

KOLEGJI ESLG

**POTENCIALI DHE FORMAT PËR MOBILITETIN E
QËNDRUESHËM URBAN NË PRISHTINË**

TEMA E DIPLOMËS - MASTER

Viola Brahusi

Prishtinë, 2022

KOLEGJI ESLG

**POTENCIALI DHE FORMAT PËR MOBILITETIN E
QËNDRUESHËM URBAN NË PRISHTINË**

TEMA E DIPLOMËS - MASTER

Kandidatja: Viola Brahusi

Nr. i Regjistrimit.: 1009522020

**Programi i studimeve: Menaxhimi i Patundshmërive dhe
Infrastrukturës (MA)**

Mbikëqyrës i temës: Prof. Dr. Visar Hoxha

Prishtinë, 2022

Deklarata e autorësisë dhe dëshmia e lektorimit

Unë konfirmoj që:

- Ky punim është rezultat i hulumtimit tim;
- Ky punim diplome është rishikuar siç kërkohet nga mentori im dhe komisioni i tezës;
- Ju siguroj që veprat dhe pikëpamjet e autorëve të tjerë që kam përdorur në këtë punim diplome janë referuar në përputhje me udhëzimet e fakultetit;
- Unë jam e vetëdijshme se plagjiatura - duke paraqitur punën origjinale ose idenë e një autori tjetër, qoftë në formën e citatit, parafrazimit ose përfaqësimit grafik, si punë apo ide e vet - dënohet me ligj – Ligji për të Drejtat e Autorit dhe të drejtave të tjera të ndërlidhura
- Versioni elektronik i këtij punimi të diplomës është identik me versionin e printuar dhe unë jap pëlqimin tim për publikimin e tij në faqen e internetit të fakultetit;

Vendi dhe Data

Prishtinë

21.11.2022

Emri dhe Mbiemri

Viola Brahusi

Falënderimet

Përpunimi dhe kompletimi i këtij punimi akademik nuk ishte edhe aq procedurë e thjeshtë. Shumë faktorë të ndryshëm ishin të domosdoshëm në finalizimin e këtij punimi.

Së pari falënderoi udhëheqësin e këtij punimi, Profesor Visar HOXHA për kohën, durimin dhe përkushtimin që ka dhënë brenda viteve sa kam qenë studente e tij dhe gjatë kohës sa kam punuar në këtë punim.

U jam mirënjohëse edhe ekspertëve të intervistuar gjatë përpilimit të këtij punimi, të cilët nuk kanë ngurruar të më ndihmojnë gjatë këtij procesi të rëndësishëm përmes mbështetjes dhe udhëzimeve të cilat i çmoj pamasë.

Dua të falënderoj edhe kolegët e mi si dhe shoqërinë në përgjithësi të cilët kanë qenë mbrapa meje gjatë gjithë kohës duke më këshilluar dhe motivuar. U jam mirënjohëse të gjithëve.

Dhe për fund, dua të falënderoj familjen time që kanë qenë udhërrëfyes të pazëvendësueshëm në çdo moment sa kam qenë në studime. Prezenca e tyre ka mjaftuar që unë të ndihem e motivuar dhe të jem e përkushtuar në çdo sferë të jetës. Thjeshtë, pa ta nuk do të mund të arrija këtu ku jam sot.

ABSTRAKT

Qëllimi i këtij studimi është të kërkojë mënyra të mundshme për të reduktuar sfidat e trafikut të përditshëm dhe ndikimin mjedisor të transportit në Prishtinë duke sugjeruar metoda më miqësore me mjedisin. Gjithashtu, nga këndvështrimi i të anketuarve kemi arritur të bëjmë një analizë të gjendjes aktuale, alternativave të qëndrueshme të sugjeruara, si dhe ndikimi që këto alternativa do kishin në jetesën e qytetarëve në Prishtinë.

Studimi aktual përdor metodën cilësore duke përdorur intervista gjysmë të strukturuar me kampion të qëllimshëm prej 12 ekspertëve të fushës së planifikimit urban dhe hapësinor, inxhinierisë së trafikut, arkitekturës dhe gjeografisë, që mbulojnë sektorin publik atë akademik.

Studimi aktual konstaton se transporti në Prishtinë është shumë i ngarkuar, i parregullt dhe i pa planifikuar në shumë raste. Gjendja e transportit në Prishtinë mund të përmirësohet përmes disa alternativave të qëndrueshme të cilat sfidë themelore në implementimin e tyre kanë ndryshimin e mentalitetit të vjetër, mirëpo do të ndikonin drejtpërdrejtë në përmirësimin e cilësisë së ajrit dhe në uljen e stresit në trafik.

Studimi konstaton se alternativat e mundshme për transport të qëndrueshëm në Prishtinë janë priorizimi i transportit publik, transporti i mjeteve jo-motorike dhe këmbësoreve me shtigje dhe linja të dedikuara për ta, mundësimi i shfrytëzimit të biletës së autobusëve për të gjitha linjat brenda qytetit, si dhe lirimi nga taksat për kompanitë e taksive që sigurojnë vetura hibride dhe elektrike.

Ky studim i ndihmon studiuesit dhe qytetarët të kuptojnë sistemin aktual të transportit dhe sfidat e përditshme në kontekstin urban, në mënyrë që të zhvillojnë më shumë njohuri për boshllëqet që duhen plotësuar me kërkime të reja. Për më tepër, ky punim synon të mbledh histori suksesi që hulumtimet kanë treguar se funksionojnë në qytete në kontekste të ndryshme dhe mund të aplikohen në kontekste të tjera urbane.

Studimi kontribuon në njohuritë aktuale për zhvillimet e transportit në Kosovë. Gjetjet do të identifikojnë zhvillimet e ardhshme në kontekstin urban të alternativave të mundshme të transportit të qëndrueshëm në Kosovë.

FJALË KYÇE: transport i qëndrueshëm, infrastrukturë moderne, cilësia e jetesës, emetimi i gazrave, ndikimi në shëndet, etj.

TABELA E PËRMBAJTJES

1. HYRJE.....	1
2. PRAPAVIJA TEORIKE	4
2.1. TRANSPORTI I QËNDRUESHËM SI KONCEPT	5
2.2. MOBILITETI I QËNDRUESHËM SI KONCEPT	7
2.3. FORMAT E MOBILITETIT TË QËNDRUESHËM.....	8
2.4. POTENCIALI PËR MOBILITET TË QËNDRUESHËM NË KUADËR TË QYTETEVE NË PËRGJITHËSI	9
2.5. NDIKIMI I GAZRAVE TË KRIJUARA NGA VETURAT NË AMBIENT DHE SHËNDET.....	10
3. RISHIKIMI I LITERATURËS	14
3.1. RISHIKIMI I LITERATURËS MBI GJENDJEN AKTUALE TË TRANSPORTIT NË PRISHTINË.....	15
3.2. RISHIKIMI I LITERATURËS MBI PRAKTIKAT MË TË MIRA TË TRANSPORTIT TË QËNDRUESHËM NË BOTË	18
3.3. RISHIKIMI I LITERATURËS MBI SFIDAT AKTUALE TË TRANSPORTIT TË QËNDRUESHËM.....	21
3.4. RISHIKIMI I LITERATURËS MBI NDIKIMIN E GAZRAVE TË KRIJUAR NGA VETURAT NË AMBIENT DHE SHËNDET.....	23
4. METODA HULUMTUESE, INSTRUMENTI DHE MOSTRA	25
4.1. HYRJE	25
4.2. INSTRUMENTI I KËRKIMIT.....	26
4.3. MOSTRA E KËRKIMIT	26
4.4. PYETJET HULUMTUESE.....	28
4.5. ELABORIMI I FUSHËS SË INTERESIT SË STUDIMIT	29
5. REZULTATET.....	31
6. DISKUTIME	35

7. KONKLUZIONE	39
8. LITERATURA	41
8.1. LIBRA DHE PUBLIKIME TË PAVARURA.....	41
8.2. ARTIKUJ DHE REVISTA SHKENCORE.....	42
8.3. LIGJE DHE RREGULLORE	43
8.3. BURIME NGA INTERNETI	43

LISTA E FIGURAVE

Figura 1: Ndryshimet e vlerësuara në nivelet e trafikut rrugor në raport me vitin 2000 . 22

LISTA E TABELAVE

Tabela 1: Mesataret e ndotësve dhe lokacionet e tyre – prill 2016 12

Tabela 2: Lista e të anketuarve, e cila paraqet numrat e koduar, profesionin, arsimin, sektorin e punësimit, grup moshën dhe gjininë. 27

AKRONIME

BE – Bashkimi Evropian

CO2 – Dioksidi i karbonit

DSHPMSH – Drejtoria e Shërbimeve Publike, Mbrojtjes dhe Shpëtimit

EEA - Agjencia Evropiane e Mjedisit

ECMT - Konferenca Evropiane e Ministrave të Transportit

IHMK – Instituti Hidrometeorologjik i Kosovës

MMPH – Ministria e Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor

NMS – Zgjidhje të Reja të Mobilitetit

PMQU – Plani i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban

PVQGJ – Plani i Veprimit për Qytet të Gjelbër

PZHU – Plani Zhvillimor Urban

SDG – Synimet e Zhvillimit të Qëndrueshëm

SMI – Indeks të Qëndrueshëm Lëvizshmërie

TEN-T – Rrjeti Trans-Evropian i Transportit

1. HYRJE

Energjia është përbërësi kryesor për procesin e zhvillimit të qytetërimit njerëzor. Rritja e qytetërimit njerëzor shënohet nga inovacioni dhe zhvillimi në përdorimin dhe përvetësimin e burimeve të ndryshme të energjisë. Shpejtësia e zhvillimit tonë dhe përparimi i tij varen në mënyrë të padiskutueshme nga sa me efikasitet mund të korrim dhe përdorim energjinë e marrë nga burime të ndryshme. Kërkesa për energji është rritur jashtëzakonisht që nga mesi i shekullit të njëzetë për shkak të urbanizimit dhe industrializimit.¹

Shkalla e rritjes së konsumit të energjisë ishte më e larta (~34% rritje) në 2000-2010 duke pasur parasysh bum-in e industrializimit.²

Energjia totale përdoret kryesisht në tre sektorë: ndërtesa (rezidenciale dhe tregtare), transport dhe industri. Në nivel global, energjia e përdorur në sektorin e transportit dhe ndërtimit ishte rreth 33% dhe 35% e konsumit total të energjisë në vitin 2010.³

Me rritjen globale të popullsisë, kërkesa për energji do të rritet gradualisht dhe po kështu edhe emetimet e CO₂. Kërkesa në rritje për energji në të ardhmen mund të plotësohet me mjete të qëndrueshme. Qëndrueshmëria përkufizohet si model i progresit ekonomik, mjedisor dhe social që plotëson nevojat e ditëve të sotme pa reduktuar kapacitetin për të përmbushur nevojat e ardhshme.⁴

Interesi për zhvillimin e qëndrueshëm dhe transportin e qëndrueshëm është rritur me shpejtësi në 10 vitet e para të mijëvjeçarit për shkak të ndikimeve mjedisore, sociale dhe ekonomike që këta sektorë kanë në komunitete, rajone dhe Tokë.⁵

Transporti i qëndrueshëm përfshin zbatimin e konceptit të zhvillimit të qëndrueshëm në planifikimin dhe zhvillimin e infrastrukturës së transportit.⁶

Për zhvillimin e qëndrueshëm, sektori i transportit luan një rol jetik nga pikëpamja e sigurisë së energjisë, si dhe shqetësimet e emetimeve. Në këtë sektor po bëhen shumë investime pasi kërkesa për energji do të rritet me ritme më të shpejta për shkak të nevojës në rritje për transport në botën në zhvillim. Kërkesa për energji në sektorin e transportit pritet të rritet në 3400 milionë tonë ekuivalent naftë (mtoe); më shumë se 80% e kësaj nevoje për energji do të plotësohet nga nafta si burim primar.

¹ Khan et al., 2020

² Leahy et al., 2013

³ Nejat et al., 2015

⁴ Randolph et al., 2008

⁵ Mitropoulos et al., 2016

⁶ Wey et al., 2018

Transporti është i vetmi sektor kryesor në BE ku emetimet e gazrave serrë janë ende në rritje. Ndërsa emetimet e CO2 në sektorë të tjerë u ulën ndërmjet viteve 1990 dhe 2014, ato nga transporti u rritën me 36 për qind gjatë së njëjtës periudhë. Më shumë se dy të tretat e emetimeve të gazrave serrë që lidhen me transportin janë nga transporti rrugor, por ka edhe emetime të konsiderueshme nga sektorët e aviacionit dhe detar. Reduktimet e ndjeshme të emetimeve të gazrave serrë nga transporti janë të nevojshme nëse BE-ja dëshiron të arrijë qëllimet e saj afatgjata klimatike. BE-ja ka krijuar një sërë politikash që synojnë uljen e emetimeve nga sektori i transportit.⁷

Veturat e pasagjerëve prodhuan rreth tre miliardë tonë metrikë emetime të dioksidit të karbonit në mbarë botën në vitin 2020. Emetimet e prodhuara nga veturat e pasagjerëve janë rritur vazhdimisht gjatë dy dekadave të fundit, duke u rritur nga 2.2 miliardë tonë metrikë në vitin 2000, në një kulm prej 3.2 milionë tonë metrikë. Emetimet ranë afërsisht gjatë për qind në vitin 2020 si rezultat i pandemisë COVID-19, e cila shkaktoi ndërprerje të mëdha në transport.⁸

Gjithashtu, edhe situata e transportit në Prishtinë nuk është mjaft e këndshme. Trafiku i dendur, numri i madh i veturave, vështirësitë në lëvizjen e qytetarëve dhe ndotja e ajrit janë disa nga treguesit që na çojnë në një fenomen shkatërrues të jetesës së qëndrueshme në qytet. Kjo është një nga arsyet që Prishtina po kërkon një sistem të ri transporti dhe kjo do të jetë një nga sfidat më të mëdha që do të ketë qyteti. Zgjidhjet e qëndrueshme dhe vendimet e shpejta janë shumë të nevojshme që të ndërmerren në qytetin e Prishtinës.

