR.

14. PERFUNDIME: PERAFRIMI I ANTP3 ME VEPRIMET PRIORITETET DHE POLITIKAT E BE

Siç është përmendur në Pjesën III të Planit, ky rishikim i dytë pesëvjeçar i ANTP është thellësisht i lidhur me Strategjinë Kombëtare të Transportit 2016-2020 e miratuar së fundmi.

Strategjia Kombëtare e Transportit dhe Plani i Veprimit 2016-2020 u shpall në vitin 2016 dhe përbën politikën më të rëndësishme të transportit në vitet e fundit duke qenë se vazhdon programet e mëparshme kombëtare, është në përputhje me objektivat dhe prioritetet e BE-së dhe bazohet në një situatë gjithëpërfshirëse dhe të detajuar të sektorit shqiptar të transportit, duke marrë parasysh rrjetet infrastrukturore, rregulloret dhe instrumentet e financimit. Çdo veprim prioritar i propozuar në PKT3 përshtatet në mënyrë të drejtpërdrejtë me Prioritetet Strategjike të SKT 2016-2020, kështu që mund të pohohet vendosja e tyre në një linjë.

Prandaj, PKT3 është në përputhje me **Strategjinë Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim 2015-2020 (SKZHII)**, e cila merr në konsideratë Paketën e Projekteve të Përbashkëta për Sektorin (SSPP) e Transportit, që tashmë është prioritet i Qeverisë e Shqipërisë dhe strategji të tjera ndërsektoriale të promovuara nga Qeveria Shqiptare në fushat e Biznesit, Tregtisë, Turizmit, Mjedisit, Energjisë dhe Përfshirjes Sociale. Prandaj, dhe në vijim të nenit 8 të Traktatit të Komunitetit të Transportit, Plani përfshin Investimet në **shtrirjen indikative të korridoreve të Rrjetit të Transportit Bazë TEN-T**, të prioritetuara përmes Samitit të Përbashkët Sektorial të NSPP / SPP, një proces i filluar më 2015.

Nga perspektiva e integritit rajonal, qëllimi kryesor i PKT është krijimi i kushteve të favorshme për arritjen e integritit më të thellë të Shqipërisë brenda rajonit të Ballkanit Perëndimor dhe tregut të transportit të BE-së drejt standardeve të përbashkëta, efikasitetit të rrjetit dhe cilësisë së shërbimeve të transportit të ofruara për qytetarët dhe bizneset.

Një nga zhvillimet më të mëdha në periudhën raportuese ishin aktivitetet e ndërmarra në kuadër të katër projekteve të realizuara nga **projekti "Connecta"** mbi katër masat rajonale për sigurinë rrugore, mirëmbajtjen, ITS dhe lehtësimin e kalimit kufitar rrugor. Prandaj, shqyrtimi i PKT vazhdon të shtyjë përpara këtë përpjekje duke përditësuar masat në vazhdim dhe duke propozuar të reja nën të njëjtin kuadër.

Masat e secilit plan nësektorial janë klasifikuar në tri grupe:

Veprimet operuese, rregullatore dhe licencuese

Kjo lloj mase përfshin përafrimin e legjislacionit dhe rregulloreve shqiptare me Direktivat e Komisionit Evropian deri në arritjen e harmonizimit të plotë me *acquis communautaire*.

Për këtë qëllim, plani promovon bashkëpunimin në kuadër të **"Gjashtë vendeve të Ballkanit Perëndimor"** (BP6) dhe **"Agjendës së Lidhshmërisë"**. Ky program synon të përmirësojë lidhjen rajonale me një qasje holistike, jo vetëm nga pikëpamja e infrastrukturës. Prandaj, ANTP3 parashikon veprime operative, rregullatore dhe licencuese për zbatimin e standardeve teknike dhe masave të buta siç janë përafrimi dhe thjeshtësimi i procedurave të kalimit kufitar, reformat hekurudhore, sistemet e informacionit, siguria rrugore dhe skemat e mirëmbajtjes, ndarja e hekurudhave dhe aksesit i palëve të treta.

Për sa më sipër, PKT3 është përpjekur t'i japë vazhdimësi marrëveshjeve të fundit të arritura në periudhën e fundit pesëvjeçare, që do të thotë **Samiti i Triestes (2017)** dhe **Samiti i Sofjes (2018)**, si dhe Plan Veprimi Shumëvjeçar SEETO Korrik 2017, si pikënisje të **Traktatit të Komunitetit të Transportit**.

Kjo filozofi përfshin programe të tilla si raporti i Asistencës Teknike i financuar nga BE, i quajtur "Hartimi i planit për përafrimin e legjislacionit" EuropeAid / 134513 / C / SER / AL). Gjithashtu në kuadër të nënsektorit të transportit rrugor, siguria rrugore është dhënë rëndësi e madhe. Për rishikimin e këtij plani, neni 12 i Traktatit të Komunitetit të Transportit siguron konvergencë në sigurinë e transportit rrugor. Qeveria e Shqipërisë ka shprehur interes për përafrimin e legjislacionit evropian në sigurinë rrugore. Për këtë arsye, janë propozuar audite të siguria rrugore sipas Direktivës 2008/96 / EC për të gjitha projektet në rrjetin kryesor dhe gjithëpërfshirës si

dhe ngritjen e një sistemi kombëtar për grumbullimin e vazhdueshëm të të dhënave, në përputhje me **BP6 Plani i Menaxhimit të Masave për Reformën e Lidhshmërisë (CRMMP)**

Veprime Institucionale & Organizative

Këto veprime synojnë mundësimin e agjencive sektoriale -DPSHTRR, ARRSH, DPD, AAC - dhe departamentet e tyre të specializuara, nga njëra anë, struktura institucionale kërkuar nga Udhëzimet Europiane (për shembull, ristrukturimi i HSH) dhe nga ana tjetër të kapaciteteve të nevojshme për ushtrimin e duhur të funksioneve të tyre, duke shfrytëzuar programet e binjakëzimit të promovuara në kuadrin e bashkëpunimit BE-Ballkani Perëndimor.