Zhvillimi i një sistemi të qëndrueshëm të integruar të transportit publik është në qendër të strategjisë, e cila synon të përmirësojë aksesin në të gjithë qytetin dhe të përmirësojë lidhjen përmes vendimeve të tjera urbane në partneritet me ofruesit e transportit publik dhe investitorët privatë.

Zbatimi dhe funksionimi i këtij sistemi nuk do të jetë i lehtë. A është shkaku “rritja e keqe urbane” e qytetit apo janë vetë njerëzit, sjellja dhe mentaliteti i tyre?

Zhvillimi i një sistemi të integruar të transportit publik qëndron në zemër të strategjisë së Prishtinës, me synim përmirësimin e qasjes në të gjithë qytetin dhe përmirësimin e lidhjes ndërmjet vendimeve të tjera urbane në partneritet me ofruesit e transportit publik dhe investitorë privat.

Argumentohet se përdorimi i veturës është shumë tërheqës dhe nganjëherë edhe i nevojshëm për shumë arsye të ndryshme. Kjo nënkupton që nevojitet një kombinim i politikave të ndryshme, të cilat kanë për qëllim dhe shënjestër kundërshtimin e

⁷ Gulbrandsen et al., 2014

⁸ Tiseo, 2021

argumenteve të ndryshme të cilat mbështesin përdorimin e veturave dhe pengojnë përdorimin e mënyrave më të qëndrueshme të transportit. Pranueshmëria e politikave të tilla mund të rritet duke komunikuar qartë qëllimin e tyre dhe efektet e pritura pozitive (p.sh., më pak bllokim, përmirësim i cilësisë së mjedisit). Për më tepër, efektet e mundshme negative në lirinë e zgjedhjes së individit mund të kompensohen duke zbatuar politika shtesë që synojnë lehtësimin e përdorimit të mënyrave të qëndrueshme të transportit.⁹

Kur flitet për iniciativa dhe zhvillime të reja, gjithmonë duhet të merret parasysh pranimi i këtyre iniciativave bazuar në sjelljen e qytetarëve të Prishtinës.

Qëllimi i këtij hulumtimi është të kërkojë mënyra të mundshme për të reduktuar sfidat e trafikut të përditshëm dhe ndikimin mjedisor të transportit në Prishtinë duke sugjeruar metoda më miqësore me mjedisin. Metodën e sugjeruar vijnë nga rezultatet e intervistave tona dhe janë metoda të përdorura në vende të ndryshme të botës dhe të testuara. Gjithashtu, nga këndvështrimi i të anketuarve kemi arritur të bëjmë një analizë të gjendjes aktuale, propozimeve të sugjeruara dhe sfidat që këto propozime kanë në implementim, si dhe ndikimi që këto alternativa do kishin në jetesën e qytetarëve në Prishtinë.

⁹ Steg, 2014

2. PRAPAVIJA TEORIKE

Prishtina është kryeqyteti i Kosovës, i vendosur në veri-lindje të vendit, Komuna mbulon 572 km² dhe përfshin 47 fshatra dhe një qendër komunale. Qyteti është rritur prej 16.000 banorëve në vitin 1937 në atë aktuale prej 200,000, me zgjerim të madh të qytetit duke u zhvilluar në mes të viteve 1964 dhe 1988. Popullsia rritet në masë të madhe në sezonin e verës për shkak të vizitave nga mërgimtarët, si dhe organizimit të dasmave, ahengjeve të ndryshme etj., ndërsa bie numri i studentëve që studiojnë në Prishtinë si rezultat i pushimeve verore. Në sezonin e dimrit kemi rënie të pranishmë të mërgimtarëve dhe rritjen e numrit të studentëve dhe për këtë arsye udhëtimi i popullsisë ndryshon në gjithë vitin, varësisht prej sezonës. Ky ndryshim mund të sillet rreth 5% e popullsisë së përgjithshme të Prishtinës. Po ashtu kemi lëvizje të konsiderueshme të popullsisë nga qytetet e tjera të Kosovës që kryesisht merren me punë dhe biznes në qytetin e Prishtinës.¹⁰

Komuna e Prishtinës ka përgatitur një Planin Strategjik Urban për periudhën 2004-2020, botuar në 2004/5. Vizioni për të vendosur Planin Strategjik në Prishtinë është si në vijim:

- Ndërtimi i një qyteti të gjallë dhe aktiv;
- Promovimi i ekonomisë së qëndrueshme urbane,
- Zhvillimi i një sistemi të qëndrueshëm transporti.

Zonën urbane të Prishtinës e përbejnë :

- Qyteti i Vjetër;
- Zona e Urbanizuar me strukturën komplekse të strehimit ekonomik dhe social, dhe
- Periferia e qytetit me strukturat e kombinuara rezidenciale të zhvilluara, kryesisht pas vitit 1999.

Plani i zhvillimit hapësinor i hartuar në mbështetje të këtij vizioni ka pasqyruar topografinë e rajonit, me terrene malor në lindje, furnizimet kombëtare strategjike të qymyrit në perëndim dhe me afërsinë e lidhjeve strategjike inter-urbane.¹¹

Lëvizja në kuadër të këtij vizioni do të ishte dhënë nëpërmjet ndërtimit të një unaze të qendrës së qytetit, dhe të dy unazave: e jashtme dhe ajo e brendshme. Pjesa më e madhe e infrastrukturës fizike e unazës së qendrës së qytetit është në vend, edhe pse kërkohet të ketë plotësim apo përmirësim të kryqëzimeve kyçe.¹²

Qyteti është i pajisur me një aeroport ndërkombëtar 16km nga qendra, lidhjet autostrade me komunat tjera të Kosovës dhe më gjerë, një hekurudhë me lidhje ndërkombëtare

¹⁰ Plani Strategjik 2004-2020

¹¹ PQMU, 2019

¹² Ibid.

(edhe pse vetë Prishtina shtrihet në një linjë - 8 km nga Fushë Kosova) dhe një stacion rajonal i autobusëve ndodhet në skajin jug perëndimorë të qytetit.¹³

2.1. TRANSPORTI I QËNDRUESHËM SI KONCEPT

Në raportin e tij të vitit 2016, Grupi Këshillimor i Nivelit të Lartë të Sekretariatit të Përgjithshëm përcaktoi transportin e qëndrueshëm si “ofrim i shërbimeve dhe infrastrukturës për lëvizjen e njerëzve dhe mallrave - duke avancuar zhvillimin ekonomik dhe social për të përfituar brezat e sotëm dhe të ardhshëm - në një mënyrë që është e sigurt, e përbalueshme, e arritshme, efikase dhe elastike, duke minimizuar emetimet e karbonit dhe ndikimet tjera mjedisore.” Prandaj, transporti i qëndrueshëm nuk është një qëllim në vetvete, por një mjet për të arritur një zhvillim të qëndrueshëm.¹⁴

Pandemia COVID-19 ka riafirmuar rolin qendror të transportit të qëndrueshëm, duke theksuar sfidat ekzistuese dhe duke krijuar të reja, duke treguar gjithashtu disa rrugë potenciale drejt qëndrueshmërisë. Ndikimet e pandemisë në sektorin e transportit, veçanërisht të theksuara në muajt e parë të pandemisë, ishin të paprecedentë: për shembull, mesatarja globale e transportit rrugor në mars 2020 ra përgjysmë në krahasim me të njëjtën periudhë të vitit 2019. Kërkesa për trafikun ajror të pasagjerëve ra me dy të tretat në vitin 2020 relative deri në vitin 2019 dhe në shumë qytete, pati rënie masive në transportin publik dhe në të ardhurat. Tregtia globale e mallrave ra me rreth 5% në vitin 2020 në krahasim me vitin 2019, e reflektuar në rënien e numrit të dërgesave të mallrave dhe në normat e transportit ndërkombëtar. U vu re gjithashtu një rritje në lëvizjet në telekomunikacion dhe një mbështetje më e madhe në mënyrat aktive të transportit, si ecja dhe çiklizmi. Aktiviteti i reduktuar i transportit çoi gjithashtu në rënie të mprehtë të emetimeve të gazrave serrë, bllokime të trafikut urban dhe aksidente në trafikun rrugor.¹⁵

Ndërsa aktivitetet e lidhura me transportin tani po rimëkëmben në shumë sektorë dhe rajone, ritmi është i pabarabartë dhe i pasigurt. Eksportet e mallrave tani vlerësohen të rriten me rreth 8% në 2021 në krahasim me 2020; Trafiku ajror i pasagjerëve gjithashtu është rikuperuar disi, megjithëse kërkesa totale në qershor 2021 ishte 40% më e ulët se ajo e qershorit 2019. Emetimet globale të lidhura me energjinë, të cilat u ulën me rreth 6% në 2020 në krahasim me 2019 po kthehen gjithashtu me shpejtësi në nivelet para pandemisë. Rimëkëmbja e shpejtë në disa rajone dhe rritja e tregtisë elektronike kanë çuar gjithashtu në pengesa të paparashikuara, për shembull në disponueshmërinë e kontejnerëve të transportit, duke kontribuar në përshkallëzimin e tarifave të mallrave. Megjithëse periudha pas pandemisë ofron një mundësi për të ecur drejt transportit të

¹³ Ibid.

¹⁴ United Nations, 2021

¹⁵ Ibid.

qëndrueshëm në mbarë botën, ajo gjithashtu do të kërkojë modele të reja biznesi dhe planifikimi.¹⁶

Transformimi drejt transportit të qëndrueshëm kërkon qasje të integruara që bashkojnë shumë aktorë rreth objektivave të përbashkëta. Qasje të tilla duhet të nxisin analiza tërësore, të dimensioneve të ndryshme, duke përfshirë rreziqet e cenueshmërisë dhe ndikimet mjedisore, që mund të ndihmojnë në identifikimin sistematik dhe zhvillimin e zgjidhjeve të integruara. Zgjidhjet e qëndrueshme janë shpesh multimodale në atë që integrojnë avantazhet relative të mënyrave të ndryshme të transportit në një mënyrë optimale.

Përparimet shkencore dhe vendosja e shpejtë e teknologjive të reja janë thelbësore për kalimin në transport të qëndrueshëm në shkallën dhe shpejtësinë e kërkuar. Karakteristikat e integruara të sigurisë, karburantet dhe motorët miqësorë me mjedisin, dixhitalizimi i përhapur, aplikacionet që përpunojnë informacione në kohë reale, automjetet autonome dhe sistemet inteligjente të transportit janë bërë tipare qendrore të peizazhit të inovacionit të transportit. Megjithatë, boshllëqet e mëdha vazhdojnë midis vendeve dhe midis zonave urbane dhe rurale dhe këto mund të zgjerohen nëse nuk bëhen përpjekje të qëllimshme për t'i mbyllur ato, për shembull, duke rritur bashkëpunimin teknologjik. Në të njëjtën kohë, vlerësimet e integruara të ndikimeve ekonomike, sociale dhe mjedisore dhe të rreziqeve që lidhen me teknologjitë e reja janë të rëndësishme për të zbutur ndikimet e mundshme negative. Kërkimi i vazhdueshëm është i nevojshëm jo vetëm për të rafinuar zgjidhjet ekzistuese, por edhe për të gjeneruar të reja për çështjet më të vështira, siç janë emetimet më të vështira për t'u ulur nga mënyrat e veçanta të transportit.¹⁷

Inovacionet nevojiten në qeverisjen në nivelet institucionale dhe të politikave, dhe këto duhet të punojnë për të mbështetur dhe motivuar veprime koherente me shumë aktorë. Marrëveshjet dhe standardet ndërkombëtare kanë një rol të rëndësishëm për të luajtur, në avancimin e transportit të qëndrueshëm, ashtu si legjislacioni dhe rregullimi në nivele kombëtare (dhe në disa raste, ndërkombëtare). Planifikimi i integruar nëpër ministri dhe rajone gjeografike së bashku me angazhimin e shumë palëve përmes dialogut të hapur, vendimmarrjes gjithëpërfshirëse dhe zbatimit me pjesëmarrje janë gjithashtu thelbësore.¹⁸

Financimi për transportin e qëndrueshëm vjen nga një sërë burimesh shumëpalëshe, private dhe publike dhe mund të drejtohet drejt një sërë nismash, me norma të ndryshme kthimi social dhe ekonomik, profile rreziku dhe metrika të tjera për vlerësim. Vlerësimet të përmbledhura dhe gjithëpërfshirëse të nevojave për financim për transport të

¹⁶ Ibid.

¹⁷ Ibid.

¹⁸ Ibid.

qëndrueshëm nuk janë të disponueshme. Megjithatë, ekziston konsensus se burimet e mbledhura përmes kanaleve të ndryshme duhet të punojnë së bashku në mënyra plotësuese, të tilla si nëpërmjet partneriteteve publike-private dhe financave të përziera.

Qeveritë kanë një rol qendror në mundësimin e investimeve nëpërmjet ofrimit të kornizave të shëndosha ligjore dhe rregullatorë të shoqëruara nga strukturat e duhura qeverisëse dhe praktikrat transparente. Qeveritë duhet gjithashtu të miratojnë masat e duhura të llogaridhënies dhe të përgatisin një grup projektsh të financuara. Të gjitha 'mjetet e zbatimit', siç tregohet në SDG 17¹⁹, janë thelbësore për avancimin e transportit të qëndrueshëm, veçanërisht në vendet në zhvillim. Mungesa e kapaciteteve pengon progresin në shumë fusha, për shembull në planifikimin e integruar të transportit dhe në zhvillimin dhe zbatimin e projekteve. Aftësitë që lidhen me teknologjitë në zhvillim pritet të bëhen gjithnjë e më të rëndësishme. Ekziston një nevojë ndërsektoriale për ndarjen e njohurive dhe zhvillimin e kapaciteteve për të mbledhur dhe analizuar të dhëna dhe statistika të besueshme në kohë reale, dhe që këto të vihen në dispozicion për planifikimin e transportit, vlerësimin e rrezikut dhe monitorimin.²⁰

2.2. MOBILITETI I QËNDRUESHËM SI KONCEPT

Mobiliteti i qëndrueshëm është një nga komponentët thelbësorë për zhvillimin e qëndrueshëm të një qyteti dhe mund të arrihet përmes masave që lehtësojnë lëvizjen e popullsisë, për të përmirësuar cilësinë e jetës dhe për të promovuar një konsum efikas të burimeve natyrore. Për të vlerësuar mobilitetin e qëndrueshëm, është e nevojshme të hartohet një procedurë vlerësimi bazuar në treguesit e transportit dhe përdorimit të tokës që lidhen me zhvillimin urban dhe me dimensionet e qëndrueshme.²¹

Mobiliteti i qëndrueshëm ofron një paradigmë alternative brenda së cilës mund të hetohet kompleksiteti i qyteteve dhe të forcohen lidhjet midis përdorimit të tokës dhe transportit. Qyteti është forma urbane më e qëndrueshme dhe duhet të sigurojë vendndodhjen ku do të jetojë shumica (70-80%) e popullsisë së botës.²²

Për shumë njerëz, mobiliteti i qëndrueshëm kërkon një ndryshim rrënjësor në mënyrën se si merren vendimet e udhëtimit. Natyrisht, njerëzit ndihen nervozë për këtë dhe ata ngurrojnë të ndryshojnë sjelljen e tyre, kështu që duhet të ketë efekte pozitive demonstruese. Në BE, ekziston një pranim që përdoruesit e transportit duhet të paguajnë

¹⁹ Një nga 17 Objektivat e Zhvillimit të Qëndrueshëm të vendosur nga Kombet e Bashkuara në 2015, formulimi zyrtar është: "Forcimi i mjeteve të zbatimit dhe rigjallërimi i partneritetit global për zhvillim të qëndrueshëm", URL: <https://sdgs.un.org/goals/goal17>

²⁰ Ibid.

²¹ Campos et al., 2009.

²² Banister, 73 – 80, 2008

kostot e tyre të jashtme të plota dhe disa iniciativa për çmimet janë futur nën ombrellën e çmimeve të drejta dhe efikase.²³

Pranueshmëria publike e mobilitetit të qëndrueshëm duket të jetë e lartë me kusht që normat sociale të mund të ndryshohen dhe masat e politikave të paraqiten si një paketë që mund të zbatohet në mënyrë efektive. Procesi duhet të krijojë besim dhe respekt midis aktorëve të ndryshëm me kalimin e kohës, kështu që komunikimi dhe përfshirja aktive janë thelbësore. Gjithashtu duket se legjitimiteti duhet të bazohet në një qasje pjesëmarrëse dhe gjithëpërfshirëse që përfshin "shitjen" e mesazhit të mobilitetit të qëndrueshëm tek individët, grupet dhe lokalitetet përmes shpjegimit të nevojës për ndryshime në sjellje dhe bindjes së tyre për rëndësinë e kontributit të tyre.²⁴

Masat e nevojshme për arritjen e mobilitetit të qëndrueshëm në qytete janë tashmë të njohura dhe shumë prej tyre janë zbatuar në situata të ndryshme me shkallë të ndryshme suksesi. Paradigma e mobilitetit të qëndrueshëm shkon përtej masave aktuale dhe përpjekjeve për të kuptuar arsyet e zbatimit efektiv. Konceptet e udhëtimit si një kërkesë e prejdardhur dhe minimizimi i kohës janë vënë në pikëpyetje, dhe është bërë një rast për interpretime më fleksibile se pse njerëzit udhëtojnë dhe si e përdorin kohën. Mobilitetit i qëndrueshëm ka një rol qendror për të luajtur në të ardhmen e qyteteve të qëndrueshme, por vetëm përmes mirëkuptimit dhe pranimit nga njerëzit do të ketë sukses.²⁵

2.3. FORMAT E MOBILITETIT TË QËNDRUESHËM

Masat e politikës së transportit mund të zvogëlojnë nivelet e përdorimit të veturave përmes promovimit të ecjes dhe biçikletës dhe zhvillimit të hierarkisë së re të transportit. Kjo mund të arrihet përmes ngadalësimit të trafikut urban dhe rialokimit të hapësirës për transportin publik, përmes kontrolleve të parkimit dhe çmimeve të rrugëve, dhe përmes lehtësimit të përdorimit të transportit publik. Menaxhimi i kërkesës është efektiv duke kufizuar aksesin dhe rialokimin e hapësirës, dhe duke përdorur më efektivisht kapacitetin e disponueshëm. Po krijohet një nocion shumë më i gjerë i rrugës, pasi ajo nuk po konsiderohet më vetëm si rrugë, por edhe si hapësirë për njerëzit, hapësirat e gjelbra dhe transportin publik. Përdorimi kreativ i kësaj hapësire në periudha të ndryshme gjatë ditës ose në një ditë të javës do të thotë gjithashtu se mund të inkurajohen përdorime të reja (p.sh. tregjet në rrugë ose zonat e lojërave). Masat për të inkurajuar zhvendosjen modale duhet të kombinohen me strategji për të shfrytëzuar sa më mirë "hapësirën e çliruar", në mënyrë që të ketë një reduktim të trafikut.²⁶

Përdorimi më i mirë i teknologjisë, duke përfshirë investimet në teknologji në mënyrat e transportit, sistemet e informacionit dhe në vetë sistemin e transportit, dhe në dhënien e

²³ CEC 1995, 2006

²⁴ Banister, 73 – 80, 2008

²⁵ Ibid.

²⁶ Banister et al., 2000

udhëzimeve të industrisë mbi prioritetet (p.sh. për automjetet hibride dhe me karburant më eficient dhe karburantet alternative) është kontribues i mobilitetit të qëndrueshëm të një qytetit. Për publikun e gjerë, këto opsione nuk janë të diskutueshme, pasi ato i mundësojnë të kryejnë aktivitetet e tyre me ndryshime minimale. Kjo do të ndihmonte në arritjen e objektivit të efikasitetit, por mund të ketë efekte rikthimi, pasi njerëzit mund të ngasin më shumë sepse automjetet janë më efikase.²⁷

Rregullimi dhe çmimi do të thotë që kostot e jashtme të transportit duhet të reflektohen në kostot aktuale të udhëtimit nëpërmjet çmimeve më të larta të karburantit ose nëpërmjet ndonjë forme zbatimi të politikave për mobilitet të qëndrueshëm, nëpërmjet ofrimit të informacionit, përmes sigurimit të përfshirjes dhe komunikimit efektiv. Duke pasur parasysh përfitimet e drejtpërdrejta që do të jepte, ky është një mesazh që duhet të sigurojë një burim efektiv të mbështetjes publike dhe politike. Debatet publike duhet të përfshijnë veprimet të arsyetuara që shqyrtojnë të gjithë procesin në aspektin e përfitimeve shoqërore, ku merren parasysh të gjitha opsionet dhe implikimet. Ndryshimi i sjelljes duhet parë si pjesë e zgjidhjes. Këtu synimi është që të jemi realistë por të qëndrueshëm në zbatimin e paketave të politikave për mobilitet të qëndrueshëm, përmes një qasjeje me faza që lëviz në mënyrë fleksibile në drejtim të qëllimeve afatgjata.²⁸

2.4. POTENCIALI PËR MOBILITET TË QËNDRUESHËM NË KUADËR TË QYTETEVE NË PËRGJITHËSI

Politikat e mobilitetit duhet të jenë në përputhje me politikat e tjera publike kombëtare, të tilla si politikat fiskale, makroekonomike, të tregtisë së jashtme, të punës dhe të shëndetit publik. Ata gjithashtu duhet të përcaktojnë udhëzime për menaxhimin e çështjeve të mirave publike, duke vendosur standardet dhe rregulloret e zbatueshme në nivel kombëtar. Kjo përfshin çështje me ndikim përtej territorit në të cilin zhvillohet lëvizshmëria. Prandaj, politikat kombëtare të mobilitetit duhet të ofrojnë një qasje gjithëpërfshirëse, duke shërbyer si një kornizë për politikat, planet dhe projektet lokale dhe një bazë për koordinimin sektorial në të gjitha sferat që prekin ose preken nga lëvizshmëria. Ato duhet të konceptohen si politika afatgjata shtetërore dhe të miratohen në nivel qeverie me të gjithë aktorët dhe shoqërinë civile, në mënyrë që të hartohen në dokumente ligjore, mundësisht me miratim legjislativ. Këto politika kombëtare duhet të ofrojnë një vizion strategjik afatgjatë, me theks të veçantë në koordinimin ndërmjet sektorëve dhe në lidhje me të mirat publike. Ato duhet të jenë në përputhje me politikat e tjera publike dhe me modelin aktual të zhvillimit.²⁹

Ky vizion duhet të përkthehet në veprim praktik dhe të realizueshëm në përputhje me realitetet politike dhe buxhetore të momentit. Për këtë qëllim, një plan strategjik lokal i

²⁷ Banister, 73 – 80, 2008

²⁸ Ibid.

²⁹ FAL Bulletin, 2013

mobilitetit duhet të zhvillohet në kuadër dhe në përputhje me politikën kombëtare të mobilitetit. Qëllimi kryesor i këtij plani është organizimi dhe prioritizimi i nismave dhe projekteve të planifikuara në aspektin kohor. Rrjedhimisht, dhe ndryshe nga politika e integruar dhe e qëndrueshme e mobilitetit, plani strategjik duhet të ketë një horizont kohor dhe të ndjekë objektiva specifike të cilat më pas mund të maten dhe vlerësohen.³⁰

Globalizimi dhe përparimet kolosale teknologjike në një mori fushash na kanë larguar nga fshati drejt zonave me popullsi të dendur urbane. Megjithatë, shkalla aktuale e urbanizimit çon në çështje të shumta në përhapjen e metropoleve, të tilla si bllokimi, ndotja e ajrit ose një shtrirje urbane. Duke pasur parasysh se deri në vitin 2050, thuhet se 68% e popullsisë globale do të jetoj në qytete, ne duhet të mësojmë shpejt se si të trajtojmë dhe parandalojmë problemet urbane, të cilat shpesh i bëjmë përmes planifikimit dhe inovacionit më të mirë të qytetit. Për sa i përket inovacionit, avancimi aktual në fushat e elektrifikimit, automatizimit dhe dixhitalizimit ka lejuar zhvillimin e zgjidhjeve të reja të mobilitetit (NMS) në formën e transportit publik ose privat.³¹

Megjithatë, metodat ekzistuese të modelimit shpesh nuk janë mjaft adekuate për t'iu përgjigjur zhvillimeve të reja të NMS. Për më tepër, preferencat tona të lëvizshmërisë dhe sjellja ndryshojnë pasi të jenë të disponueshme opsionet e reja të transportit. Për shembull, Uber, një aplikacion për udhëtime që nuk ekzistonte 15 vjet më parë, po pretendon të kryejë 14 milionë udhëtime çdo ditë në më shumë se 700 qytete në mbarë botën.³²

Rentabiliteti i këtyre modeleve të reja të biznesit dhe përparimi i shtuar teknologjik do të rezultojë në përditësimin e mëtejshëm të shërbimeve të transportit. Është një sfidë e madhe për planifikuesit e transportit, të cilët duhet të mësojnë se si të përgjigjen më shpejt dhe në mënyrë më efektive me synimin për të ulur ndikimet e jashtme negative. Prandaj, për të siguruar që modelet e transportit mbeten të dobishme, nuk duhet të përditësohen vetëm modelet e furnizimit përmes transportit, ne duhet të projektojmë gjithashtu ndryshimet e pakuptueshme të sjelljes të shkaktuara nga idetë e reja për mobilitet të qëndrueshëm, në mënyrë që të kuptojmë më mirë pasojat e vendosjes së inovacionit.³³

2.5. NDIKIMI I GAZRAVE TË KRIJUARA NGA VETURAT NË AMBIENT DHE SHËNDET

Gazrat e veturave shkaktojnë efekte të menjëhershme dhe afatgjate në mjedis. Veturat lëshojnë një gamë të gjerë gazrash dhe lëndë të ngurta, duke shkaktuar ngrohje globale, shi acidik dhe dëmtojnë mjedisin dhe shëndetin e njeriut. Zhurma e motorit dhe derdhjet

³⁰ Ibid.

³¹ Garus et al., 2022

³² Ibid.