Bazuar në **Agjendën e fundit të Prioriteteve të Sofjes (2018)**, PKT3 përfshin masa institucionale të nevojshme për të ecur përpara në fillimin e zbatimit të Traktatit të Komunitetit të Transportit dhe funksionimin e plotë të sekretariatit të tij.

Një prej strategjive kryesore është rritja e lidhshmërisë. Në këtë linjë veprimi, thjeshtësimi dhe ristrukturimi i procedurave doganore ka marrë gjithashtu një vëmendje të konsiderueshme, duke qenë se ajo është një shtyllë e rëndësishme brenda Traktatit të Komunitetit të Transportit dhe Proçesit të Berlinit. Në këtë drejtim, PKT3 priorizon përparimet në implementimin e marrëveshjes së kalimit kufitar midis Malit të Zi dhe Shqipërisë, si pjesë e projektit të Iniciativës Adriatik-Jon dhe implementimin e strategjisë për Menaxhimin e Integruar të Kufirit (MIK) nga Pikat e Përbashkëta të Kalimit (PKK). Në plan është përfshirë përmirësimi institucional i AAC për të përshpejtuar procedurat e implementimit të sigurisë "Një Ndalesë" për të gjitha fluturimet nga Shqipëria sipas rregullores së BE.

Një temë e dytë e theksuar në Axhendën e Prioriteteve të Sofjes (2018) është Përkrahja e një strategjie të re hekurudhore për të sjellë Ballkanin Perëndimor në rrejetin dhe tregun kryesor të BE-së. Në këtë drejtim, PKT3 përqëndrohet në reformat e kërkuara për të përparuar drejt të transportit intermodal.

Në këtë drejtim, Plani i jep përparësi rritjes së linjës buxhetore të vendosur për Institutin e Transportit (IT), për të rritur rolin e tij si një organ publik që vepron si një qendër studimore dhe analitike për të ndihmuar dhe mbështetur Ministrinë në përfundimin e Strategjisë Kombëtare për Promovimin e Intermodalitetit dhe Transportit të Kombinuar në Shqipëri.

Brenda kësaj linje veprimi, dhe në krah të rrejetit bazë TEN-T / Rreti Gjithëpërfshirës në BP6 (CONNECTA-TRA-CRM-REG-03), plani synon të sigurojë një kornizë strategjike për ITS (ERTMS, ITS, RIS, VTMS, e-freight) dhe sistem IT (dokumentet elektronike, ndërveprimet etj.) në Shqipëri nëpërmjet plan-veprimeve duke synuar secilin nga modalitetet dhe ndërveprimet e tyre. Për më tepër, këto veprime janë përcaktuar paraprakisht në Programin Shumëvjeçar të Punës për vitin 2020 të rregullores **Instrumenta për Lidhshmërinë në Europë**.

Veprime Planifikuese & Investuese

Së fundmi, programet e investimeve përcaktohen drejtpërsëdrejti nga **Agjenda e Lidhshmërisë** dhe SPP në transport. Kështu, janë priorizuar investimet strategjike të përcaktuara nga **Instrumenti i Investimeve për Ballkanin Perëndimor (WBIF)**. Kjo është arsyeja pse shtylla kurrizore e programit të infrastrukturës PKT3 është përfaqësuar me zgjerimin e **Rrejetit Bazë TEN-T**, si rindërtimi i Portit të Durrësit, Kalata 1 & 2, punimet në Korridorin e Mesdheut (Hekurudha K VIII): Rehabilitimi i Linjës Tiranë - Durrës, Ndërtimi i Linjës së re në Degën e Rinasit dhe përmirësimi i përgjithshëm i Rrejetit Rrugor Kombëtar. Përmirësimi hekurudhës propozuar në PKT3 është pjesë e një iniciative më të madhe që është shtyrë përpara me financimin e **BERZH** dhe synon të mbështesë lidhjen në rajon.

Në vijim të **Planit të Menaxhimit të Masave për Reformën e Lidhshmërisë (CRMMP) të BP6**, do të vendoset një sistem mirëmbajtjeje funksional për të siguruar gjendjen e mirë të çdo seksioni deri në vitin 2020 për çdo plan nën-sektorial, me fokus në Planet e Mirëmbajtjes së Rrejetit Bazë Rrugor dhe Hekurudhor.

Përveç kësaj, investimet e kërkuara në infrastrukturë në pikat kufitare të vendosura në zgjerimin indikativ **TEN-T Rreti Bazë dhe Gjithëpërfshirës Rrugor** në Ballkanin Perëndimor janë adresuar pas rekomandimeve të misionit të BE-së të ndërmarra nga ekspertët e Connecta.



Ky dokument është prodhur me mbështetjen financiare të Bashkimit European. Përmbajtja e këtij dokumenti është përgjegjësi e TYPASA-s dhe në asnjë rast nuk reflekton qëndrimin e Bashkimit European.