³³ Ibid.

e karburantit gjithashtu shkaktojnë ndotje. Veturat, kamionët dhe format e tjera të transportit janë kontribuesi i vetëm më i madh në ndotjen e ajrit.³⁴

Gazrat serë bllokohen nxehtësinë në atmosferë, e cila bën që temperaturat në të gjithë botën të rriten. Pa gaze serrë, Toka do të mbulohej nga akulli, por djegia e sasive të tepërta të lëndëve djegëse fosile, të tilla si benzinë dhe naftë, ka shkaktuar një rritje prej 0.6 gradë Celsius, në temperaturat globale që nga kohërat para-industriale, dhe kjo do të vazhdojë të rritet gjatë dekadave të ardhshme. Temperaturat globale të ngrohta ndikojnë në bujqësi, jetën e kafshëve, nivelin e detit dhe në peizazhe natyrore.³⁵

Ka disa mënyra që pronarët e veturave dhe kamionëve mund të zvogëlojnë efektet e ndotësve të veturave në mjedis. Automjetet e vjetra dhe të mirëmbajtura dobët shkaktojnë ndotjen më të madhe nga veturat, por veturat elektrike, hibride dhe të tjera të pastra, me efikasitet të karburantit kanë një ndikim të zvogëluar. Mbani automjetin tuaj të mirëmbajtur, me rregullime të rregullta dhe kontrole të gomave, dhe lini veturën në shtëpi sa herë që të mundeni. Ecni, biçikletoni ose përdorni transportin publik kur është e mundur.³⁶

Mbështetja e objektivave mjedisore nga ana e Komunës së Prishtinës

Gjashtë stacione monitorimi të cilësisë së ajrit u ngritën në të gjithë qytetin e Prishtinës në vitin 2015 nga Drejtoria për Urbanizëm, Ndërtim dhe Mbrojtjen e Mjedisit. Të dhënat për cilësinë e ajrit, të cilat mblidhen çdo ditë dhe analizohen nga censorët, përmbledhen në raportet vjetore çdo vit. Mesatarja ditore përcaktohet duke përdorur një sistem online (<http://air.fara.io>), i cili kombinon matjet e marra në mëngjes, mesditë dhe mbrëmje.³⁷

Një numër parametrash mjedisore mblidhen për çdo stacion dhe mund të krahasohen me vlerat standarde të cilësisë së ajrit të BE-së. Temperatura (°C), amonium (mg/m³), sulfur hidrogjeni (g/m³), dioksid squfuri (ug/m³), dioksid azoti (g/m³), dioksid karboni (ppm), radiacioni (uSv/h), grimcat e pluhurit 2.5M/Vit (g/m³) dhe zhurma (db) janë ndër 10 parametrat.³⁸

³⁴ Michelle, 2017

³⁵ Ibid.

³⁶ Ibid.

³⁷ PMQU, 2019

³⁸ Ibid.

Tabela 1: Mesataret e ndotësve dhe lokacionet e tyre – prill 2016

Parametrat Matës	Njësia Matëse	Bregu i Diellit	Dodona	Dardania	Ulpiane	Qender (sheshi)	Kodra e Trimave	Niveli i lejuar sipas BE
Temperatura	(°C)	18.22	18.22	18.22	18.22	18.22	18.22	
Monoksidi i Karbonit	(mg/m ³)	0.13	1.58	7.01	1.59	2.36	1.19	10
Amoniumi	(mg/m ³)	0.08	0.49	0.65	0.49	0.07	0.27	14
Sulfuri i Hidrogjenit	(ug/m ³)	13.92	144.59	176.61	105.84	144.12	152.63	150
Dioksidi i Sulfurit	(ug/m ³)	5.34	158.13	289.19	212.54	62.12	83.17	350
Dioksidi i Azotit	(ug/m ³)	9.16	54.8	164.87	103.82	62.42	72.87	200
Dioksidi i Karbonit	(ppm)	402.13	401.16	402.36	400.13	403.12	401.17	500
Radiacioni	(uSv/h)	0.06	0.20	0.10	0.21	0.18	0.07	10
Pluhuri 2.5M/Vit	(ug/m ³)	13.15	10.13	11.69	12.1	10.7	11.3	25
Zhurma	(db)	57.9	61.5	59.45	60.13	59.7	58.19	85

¹BE (Bashkimi Evropian)

Burimi: Plani i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban (PMQU), 2019

Gjatë zgjedhjes së lokacioneve janë marrë parasysh faktorët në vijim: monitorimi i cilësisë së ajrit në rrugët e ngarkuara me njerëz, monitorimi i cilësisë së ajrit në lagje dhe transferimi i ndotjes nga burimi në zonat fqinje. Si rezultat, janë ngritur dy stacione monitorimi në rrugët e ngarkuara dhe katër brenda lagjeve. Gjashtë zonat/rrugët e mëposhtme janë vendndodhjet e stacioneve të monitorimit:

- Rr. Enver Maloku në Bregun e Diellit
- Rr. Mujë Krasniqi në Ulpian
- Rr. Vëllezërit Fazliu në Kodren e Trimave
- Rr. Afrim Loxha në Dodona
- Rr. Ilaz Kodra në Dradani, dhe
- Sheshi Zahir Pajaziti në Qendër

Sipas raportit të vitit 2016, Bregu i Diellit ishte lagja më e pastër, ndërsa Dardania kishte nivelet më të larta të ndotjes së ajrit. Ndryshimet në cilësinë e ajrit midis lagjeve të tjera u konsideruan minimale.³⁹

Për më tepër, rritja përdorimit të makinave rritet për shkak të temperaturave të ulëta gjithë dimrit dhe rritja e emetimeve të gazit dhe grimcave të pluhurit rritet për shkak të ngrohjes me qymyr të dobët të cilën e përdorin disa shtëpi, e këto ndikojnë në rritjen e ndotjes gjatë muajve të dimrit.⁴⁰

³⁹ Ibid.

⁴⁰ Ibid.

Lidhur me sektorin e transportit, një numër i veprimeve rekomandohet të përdoren në mënyre që të përmirësohet cilësia e ajrit në Komunën e Prishtinës, si p.sh:

- Promovimi i transportit publik kundrejt transportit privat dhe përmirësimi i menaxhimit të rrjetit rrugor, në mënyrë që të reduktohet numri i automjeteve;
- Promovimi i teknologjive të automjeteve pa-emetim të gazrave dhe përmirësimi i transportit publik;
- Inkurajimi i aktiviteteve si çiklizmi, si dhe shtimi i zonave të gjelbra; dhe
- Rritja e ndërgjegjësimit të publikut nga aktivistët e mjedisit, OJQ-të dhe institucionet publike se jetesa normale dhe e shëndetshme është e mundur vetëm përmes një ambienti të pastër.⁴¹

Ministria e Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor (MMPH), përmes Institutit Hidrometeorologjik të Kosovës (IHMK), është përgjegjëse për monitorimin e cilësisë së ajrit në Kosovë. IHMK-së i kërkohet të monitorojë cilësinë e ajrit në të gjithë territorin e Kosovës në përputhje me Ligjin për Mbrojtjen e Mjedisit Nr. 03/L-025, Nr. 03/L-160, dhe Ligjin për Veprimtaritë Hidrometeorologjike Nr.02/L-79. Stacioni i parë IHMK për monitorimin automatik të cilësisë së ajrit në Prishtinë filloi të funksionojë në fund të vitit 2009.⁴²

Dy stacione për monitorimin e cilësisë së ajrit janë themeluar në Prishtinë në vitin 2008 nga Instituti Kombëtar i Shëndetit Publik në Kosovë (IKShPK), njëri në parkun IHMK-së dhe tjetri afër kryqëzimit të rrugës Bill Klinton dhe Bulevardit Dëshmorët e Kombit. Bazuar në kriteret e Direktivës 2008/50/EC, në vitin 2010 Departamenti i Mbrojtjes së Mjedisit i MMPH-së ka përgatitur një studim paraprak për identifikimin e lokacioneve monitoruese në Prishtinë si aglomerate të Kosovës. Është vendosur që të vendosen dy stacione monitoruese në qytet - të menaxhuara nga Agjencia Kosovare e Mbrojtjes së Mjedisit (AKMM) / IHMK. Këto stacione shërbejnë si vende përfaqësuese të monitorimit të cilësisë së ajrit për zonat urbane (stacioni tek ish-ndërtesa e Rilindjes) dhe periferike (stacioni tek IHMK-ja).⁴³

⁴¹ Ibid.

⁴² Ibid.

⁴³ Ibid.

3. RISHIKIMI I LITERATURËS

Banorët e qytetit të Prishtinës përballen çdo ditë me sfida të ndryshme të lëvizjes së lirshme në qytet. Transport i ngadalësuar nga mbingarkesa, rrezikshmëri e këmbësorëve dhe çiklistëve nga numri i madh i veturave shkakton mbi të gjitha dëme shëndetësore për banorët. Kjo lëvizje e vështirësuar shkakton shumë ndotje e kjo ndotje ka efekte negative për mjedisin dhe shëndetin. Përveç kësaj, ajo çfarë është më shqetësuese është numri i madh i veturave që lëvizin vetëm me një person brenda që është shoferi. Kjo është një tregues i sjelljes së qytetarëve tanë, të cilët shfrytëzojnë veturën qoftë edhe pa pasur shumë nevojë për të e ku mundësia e transportit alternativë, siç është transporti publik, është shumë e pranishme.

Në këtë drejtim, rishikimit të literaturës fillon me shtjellimin e situatës aktuale të transportit në komunën e Prishtinës.

Për të vlerësuar lëvizshmërinë e qëndrueshme, është e nevojshme të hartohet një procedurë vlerësimi bazuar në treguesit e transportit dhe përdorimit të tokës që lidhen me zhvillimin urban dhe me dimensionet e qëndrueshme. Prandaj, ky punim paraqet një kontribut kërkimor për të identifikuar disa tregues të rëndësishëm që vlerësojnë lëvizshmërinë e qëndrueshme në zonat urbane dhe formulojnë një indeks të bazuar në një proces analize me shumë kriterë.⁴⁴

Një sistem i integruar i planifikimit urban dhe transportit mund të zhvillojë zbatimin e strukturave në të cilat mund të arrihet qëndrueshmëria ekologjike, sociale dhe ekonomike. Integrimi i procedurave në planifikimin e përdorimit të tokës dhe sistemin e transportit mund të kontribuojë në një zhvillim urban më të qëndrueshëm për të ruajtur një lëvizshmëri të qëndrueshme efikase. Erl & Feber (2000) konsiderojnë se lëvizshmëria e qëndrueshme mund të arrihet nëse merret parasysh zinxhiri i mëposhtëm i qëllimeve/veprimeve:

- Përmirësimi i aksesit dhe përdorimit të hapësirës;
- Rritja e kontributit të mënyrave miqësore me mjedisin (transport publik, çiklizëm, ecje);
- Reduktimi i bllokimit të trafikut;
- Përmirësimi i sigurisë;
- Reduktimi i ndotjes së ajrit, zhurmës dhe shqetësimeve vizuale; derisa: zhvillohet dhe ruhet një ekonomi urbane e pasur dhe e shëndetshme;
- Sigurimi i barazisë sociale dhe mundësive të transportit për të gjithë sektorët e komunitetit.⁴⁵

⁴⁴ Ibid.

⁴⁵ Ibid.

Në zhvillimin e kësaj pune u konsiderua se lëvizshmëria e qëndrueshme arrihet duke promovuar barazinë e mundësive në transport, me akses në të gjitha aktivitetet në zonën urbane dhe duke reduktuar konsumin e energjisë me një sistem transporti më efikas. Rrjedhimisht, lëvizshmëria e qëndrueshme promovon reduktimin e ndotjes së mjedisit dhe përmirësimin e përdorimit më efikas të burimeve natyrore në infrastrukturën dhe mënyrat e transportit. Ky është në përgjithësi një promovim për të reduktuar përdorimin e automjeteve private, duke miratuar masa që lehtësojnë dhe rrisin aksesin e popullatës në transportin publik, ecjen dhe çiklizmin.⁴⁶

Më pas, pjesa e fundit e rishikimit të literaturës shtjellon rëndësinë dhe ndikimin që do të ketë transporti i qëndrueshëm në shëndetin dhe mënyrën e jetesës së qytetarëve të Prishtinës. Cilësia e ajrit është thelbësore për shëndetin dhe cilësinë e jetës së njerëzve. Emetimet e mbeturinave të transportit janë një shkak kryesor i ndotjes së ajrit urban.⁴⁷

Zhan et al. (2018) kreu një anketë me pyetësor në shkallë të gjerë në 40 qytete të mëdha në Kinë për të mbushur boshllëqet e studimeve të kaluara për jetueshmërinë urbane. Rezultatet tregojnë se gjashtë dimensionet e jetueshmërisë urbane (përfshirë objektet publike, mjedisin natyror, mjedisin socio-kulturor, sigurinë urbane, shëndetin mjedisor dhe transportin e përshtatshëm) kanë ndikime të rëndësishme dhe pozitive mbi kënaqësinë e përgjithshme me jetueshmërinë urbane, nga të cilat mjedisi natyror, transporti i përshtatshëm, shëndeti mjedisor janë faktorët më të mëdhenj kontribues.⁴⁸

Në mënyrë që të kemi një rishikim literature të mirë përpunuar, studimi aktual formulon pyetjet e mëposhtme hulumtuese:

1. Si e vlerësoni gjendjen aktuale të transportit në Prishtinë?
2. Cilat janë alternativat e transportit të qëndrueshëm në Prishtinë dhe si mund të zbatohen ato?
3. Cilat do të ishin sfidat në zbatimin e tyre?
4. Si do të ndikoni në përmirësimin e kushteve të jetesës së qytetarëve?

3.1. RISHIKIMI I LITERATURËS MBI GJENDJEN AKTUALE TË TRANSPORTIT NË PRISHTINË

Prishtina është kryeqyteti i Kosovës, i vendosur në veri-lindje të vendit, Komuna mbulon 572 km² dhe përfshin 47 fshatra dhe një qendër komunale. Qyteti është rritur prej 16.000 banorëve në vitin 1937 në atë aktuale prej 200,000, me zgjerim të madh të qytetit duke u zhvilluar në mes të viteve 1964 dhe 1988. Popullsia rritet në masë të madhe në sezonin e verës për shkak të udhëtimit të mërgimtarëve, si dhe organizimit të dasmave, ahengjeve të ndryshme, etj., ndërsa bie numri i studentëve që studiojnë në Prishtinë si rezultat i pushimeve verore. Në sezonin e dimrit kemi rënie të pranisë së mërgimtarëve dhe rritjen

⁴⁶ Ibid.

⁴⁷ Wey et al., 2018

⁴⁸ Ibid.

e numrit të studentëve dhe për këtë arsye udhëtimi i popullsisë ndryshon në gjithë vitin, varësisht prej sezonës. Ky ndryshim mund të sillet rreth 5% e popullsisë së përgjithshme të Prishtinës. Po ashtu kemi lëvizje të konsiderueshme të popullsisë nga qytetet e tjera të Kosovës që kryesisht merren me punë dhe biznes në qytetin e Prishtinës.⁴⁹

Shumica e rrugëve në zemër të Prishtinës kanë trotuare ku njerëzit mund të ecin. Jo vetëm gjatë kohës së transitit të mëngjesit dhe të mbrëmjes, por edhe gjatë ditës, një numër i madh i këmbësorëve vërehen shpesh në rajonin qendror. Qendra e qytetit i shërben këtij qëllimi duke ofruar qasje në aktivitete të ndryshme, mundësi punësimi dhe blerje. Megjithatë, ka shpesh një sërë pengesash në shtigjet e këmbësorëve që shpesh e bëjnë udhëtimin të vështirë dhe të rrezikshëm, veçanërisht kur këmbësorët janë të detyruar të përdorin rrugën kryesore (të destinuar për makina me motor) për të përfunduar udhëtimin e tyre. Makinat e parkuara në trotuare, një dukuri fatkeqe, por shumë e zakonshme, reklammat e vendosura në zonat e këmbësorëve, ose mobilar urban dhe pengesat e tjera janë shembuj të barrierave që pengojnë lëvizjen e këmbësorëve.⁵⁰

Rrugët e vogla në qendër të qytetit shpesh kanë hapësira të përbashkëta për makinat dhe këmbësorët, si dhe pak ose aspak trotuare të vogla, gjë që i vë këmbësorët në rrezik dhe rrit mundësinë e përplasjes me mjete të motorizuara. Shkaktarët kryesorë të kësaj janë rruga e ngushtë, e cila pengon ndërtimin e shtigjeve dhe kërkesa e madhe për parkim në rrugë. Efekti përfundimtar është se rrjeti rrugor i qendrës së qytetit ka akses dhe përshkueshmëri të dobët për shkak të shumë pengesave, duke e bërë atë një mjedis të rrezikshëm dhe të mbingarkuar për këmbësorët (veçanërisht gjatë kohës së pikut të udhëtimit). Në disa rrethana, fluksi i trafikut në qendër të qytetit është mjaft i ngadaltë dhe i mbingarkuar, gjë që mund t'u japë mundësinë këmbësorëve të udhëtojnë më lirshëm nëpër trafik. Disa lagje në qendër të qytetit ofrojnë një mjedis të cilësisë së dobët, duke e bërë të vështirë për individët t'i përdorin ato si vende grumbullimi shoqëror ku mund të çlodhen dhe të kalojnë kohën e tyre. Një ilustrim i bukur i një hapësire publike me mjedis jo cilësor është zona e asfaltuar pranë ndërtesës së vjetër të komunës. Megjithatë, kjo zonë është rimodeluar dhe rindërtuar nga Komuna e Prishtinës.⁵¹

Komuna ka nisur një program veprimesh gjatë viteve të fundit për heqjen e pengesave dhe barrierave në trotuare të shkaktuara nga makinat e parkuara duke vendosur shtylla kundër parkimit dhe duke mbjellë bimë. Për më tepër, një program ndriçimi rrugor është zhvilluar dhe zgjeruar në komunitetet lokale në të gjithë qytetin për të rritur sigurinë, ndërsa ka filluar një program për përmirësimin e trotuarit për t'i bërë shtigjet më të qasshme për individët me aftësi të kufizuara.⁵²

⁴⁹ Plani Strategjik 2004-2020

⁵⁰ PMQU, 2019

⁵¹ Ibid.

⁵² Ibid.

Për ta bërë më të lehtë lëvizjen e njerëzve të verbër dhe pjesërisht të verbër në rrugë, sipërfaqet taktile ose "vijat kufitare" duhet të përdoren në kryqëzime dhe në hyrje të vendeve të rëndësishme. Të verbërit udhëhiqen drejt veçorive specifike ose paralajmërohen për rreziqe të mundshme duke përdorur sipërfaqet taktile, të cilat shërbejnë për t'i informuar ata. Për këmbësorët që janë pjesërisht të verbër, vija kufitare duhet të jetë e prekshme dhe të ketë kontrast vizual nga materialet përreth. Përdorimi i trotuareve me taktile, të cilat kanë struktura të ndryshme sipërfaqësore, e bën më të lehtë për këmbësorët me shikim të dëmtuar të njohin objektet ose pengesat.⁵³

Është thelbësore të zhvillohet një model për rrugë gjithëpërfshirëse dhe pa pengesa që lejojnë të gjitha grupet demografike të udhëtojnë lirshëm dhe të sigurt në të gjitha format e transportit, duke përfshirë edhe rrugët e këmbësorëve. Për më tepër, shërbimet duhet të jenë të qasshme pa asnjë pengesë. Ideja e një rrjeti rrugor miqësor për këmbësorët duhet të rezultojë në një sistem rrugësh të qetë dhe të përdorshëm.⁵⁴

E njëjta situatë është edhe për çiklizmin. Ndonëse në një pjesë të qytetit janë krijuar shtigjet për çiklistë, pjesa më e madhe e tyre bllokohet nga veturat që parkohen, duke e bërë të pamundshme kalimin e çiklistëve. Përveç kësaj, edhe hapësirat për parkimin e biçikletave janë shumë të mangëta në Prishtinë. Megjithatë komuna e Prishtinës ka ndërmarrë disa masa sa i përket çiklizmit:

- Skema e propozuar e çiklizmit përfshin lagjet Qendra, Tophane – duke u shtrirë drejt Kodrës së Trimave, Medresës, Pejtonit, Lakrishtes, Arbërisë, Kalabarisë, Dardanisë, Ulpianës, Bregut të Diellit, Aktashit, Muhaxherëve, Velanisë (parku) dhe zonës së QKUK-së.
- Një shteg i ri çiklizmi parashihet nga qendra e qytetit drejt parkut të Gërmisë nëpërmjet rrugëve Haxhi Zeka, Nazim Gafurri dhe Shpëtim Robaj. Rrjeti gjithashtu shtrihet në drejtim të zonave Prishtina e Re dhe Hajvali, nëpërmjet shtigjeve që hyjnë në këto zona dhe çojnë në drejtim të vendbanimit të Zllatarit dhe liqenit të Badovcit.⁵⁵

Ndërsa situata me transportin publik qëndron pak më mirë. Viteve të fundit në Prishtinë kanë ardhur një numër i madh autobusëve të rinjë, mirëpo të cilët nuk përmbushin të gjitha linjat rrugore. Një numër i madh i shërbimeve nga kompanitë private të transportit publik ndodhet në Prishtinë dhe këto linja nuk janë dhe aq të koordinuara. Ka shumë shërbime të autobusëve që veprojnë në qytet me disa shërbime që veprojnë në të njëjtat rrugë, si dhe zona ku shërbimet nuk funksionojnë. Aktualisht shërbimet e autobusëve lokal nuk janë të koordinuara në aspektin e tarifave ose orareve dhe udhëtarët të cilëve u duhet të udhëtojnë për në destinacion paguajnë më shumë, harxhojnë më tepër kohë

⁵³ Ibid.

⁵⁴ Ibid.

⁵⁵ Ibid.

në udhëtim dhe/ose u duhet që një pjesë të rrugës ta bëjnë në këmbë. Një sistem më koheziv do të sillte përfitime për të dy operatorët nëse do të realizohej në mënyrë sistematike

Ndërsa gjërat janë pak më mirë në lidhje me transportin publik. Prishtina ka parë një fluks të konsiderueshëm të autobusëve të rinj gjatë viteve të fundit, megjithatë jo të gjitha linjat rrugore janë përmbushur. Në Prishtinë, ofrohen shërbime të shumta të transportit publik nga kompanitë private, por këto linja nuk janë shumë të koordinuara. Ka shumë shërbime autobusësh që qarkullojnë në qytet, disa prej të cilëve përdorin të njëjtat rrugë dhe të tjera nuk arrijnë në rajone të caktuara. Shërbimet e autobusëve lokalë nuk janë aktualisht të koordinuara për sa i përket orareve dhe tarifave. Si rezultat, klientët që duhet të shkojnë në destinacionin e tyre paguajnë më shumë, u duhet më shumë kohë për të udhëtuar, apo edhe duhet të ecin një pjesë të rrugës në këmbë. Nëse zhvillohet siç duhet, një sistem më i unifikuar do të ishte i dobishëm për të dy operatorët.⁵⁶

Megjithatë, pavarësisht linjave të autobusëve ekziston një mungesë e infrastrukturës së duhur për autobusë. Duhet të krijohen rrugë të veçanta për linjat e transportit publik dhe gjithashtu stacionet duhet të jenë me tregues të autobusëve më të afërt, duke treguar kohën për sa do mbërrin transporti dhe rrugën se ku do të shkoj. Kjo do jetë një benefit për popullatën e grup moshës më të vjetër.

3.2. RISHIKIMI I LITERATURËS MBI PRAKTIKAT MË TË MIRA TË TRANSPORTIT TË QËNDRUESHËM NË BOTË

Në gjithë botën po mendohet për krijimin e një transporti sa më eficient, në uljen e ndotjeve në atmosferë dhe zvogëlimin e ndikimit të tyre në shëndetin e njerëzve. Shumë shtete të Evropës kanë filluar iniciativat e tyre dhe ne si Kosovë e Prishtinë, ku fluksi i veturave është i koncentruar, duhet të gjenerojmë ide e të sjellim praktikë që mund të jenë më të përshtatshmet për Prishtinën dhe infrastrukturën e ngjeshur të saj.

Megjithëse zhvillimi i shpejtë socio-ekonomik ka përshpejtuar urbanizimin botëror dhe përparimin e avancuar teknologjik për t'i dhënë formë qyteteve të sotme apo edhe të nesërme, ai gjithashtu ka vendosur një barrë dhe shkatërrim të konsiderueshëm në qëndrueshmërinë urbane dhe jetueshmërinë. Më parë, për të krijuar një mjedis ideal urban, Jane Jacobs, një studiuese e madhe dhe jashtëzakonisht e famshme urbane, mbrojti konceptin "avangard" të shkallës njerëzore dhe bukurinë minimaliste urbane për t'i lehtësuar qytetet dhe për ti bërë më të jetueshme dhe të banueshme.⁵⁷

Për të vlerësuar qëndrueshmërinë në zonat urbane duhet të merret parasysh ndërveprimi ndërmjet të gjitha aktiviteteve të zhvilluara në qytet dhe ndikimit të tyre përkatës në mjedis, në shoqëri dhe në ekonominë urbane. Fillimisht, objektivi kryesor është reduktimi

⁵⁶ Ibid.

⁵⁷ Gans, 2006

i ndikimeve mjedisore, por është e rëndësishme të vëzhgohet nëse zbatimi i disa masave që minimizojnë këto probleme motivon njëkohësisht një regres në disa tregues të ekonomisë urbane dhe ul kushtet e jetës së popullsisë. Prandaj, vështirësia kryesore në zonat urbane është zbatimi i masave që mund të reduktojnë problemet mjedisore dhe në të njëjtën kohë të ruajnë një zhvillim praktik në ekonominë urbane. Lidhur me këtë aspekt, efikasiteti i sistemeve të transportit urban është shumë i rëndësishëm në mirëmbajtjen e ekonomisë urbane, megjithatë disa sisteme mund të prodhojnë disa ndikime negative mjedisore. Kështu, është e rëndësishme të vlerësohet sistemi i transportit urban në mënyrë që të përshtatet me sistemin e lëvizshmërisë urbane për një zhvillim të vërtetë urban të qëndrueshëm.⁵⁸

Për të matur lëvizshmërinë e qëndrueshme të një rajoni propozohet, në radhë të parë, një grup treguesish (kriteresh) që lidhen me transportin urban, pushtimin e përdorimit të tokës dhe qëndrueshmërinë urbane dhe së dyti, këta tregues shoqërohen për të marrë një Indeks të Qëndrueshëm Lëvizshmërie (SMI).⁵⁹

Për të mbështetur tranzicionin drejt lëvizshmërisë më të pastër, më të gjelbër dhe më të zgjuar (smart), në përputhje me objektivat e Marrëveshjes së Gjelbër Evropiane, Komisioni i BE më 14 dhjetor 2021 miratoi katër propozime që do të modernizojnë sistemin e transportit të BE-së. Duke rritur lidhjen dhe duke zhvendosur më shumë pasagjerë dhe mallra drejt hekurudhave dhe rrugëve ujore të brendshme, duke mbështetur hapjen e pikave të karikimit, infrastrukturës alternative të karburantit dhe teknologjive të reja dixhitale, duke vendosur një fokus më të lartë në lëvizshmërinë e qëndrueshme urbane dhe duke e bërë më të lehtë për të zgjidhur opsione të ndryshme transporti në një sistem efikas transporti multimodal, propozimet do ta vënë sektorin e transportit në rrugën e duhur për të ulur emetimet e tij me 90%.⁶⁰

Zëvendës Presidenti Ekzekutiv për Marrëveshjen e Gjelbër Evropiane, Frans Timmermans, tha:

“Tranzicioni i gjelbër dhe dixhital i Evropës do të sjellë ndryshime të mëdha në mënyrat se si lëvizim. Propozimet e sotme vendosin lëvizshmërinë evropiane në rrugën e duhur për një të ardhme të qëndrueshme: lidhje më të shpejta hekurudhore evropiane me bileta të lehta për t'u gjetur dhe mbështetje e përmirësuar për të drejtat e pasagjerëve për qytetet për të rritur dhe përmirësuar transportin publik dhe infrastrukturën për ecje dhe çiklizëm, dhe duke përdorur sa më mirë zgjidhje për drejtimin e zgjuar dhe efikas.”

Komisionerja e Transportit, Adina Vălean, tha:

⁵⁸ Campos et al., 2009

⁵⁹ Ibid.

⁶⁰ European Commission, 2021

“Sot ne po propozojmë standarde më të larta përgjatë rrjetit TEN-T, duke rritur hekurudhat me shpejtësi të lartë dhe duke përfshirë multimodalitetin, dhe një korridor të ri veri-jug në Evropën Lindore. Me Direktivën tonë për sistemet inteligjente të transportit ne po përqafojmë teknologjitë dixhitale dhe ndarjen e të dhënave. Ne duam ta bëjmë udhëtimin në BE më efikas – dhe më të sigurt – për shoferët, pasagjerët dhe bizneset. Qytetet e lidhura nga infrastruktura e BE-së janë fuqitë tona ekonomike, por ato duhet të jenë gjithashtu qytete të dobëta – për banorët dhe udhëtarët. Kjo është arsyeja pse ne po rekomandojmë një kornizë të dedikuar për lëvizshmëri të qëndrueshme urbane - për të udhëhequr tranzicionin më të shpejtë drejt lëvizshmërisë urbane të sigurt, të aksesueshme, gjithëpërfshirëse, të zgjuar dhe me emetim zero.”

Katër propozimet të cilat BE i miratoi janë si në vijim:

Një TEN-T smart dhe e qëndrueshme⁶¹

TEN-T është një rrjet i gjerë i BE-së i hekurudhave, rrugëve ujore të brendshme, rrugëve të detit të shkurtër dhe rrugëve tokësore. Ai lidh 424 qytete të mëdha me portet, aeroportet dhe terminalët hekurudhore. Kur TEN-T të përfundojë, do të shkurtojë kohën e udhëtimit ndërmjet këtyre qyteteve. Për shembull, pasagjerët do të mund të udhëtojnë ndërmjet Kopenhagës dhe Hamburgut për 2,5 orë me tren, në vend të 4,5 orëve që kërkojnë sot.

Rritja e trafikut hekurudhor në distanca të gjata dhe ndërkufitare⁶²

Hekurudha mbetet një nga mënyrat më të sigurta dhe më të pastra të transportit dhe për këtë arsye është në qendër të politikës sonë për ta bërë lëvizshmërinë e BE-së më të qëndrueshme. Propozimi i sotëm TEN-T shoqërohet nga një plan veprimi për hekurudhat në distanca të gjata dhe ndërkufitare që përcakton një udhërrëfyes me veprime të mëtejshme për të ndihmuar BE-në të përmbushë objektivin e saj për dyfishimin e trafikut hekurudhor të shpejtësisë së lartë deri në vitin 2030 dhe trefishimin e tij deri në vitin 2050. Megjithatë numri i njerëzve që udhëtojnë me tren është rritur vitet e fundit, vetëm 7% e kilometrave hekurudhor të udhëtuar midis 2001 dhe 2018 përfshinin udhëtime ndërkufitare. Për të inkurajuar më shumë njerëz që të marrin parasysh trenin për udhëtime jashtë vendit, Plani i Veprimit përcakton veprime konkrete për të hequr barrierat për udhëtimet ndërkufitare dhe në distanca të gjata dhe për ta bërë udhëtimin hekurudhor më tërheqës për pasagjerët.

Shërbime inteligjente transporti për shoferët⁶³

Lëvizshmëria inteligjente e bën lëvizshmërinë tonë më të qëndrueshme. Prandaj, Komisioni propozon përditësimin e Direktivës ITS të vitit 2010, duke iu përshtatur shfaqjes

⁶¹ Ibid.

⁶² Ibid.

⁶³ Ibid.

së opsioneve të reja të lëvizshmërisë rrugore, aplikacioneve të lëvizshmërisë dhe lëvizshmërisë së lidhur dhe të automatizuar.

Lëvizshmëri urbane më e pastër, më e gjelbër, më e lehtë⁶⁴

Nga Korniza e re e Lëvizshmërisë Urbane do të përfitojnë përdoruesit e transportit dhe të gjithë njerëzit përreth tyre. Qytetet janë shtëpia e miliona njerëzve. Propozimi i Komisionit Evropian trajton disa nga sfidat e lëvizshmërisë që rrjedhin nga ky aktivitet ekonomik intensiv – mbipopullimi, emetimet, zhurmat. Korniza e Lëvizshmërisë Urbane përcakton udhëzimet evropiane se si qytetet mund të ulin emetimet dhe të përmirësojnë lëvizshmërinë, duke përfshirë Planet e Qëndrueshme të Lëvizshmërisë Urbane. Fokusi kryesor do të jetë tek transporti publik, ecja në këmbë dhe çiklizmi. Propozimi gjithashtu prioritetizon zgjidhjet me emetim zero për flotat urbane, duke përfshirë shërbimet e taksive dhe transportit, miljen e fundit të dërgesave urbane dhe ndërtimin dhe modernizimin e qendrave multimodale, si dhe zgjidhjet dhe shërbimet e reja dixhitale. Propozimi përshkruan opsionet e financimit për autoritetet lokale dhe rajonale për zbatimin e këtyre prioritetëve.

3.3. RISHIKIMI I LITERATURËS MBI SFIDAT AKTUALE TË TRANSPORTIT TË QËNDRUESHËM

Një rishikim nga Konferenca Evropiane e Ministrave të Transportit (ECMT) të raportit të saj të vitit 1995 arriti në përfundimin se, ndërsa qytetet përgjithësisht ishin të vetëdijshme për zgjidhjet më të përshtatshme, zbatimi i strategjive të tilla të transportit të qëndrueshëm ishte "më lehtë të thuhej sesa të bëhej".⁶⁵ Rishikimi përfshiu 168 qytete në mbarë botën. Theksoi si barrier kryesore integrimin dhe koordinimin e dobët të politikave, rolet institucionale jo produktive, kornizat rregullatore jo mbështetëse, dobësitë në financa, cilësi dhe sasi të dobët të dhënave, mbështetjen e kufizuar publike dhe mungesën e vendosmërisë politike. Një rishikim nga Banister (2008) identifikoi një grup të ngjashëm çështjesh. Rishikimi i ECMT çoi nga ana e tij në publikimin e një sërë mesazhesh kyçe për qeveritë kombëtare, të cilat u panë si vendimtare për të mundur dhe mbështetur iniciativën e qeverisjes vendore.⁶⁶

ECMT dërgoi një mesazh kyç se "qeveritë kombëtare duhet të mbështesin autoritetet lokale ose rajonale nëpërmjet mjeteve teknike, financiare ose të tjera sipas nevojës dhe të përshtatshme në zhvillimin, monitorimin dhe vlerësimin e strategjive të integruara, të qëndrueshme të udhëtimit urban".⁶⁷

Të gjitha rajonet e botës parashikohet të vazhdojnë rritjen e tyre në pronësinë e automjeteve për kokë banori. Kombinimi i rritjes së pronësisë dhe rritjes së popullsisë

⁶⁴ Ibid.

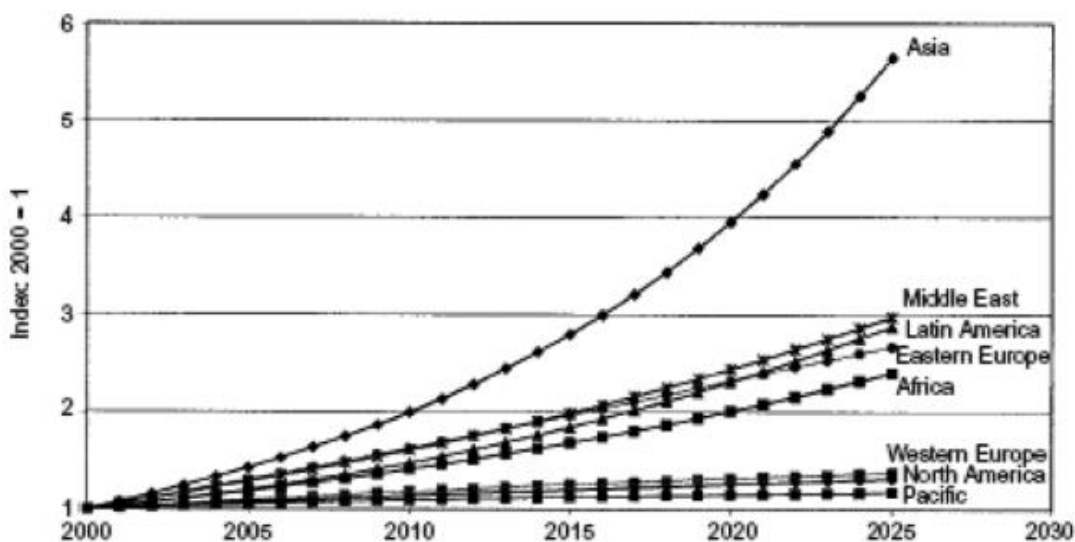
⁶⁵ ECMT, 2015

⁶⁶ ECMT, 2002

⁶⁷ ECMT, 2006

prodhon rritje në distancën e parashikuar të udhëtuar siç tregohet në Figurën 1. Këto tendenca nuk janë në përputhje me objektivat që qytetet dhe qeveritë po përpiqen të arrijnë.⁶⁸

Figura 1: Ndryshimet e vlerësuara në nivelet e trafikut rrugor në raport me vitin 2000



Burimi: Dargay 2002

Kërcënimet kryesore për zonat urbane rrjedhin nga rritja e pritshme e niveleve të trafikut rrugor. Ndërsa kjo lëvizshmëri shtesë do të sjellë përfitime ekonomike për shumë njerëz, ajo do të imponojë barra në rritje dhe të ndërlidhura në shoqëri. Do të dëmtojë qëndrueshmërinë e transportit publik dhe kjo nga ana tjetër do të ketë ndikime të dëmshme në aksesueshmërinë. Po kështu, automjetet e bllokuara në trafik do të gjenerojnë më shumë emetime. Rritja e përdorimit të veturave do të imponojë në mënyrë të pashmangshme rreziqe më të mëdha sigurie për këmbësorët, çiklistët dhe përdoruesit e motorëve me dy rrota. Për më tepër, ata që nuk kanë akses në veturë do të vuajnë në mënyrë disproporcionale nga aksesit i dobët në përfitimet e jetesës urbane dhe ky problem do të rritet me kalimin e moshës së popullsisë.⁶⁹

Problemi si të pajtohen shkallët komplekse, funksionet dhe synimet e vendeve të tilla paraqet një paradoks të pazgjidhur ndaj vizioneve normative të integritit si një aspekt thelbësor i zhvillimit të qëndrueshëm. Në fakt, synimet e paqarta të zhvillimit të qëndrueshëm urban përmes strategjive të planifikimit integruar, siç është zgjerimi i infrastrukturës së transportit, janë treguar se prodhojnë dhe përforcojnë në mënyrë hapësinore tendencat polarizuese të urbanizimit të globalizuar.⁷⁰

⁶⁸ May, 2013

⁶⁹ Ibid

⁷⁰ McDonough, 2015

3.4. RISHIKIMI I LITERATURËS MBI NDIKIMIN E GAZRAVE TË KRIJUAR NGA VETURAT NË AMBIENT DHE SHËNDET

Efektet e ndotjes së veturave janë të përhapura, duke ndikuar në cilësinë e ajrit, tokës dhe ujit. Oksidi i azotit kontribuon në zbrazjen e shtresës së ozonit, e cila mbron Tokën nga rrezatimi i dëmshëm ultraviolet nga dielli. Dioksidi i squfurit dhe dioksidi i azotit përzihen me ujin e shiut për të krijuar shi acid, i cili dëmton të mbjellat, pyjet dhe bimësi dhe ndërtesa të tjera. Derdhjet e naftës dhe karburantit nga veturat dhe kamionët depërtojnë në tokë afër autostradave, dhe karburantet dhe grimcat e hedhura nga emetimet e automjeteve ndotin liqenet dhe lumenjtë.⁷¹

Lëndët e grimcave, hidrokarburet, monoksidi i karbonit dhe ndotës të tjerë të veturave dëmtojnë shëndetin e njeriut. Motorët me naftë lëshojnë nivele të larta të grimcave, e cila është grimca ajrore e blazës dhe metalit. Këto shkaktojnë acarim dhe alergji të lëkurës dhe syve, dhe grimcat shumë të imta futen thellë në mushkëri, ku ato shkaktojnë probleme të frymëmarrjes. Hidrokarburet reagojnë me dioksid azoti dhe rrezet e diellit dhe formojnë ozon, i cili është i dobishëm në atmosferën e sipërme, por i dëmshëm në nivelin e tokës. Ozoni ndez mushkëritë, duke shkaktuar dhimbje gjoksi dhe kollitje dhe duke e bërë të vështirë frymëmarrjen. Monoksidi i karbonit, një tjetër gaz shter, është veçanërisht i rrezikshëm për foshnjat dhe njerëzit që vuajnë nga sëmundjet e zemrës sepse ndërhyt në aftësinë e gjakut për të transportuar oksigjen. Ndotës të tjerë të veturave që dëmtojnë shëndetin e njeriut përfshijnë dioksidin e squfurit, benzenin dhe formaldehydin. Zhurma nga veturat është gjithashtu e dëmshme, duke dëmtuar dëgjimin dhe duke shkaktuar shëndet të keq psikologjik.⁷²

Transporti është burimi i dytë më i madh i emetimeve të gazrave serrë të Bashkimit Evropian pas energjisë, që përfaqëson rreth një të katërtën e emetimeve totale të dioksidit të karbonit (CO₂) të BE-së.⁷³

Vetëm veturat e pasagjerëve përbëjnë 12 përqind të emetimeve totale të CO₂ në BE.⁷⁴

Transporti është i vetmi sektor i madh në BE ku emetimet e gazrave serrë janë ende në rritje. Ndërsa emetimet e CO₂ në sektorë të tjerë u ulën midis 1990 dhe 2014, ato nga transporti u rritën me 36 përqind gjatë së njëjtës periudhë.⁷⁵

Më shumë se dy të tretat e emetimeve të gazrave serrë që lidhen me transportin janë nga transporti rrugor, por ka edhe emetime të konsiderueshme nga sektorët e aviacionit dhe detar. Reduktime të ndjeshme në emetimet e gazrave serrë nga transporti janë të nevojshme nëse BE-ja dëshiron të arrijë qëllimet e saj afatgjata klimatike. BE-ja ka krijuar

⁷¹ Carr, 2015.

⁷² Ibid.

⁷³ EEA, 2013, pp. 4

⁷⁴ Komisioni Evropian, 2014

⁷⁵ Komisioni Evropian, 2014b

një sërë politikash që synojnë uljen e emetimeve nga sektori i transportit. Aviacioni është përfshirë në sistemin e tregtisë së emetimeve të BE-së (ETS), një objektiv dhe një politikë janë miratuar për të reduktuar intensitetin e gazrave serrë të karburanteve (Direktiva e rishikuar e BE-së për cilësinë e karburantit) dhe një kuadër ligjor gjithëpërfshirës është vendosur për të reduktuar emetimet nga veturat e pasagjerëve dhe fugonat (mjetet e lehta).⁷⁶

Rregullorja e BE-së për veturat e pasagjerëve dhe emetimet e CO₂ (Rregullorja [EC] Nr. 443/2009) synon industrinë e veturave—një nga industritë më të rëndësishme dhe më të fuqishme në Evropë. Shtetet anëtare të BE-së janë prodhuesit më të mëdhenj në botë të automjeteve, me industrinë e veturave që punëson drejtpërdrejt më shumë se 2.3 milionë njerëz dhe mbështet më shumë se 12 milionë vende pune në të gjithë Evropën. Kjo do të thotë se prodhuesit evropianë të veturave përfaqësojnë një grup presioni shumë të fortë si brenda shteteve anëtare ashtu edhe në Bruksel.⁷⁷

⁷⁶ EU Legislation to Reduce Carbon Emissions from Cars, 2014, pp. 503-528

⁷⁷ Ibid.

4. METODA HULUMTUESE, INSTRUMENTI DHE MOSTRA

4.1. HYRJJE

Në këtë temë është përdorur metoda cilësore. Hulumtimi në këtë rast ka një ndikim të madh në besueshmërinë e rezultateve të arritura dhe si të tilla përbëjnë themelin e gjithë punës kërkimore.⁷⁸

Hulumtimi cilësor është një teknikë ndërhyrëse dhe më pak e strukturuar se një metodë sasiore, por i mundëson intervistuesit të fitojë një pasqyrë të thellë në lidhje me temën e kërkimit.⁷⁹

Metodologji e ngjashme është përdorur gjithashtu nga Hoxha et al. (2021)⁸⁰. Sipas Saunders, Lewis dhe Thornhill⁸¹, kampionimi i qëllimshëm homogjen përdoret kur studiuesi zgjedh anëtarët e mostrës që ndajnë një karakteristikë të përbashkët siç është një profesion i veçantë. Në këtë studim janë përzgjedhur vetëm personat me përvojë pune në fushën e transportit dhe planifikimit hapësinorë në komunën e Prishtinës. Dymbëdhjetë të anketuar u përzgjedhën për një intervistë. Sipas Hennink, Kaiser dhe Marconi⁸², ngopja e kodit dhe e kuptimit ndodh në një sasi prej 91% deri në intervistën e gjashtë, kështu që intervistat me dymbëdhjetë të anketuar në këtë studim mund të arrijnë mirë si ngopjen e kodit ashtu edhe të kuptimit.

Për të ofruar një analizë të plotë e të saktë të tematikës sonë, një dizajn me një sërë aspektesh duhet të merret në konsideratë gjatë zgjedhjes së metodologjisë së hulumtimit për rastin tonë. Për të gjetur një zgjidhje përfundimtare dhe efektive, është e nevojshme të merren parasysh një sërë aspektesh, duke përfshirë informacionin që mund të merret, disponueshmërinë dhe aftësitë e studiuesit, natyrën dhe qëllimin e problemit, si dhe kohën dhe burimet financiare të studiuesit. Qasja e hulumtimit të rastit përfshin ndjekjen e së vërtetës ose arritjen e idealit nëpërmjet eksperimentimit, vëzhgimit, argumenteve logjike dhe kombinimit të tyre në raporte të ndryshme.⁸³

Në rastin tonë kërkohet asistencë e ekspertëve dhe individëve përkatës me njohuri në këtë fushë për të marrë rezultatet e dëshiruara. Kjo sugjeron që metoda jonë për marrjen e rezultateve bazohet në një sistem hulumtues që fillon me përcaktimin e problemit dhe përfundon me interpretimin dhe raportimin e zgjidhjes së problemit. Ky punim përdor metodën cilësore pasi u përcaktua se personat me ekspertizë dhe informacion përkatës në këtë fushë mund të jenë në gjendje të japin përgjigje më specifike. Nga ana tjetër,

⁷⁸ C.R. Kothari, 1990, p. 32

⁷⁹ Jarrat, 1996

⁸⁰ Hoxha et al., 2021

⁸¹ Saunders et al., 2012

⁸² Hennink et al., 2017

⁸³ C.R. Kothari, 1990, p. 32

metoda cilësore funksionon me dukuri që përfshijnë cilësi, gjë që në punimit tonë i hap rrugën për një studim më të detajuar dhe nxjerrjen e rezultateve të dëshiruara.⁸⁴

Studimi aktual përdor një metodë kërkimi cilësor dhe intervistat janë instrument kërkimi. Duke pasur parasysh se ekspertët mund të jenë ata që japin përgjigje më konkrete, ka qenë arsyeja që ky punim të lidhet me metodën cilësore.

Hulumtimi cilësor përdor analizën e rasteve të kryqëzuara për të parë nëse ka ndonjë krahasim apo kontrast midis intervistave të të anketuarve. Në këtë drejtim, Perry (1998) sugjeron që duhet të kryhet një vlerësim përshkrues i çdo burimi të informacionit.

4.2. INSTRUMENTI I KËRKIMIT

Një instrument kërkimor është një mjet që mbledh të dhëna të dedikuara për një studim. Ato përfshijnë një gamë të gjerë metodash kërkimore. Suksesi i punimit varet nga besueshmëria e gjithashtu dhe nga vlefshmëria e të dhënave. Duke marrë parasysh rëndësinë e punimit, të gjitha të dhënat duhet të analizohen thellë që të kemi një rezultat të dëshirueshëm.⁸⁵

Disa nga intervistat janë zhvilluar fizikisht, kurse disa të tjera online përmes internetit. Intervista ishte e përbërë nga tre pjesë. Pjesa e parë e intervistës ka të bëjë me gjendjen aktuale të transportit në Prishtinë dhe ishte e përbërë nga një pyetje e përgjithshme, në mënyrë që të kuptohet një pasqyrë e çartë e gjendjes së transportit në Prishtinë. Pjesa e dytë e intervistës trajton alternativat e propozuara për transport të qëndrueshëm nga të anketuarit, çfarë sfidash do të kishin këto alternativa të propozuara gjatë zbatimit dhe ishte e përbërë nga tre pyetje. Së fundi, pjesa e tretë e intervistës ka të bëjë me ndikimin që do të kishin këto alternativa të qëndrueshme të transportit në shëndetin dhe stilin e jetës së qytetarëve dhe ishte e përbërë nga një pyetje e përgjithshme.

4.3. MOSTRA E KËRKIMIT

Studimi aktual përdor kampionimin e qëllimshëm si një teknikë kampionimi jo probabilistik për qëllime të intervistave cilësore. Kampionimi i qëllimshëm është i ndryshëm nga kampionimi i përshtatshëm dhe njihet gjithashtu si kampionimi gjykues, selektiv ose subjektiv.

Sipas Saunders⁸⁶, kampionimi i qëllimshëm homogjen përdoret kur studiuesi zgjedh anëtarët e mostrës që ndajnë një karakteristikë të përbashkët siç është profesioni i veçantë. Në këtë studim, si të anketuar janë përdorur vetëm personat, profesioni i të cilëve është nga fusha e mobilitetit dhe planifikimit hapësinorë në Kosovë me përvojë të gjerë në këtë fushë.

⁸⁴ Ibid.

⁸⁵ R.W. Brislin, 1986, p. 137

⁸⁶ Saunders et al., 2012

Emrat e pjesëmarrësve janë të koduar. Të anketuarit në fjalë përfaqësojnë sektorë të ndryshëm në Kosovë siç janë sektori publik dhe nga academia. Studimi aktual interviston 12 ekspertë të planifikimit urban dhe hapësinor, inxhinierisë së trafikut, arkitekturës dhe gjeografisë.

Tabela 2: Lista e të anketuarve, e cila paraqet numrat e koduar, profesionin, arsimin, sektorin e punësimit, grup moshën dhe gjininë.

I ANKETUARI	PROFESIONI	EDUKIMI	PUNËSIMI	GRUP MOSHA	GJINIA
01	Inxhinier Trafiku dhe Transporti Rrugor	PhD në inxhinieri trafiku	Universitet	40-50	Mashkull
02	Arkitekt	PhD në arkitekturë	Universitet	30-40	Mashkull
03	Gjeograf	PhD në gjeografi	Universitet	40-50	Mashkull
04	Urbanist	BSc. në planifikim urban	Universitet	20-30	Femër
05	Planifikues urban dhe hapësinor	MSc. në planifikim urban dhe hapësinorë	Universitet	20-30	Mashkull
06	Gjeograf	PhD në gjeografi	Universitet	40-50	Mashkull
07	Inxhinier trafiku	PhD në inxhinieri trafiku	Universitet	30-40	Mashkull
08	Inxhinier civil	PhD në inxhinieri civile	Universitet	30-40	Mashkull
09	Planifikues urban dhe hapësinor	PhD në arkitekturë dhe planifikim hapësinore	Universitet	40-50	Femër
10	Udhëheqës i sektorit të shërbimeve publike në Komunën e Prishtinës	MSc. në inxhinieri civile	Sektori publik	50-60	Mashkull
11	Zyrtar për komunikacion në Komunën e Prishtinës	BSc. në inxhinieri trafiku	Sektori publik	40-50	Mashkull
12	Zyrtar i lartë për sinjalizim vertikal dhe horizontal në Komunën e Prishtinës	MSc. në inxhinieri trafiku	Sektori publik	30-40	Mashkull

Artikuj të shumtë theksojnë nevojën për më shumë transparencë në raportimin e ngopjes së të dhënave gjatë analizës⁸⁷; megjithatë, pak studime ofrojnë të dhëna empirike se si u arrit ngopja e të dhënave, të cilat mund të përdoren për të vlerësuar, raportuar dhe justifikuar në mënyrë efektive ngopjen. Autori Guest⁸⁸ përdori të dhëna nga një studim që përfshin 60 intervista të thella në dy vende të Afrikës Perëndimore për të dokumentuar sistematikisht ngopjen e të dhënave gjatë analizës tematike, për të identifikuar numrin e intervistave të nevojshme për të arritur shterimin tematik dhe për të gjetur se kur janë zhvilluar tema të rëndësishme. Ata arritën në përfundimin se ngopja e temave ishte arritur me 12 intervista, por elementet bazë për temat ishin tashmë të pranishme në gjashtë intervista. Ngopja u vlerësua bazuar në shkallën e zhvillimit të temës dhe rëndësinë e temës në këto të dhëna. Si e tillë, nga 12 intervista, 88% e të gjitha temave emergjente ishin zhvilluar dhe 97% e të gjitha temave të rëndësishme ishin zhvilluar; prandaj, struktura e librit të kodeve ishte stabilizuar me 12 intervista me pak ndryshime apo shtesa më pas.

4.4. PYETJET HULUMTUESE

Ky punim akademik do të përdorë pyetjet hulumtuese për të trajtuar potencialin dhe format për mobilitetin e qëndrueshëm urban në Prishtinë.

Pyetjet hulumtuese që ndihmoj në hartimin e suksesshëm të këtij punimi janë:

- A. Si e vlerësoni gjendjen aktuale të transportit në Prishtinë?
- B. Cilat janë alternativat e transportit të qëndrueshëm në Prishtinë dhe si mund të zbatohen ato?
- C. Cilat do të ishin sfidat në zbatimin e tyre?
- D. Si do të ndikonin në përmirësimin e kushteve të jetesës së qytetarëve?

Rëndësia e ngritjes së pyetjes hulumtuese është sqaruar nga University of Chicago Press⁸⁹, ku theksohet se ngritja e pyetjes hulumtuese duhet të formulohet qartë për tu diskutuar më tutje, si dhe duhet ta tërheq interesimin e lexuesit dhe ta nxisë atë që të jap kritikën e veta, qofshin ato pozitive apo negative. Pyetja hulumtuese gjithashtu e ndihmon hulumtuesin që të krijojë një ide fillestare dhe të ndërlihet me çështje të caktuara apo ndonjë shqetësim. Edhe autori Khoo⁹⁰ mendon se me rastin e përpilimit të pyetjeve hulumtuese, hulumtuesit do të mund të përcaktoheshin më lehtë në zgjedhjen e metodës hulumtuese.⁹¹

⁸⁷ Carlsen et al., 2011; Fusch et al., 2015; Kerr et al., 2010; Morse, 2015; O'Reilly et al., 2012

⁸⁸ Guest et al., 2006

⁸⁹ Booth, 2011

⁹⁰ Khoo, 2015

⁹¹ Ibid.

4.5. ELABORIMI I FUSHËS SË INTERESIT SË STUDIMIT

Ky seksion elaboron fushën e interesit të temës dhe është shumë me rëndësi që të vihet në pah pesha e hulumtimit të cilën e kemi përzgjedhur për studim.

Situata e transportit në Prishtinë nuk duket të jetë dhe aq e këndshme. Rrugë të bllokuara, kurse në anën tjetër hapësirat për ecje e çiklizëm janë të kufizuara e shpesh edhe të pa preferueshme shkaku i numrit të madh të veturave që qarkullojnë e që rrezikojnë jetën e qytetarëve. Përveç kësaj, transporti është shkak i shumë efekteve të dëmshme mjedisore dhe dëmtimit të shëndetit. Shumë ndotje, shumë tym e shumë hapësira gjelbëruese janë okupuar për të zgjeruar rrugë e për të ju dhënë hapësirë veturave të qarkullojnë më lirshëm.

Shumë agjenci ndërkombëtarisht tani i referohen nevojës që transporti urban të bëhet më i qëndrueshëm, por përkufizimet e qëndrueshmërisë ndryshojnë. Qëndrueshmëria u përkufizua gjerësisht nga Komisioni Brundtland⁹² si përmbushja e nevojave të qytetarëve të sotëm pa cenuar aftësinë e brezave të ardhshëm për të përmbushur nevojat e tyre.

Arsyet për interesin në rritje të BE-së në fushën e zhvillimit të qëndrueshëm urban janë të dyfishta: së pari, ato mund të ndikojnë vazhdimisht dhe në mënyrë specifike në ndryshimet në politikat urbane që ndodhin si rezultat i presioneve sociale, ekonomike, mjedisore, teknologjike ose të lidhura me qeverisjen; së dyti, BE-ja përpiket të pozicionohet në lidhjen e kërkimit, politikës dhe praktikës që, si rezultat i lëvizjes së përgjithshme drejt krijimit të politikave të bazuara në dëshmi, është zhvilluar në fushën e qëndrueshmërisë gjatë dekadave të fundit. Megjithatë, pavarësisht ofrimit të fondeve të konsiderueshme dhe përpjekjeve për të nxitur qëndrueshmërinë urbane, nisma të tilla të transferimit të BE-së deri më tani nuk kanë dhënë efekte të mëdha afatgjata në qytete.⁹³

Efektet e ndotjes së veturave janë të përhapura, duke ndikuar në cilësinë e ajrit, tokës dhe ujit. Oksidi i azotit kontribuon në zbrazjen e shtresës së ozonit, e cila mbron Tokën nga rrezatimi i dëmshëm ultraviolett nga dielli. Dioksidi i squfurit dhe dioksidi i azotit përzihen me ujin e shiut për të krijuar shi acid, i cili dëmton të mbjellat, pyjet dhe bimësi dhe ndërtesa të tjera. Derdhjet e naftës dhe karburantit nga veturat dhe kamionët depërtojnë në tokë afër autostradave, dhe karburantet dhe grimcat e hedhura nga emetimet e automjeteve ndotin liqenet dhe lumenjtë.⁹⁴

Kur diskutohen projektet dhe avancimet e reja, zakonisht merret parasysh se sa mirë përshtaten ato me iniciativën politike të Prishtinës.

⁹² Komisioni Botëror për Mjedisin dhe Zhvillimin, 1987

⁹³ Carr, 2015

⁹⁴ Ibid.

Qëllimi i këtij punimi është të kërkojë mënyra të mundshme për të reduktuar sfidat e qarkullimit të përditshëm dhe ndikimin mjedisor të transportit në Prishtinë duke sugjeruar alternativa të mundshme për mobilitetin e qëndrueshëm urban në Prishtinë.

5. REZULTATET

Seksioni aktual shtjellon opinionin mbizotërues të të anketuarve në lidhje me secilën pyetje të intervistës. Analiza tematike e të dhënave përdoret për të identifikuar temat e reja për analiza të hollësishme të modeleve të përgjigjeve të të anketuarve.

Një besim në realitete të shumëfishta, një përkushtim për të identifikuar një qasje për kuptimin e thellë të fenomeneve, një përkushtim ndaj pikëpamjeve të pjesëmarrësve, kryerja e hetimeve me ndërprerjen minimale të kontekstit natyror të fenomenit dhe raportimi i gjetjeve në një stil të pasur letrar në komentet e pjesëmarrësve janë karakteristikat kryesore të metodologjive cilësore.⁹⁵

Përdorimi i qasjeve cilësore përshkruese si fenomenologjia përshkruese, analiza e përmbajtjes dhe analiza tematike është e përshtatshme për studiuesit që dëshirojnë të përdorin një nivel relativisht të ulët interpretimi, në ndryshim nga teoria e bazuar ose fenomenologjia hermeneutike, në të cilën kërkohet një nivel më i lartë kompleksiteti interpretues.⁹⁶

Analiza tematike si një qasje e pavarur cilësore përshkruese, përshkruhet kryesisht si “një metodë për identifikimin, analizimin dhe raportimin e modeleve (temave) brenda të dhënave”. Ajo është prezantuar gjithashtu si një metodë cilësore përshkruese që ofron aftësi thelbësore për studiuesit për kryerjen e shumë formave të tjera të analizës cilësore. Në këtë aspekt, studiuesit cilësorë duhet të familjarizohen më shumë me analizën tematike si një qasje cilësore e pavarur dhe e besueshme ndaj analizës.⁹⁷

Në përgjigje të pyetjes së parë hulumtuese “Si e vlerësoni situatën aktuale të transportit në Prishtinë?”, të anketuarit thonë se aktualisht transporti në Prishtinë nuk i plotëson kërkesat e lëvizshmërisë si rezultat i mangësisë në mbulim të shtigjeve për këmbësorë, çiklistë, personave me aftësi të kufizuar, fëmijëve, si dhe mungesës së infrastrukturës dhe rrjetit për transport publik.

Sipas të anketuarit 10, duke pas parasysh rritjen e migrimit të popullsisë në qytetin e Prishtinës, sot në Prishtinë kemi një trafik të dendur sidomos në pikat hyrëse të qytetit dhe kjo është më e theksuar në orët kulmore të trafikut. Sipas të anketuarit 10, infrastruktura e transportit ende nuk është e kompletuar me prioritet sipas standardit për transport urban. Mungon shënimi i vend ndaljeve me shenjat përkatëse horizontale dhe vertikale, si dhe ende nuk janë ndërtuar shtigje të veçanta për linjat e autobusëve.

I anketuari 07 tha që mungesa e mbulimit të kërkesave për lëvizshmëri në Prishtinë është rezultat i mangësive në përfshirje, frekuencë, resurse dhe infrastrukturë. Kjo gjë ka

⁹⁵ Streubert et al., 2007

⁹⁶ Ibid.

⁹⁷ Braun et al., 2006

ndikuar në rritjen e transportit me automjete personale, që në aspektin e zhvillimit të transportit publik/urban krijon ngecje, duke ndikuar në siguri (aksidente trafiku), kohën e udhëtimit dhe ambient.

Ndërkaq i anketuari 05 tha se transporti në Prishtinë (zona urbane) është rezultat i mos gatishmërisë së institucioneve lokale që të merren me këtë çështje shumë më herët – që të parandalohet kjo situatë që është tani. Për fat të keq, institucionet lokale kanë qasje-mentalitet të vjetërsuar të lëvizshmërisë në përgjithësi. Po ashtu, mungesa e një vizioni të qartë për Prishtinën në aspektin urban vetëm e ka rrënuar situatën, andaj Prishtina nuk është miqësore ndaj lëvizjes aktive përkundrazi mund të konsiderohet si i rrezikshëm për shëndetin mental të të gjithë akterëve në trafik.

Këto janë disa nga problemet të cilat paraqesin gjendjen jo të mirë të transportit të rregullt të udhëtarëve në Komunën e Prishtinës, me qëllim që transporti të jetë më atraktiv për qytetarët.

Nevoja që komuna duhet të investojë në autobusë të rijnë dhe modernë dhe ndërtimin e shtigjeve të posaçme për autobusët, veçanërisht në qendër të qytetit ku trafiku është më i ngarkuar, ka rezultuar të jetë pikëpamje mbizotëruese e të anketuarve të këtij studimi rrjedhur nga pyetja e dytë anketuese, propozim ky i cili bazohet në Recitalin 18 të Direktivës (BE) 2019/1161 që qartëson në mënyrë eksplicite se 'autobusët trolej' konsiderohen si autobusë me emetim zero, me kusht që të punojnë vetëm me energji elektrike ose të përdorin vetëm një grup fuqie me emetim zero kur nuk janë të lidhura me rrjetin, përndryshe llogariten si automjete të pastra.

I anketuari 12 tha që duhet të lirohen nga taksat kompanitë e taksive, me qëllim që të marrin vetura hibride dhe elektrike dhe të ju sigurohet licencë qarkullimi për 7 vite. Kjo do të ndikonte në mundësinë e tyre për të marr kredi bankare dhe të investojnë në bizneset e tyre me vetura hibride e elektrike, e çka do të ishte në benefit të qytetarëve dhe vet kompanive.

I anketuari 07 thotë që: “Zbatimi në format e ndryshuara të transportit (% e përdorimit) realizohet duke aplikuar politika lehtësuese në format që planifikohen të rriten (p.sh. transporti publik duke aplikuar biletën e integruar në të gjitha linjat, duke regjistruar kilometrat e kaluara të automjeteve personale brenda viteve dhe pagesa e taksës rrugore në lidhje me kilometrat e përshkuar, motivimi për të përdorur biçikletat, promovimi i ecjes në distanca të shkurtra, mundësia e kombinimit të formave të transportit: publik-shëtitje; biçikletë-publik apo edhe biçikletë-shëtitje publik)”.

I anketuari 11 tha që është patjetër e nevojshme funksionalizimi i qarkoreve dhe unazave të jashtme, në mënyrë që të zvogëlohet transporti i njerëzve që hyjnë brenda qytetit.

Kurse i anketuari 02, tha që duhet të mundësohet transferimi i biletës së autobusëve dhe bileta të ketë një afat kohor që mundëson lëvizjen prej një pikës A në pikën B në qytet edhe nëse ndërrohet linja.

Për të identifikuar sfidat që do të kishin këto alternativa të propozuara gjatë zbatimit të tyre, ne trajtuam pyetjen në vijim: “Cilat do të ishin sfidat në zbatimin e këtyre alternativave të propozuara?” dhe të anketuarit theksojnë mungesën e fondeve dhe planifikimin e duhur të buxhetit për infrastrukturën, harmonizimin e të gjitha strategjive në nivel lokal, harmonizimin e të gjitha strategjive me nivelin qendror, si dhe ndërgjegjësimi i qytetarëve për përdorimin e formave të ndryshme të transportit përmes fushatave ndërgjegjësuere për ndikimin e transportit motorik (konkretisht veturave) në mjedis dhe shëndetin tonë.

Sipas të anketuarit 03, për ti realizuar projektet konkrete për një transporti të qëndrueshëm në qytetin e Prishtinës, është me rëndësi që të bëhet fillimisht hulumtimi dhe analiza e gjendjes aktuale: Grumbullimi i të dhënave për transportin publik dhe gjendjen e ndërmarrjeve të transportit, analiza e infrastrukturës aktuale, të dhënat mbi parkingjet, qasjet, nyjet dhe shiritat e dedikuar për çiklizëm dhe ecje, ndotjet e ajrit, bllokimet e trafikut, matje në terren, etj.

I anketuari 05 tha që çdo nismë e ndryshimit të mentaliteti të vjetër do të ketë sfida. Së pari duhet të rifreskohet stafi në institucionet lokale, respektivisht ekspertët të cilët merren me lëvizshmëri dhe planerët. Duhet të angazhohen të gjitha grupet e interesit që të merret vendimi përfundimtar. Po ashtu, duhet të harmonizohen të gjitha strategjitë e nivelit lokal në mes veti respektivisht në nivelin horizontal, dhe të fillohet me bashkëpunimin ndër komunal. Hapi i radhës është të harmonizohen të gjitha strategjitë me nivelin qendror dhe gradualisht të ndryshohet mentaliteti për lëvizshmërinë nga poshtë - lartë.

I anketuari 04 tha që sfida kryesore do të ishte inkurajimi i qytetarëve për të lënë komoditetin e automjeteve private dhe të fillonin përdorimin e alternativave si transportin publik. Gjithashtu, mungesa e organizimit të mirëfilltë administrativ në nivel lokal dhe qendror është sfidë në aspektin e zbatimit të masave të tilla.

Ndërkaq i anketuari 09 theksoj vetëm financat si sfidën kryesore për implementimin e alternativave të qëndrueshme të transportit.

Në përgjigje të pyetjes së fundit “Si do të ndikonin në lehtësimin e lëvizjes së qytetarëve dhe përmirësimin e kushteve të jetesës?”, të gjithë të anketuarit argumentojnë se zbatimi i këtyre masave do të ndikoj në përmirësimin e mirëqenies së qytetarëve – përmirësimin e cilësisë së ajrit, shkarkimin e trafikut të ngarkuar rrugor, uljen e stresit dhe kostot financiare për të udhëtuar.

I anketuari 01 tha që këto përmirësime e alternativa do të ndikojnë në aspektin financiar dhe social tek qytetari.

I anketuar 08 theksoj që cilësia e transportit lidhet me cilësinë e jetës. Ajri do të ishte cilësi më të mirë, koha e qarkullimit më e ulët dhe kjo do të ndikonte në aspektin psikologjik më të mirë për qytetarët.

Ndërkaq sipas të anketuarit 06, përveç përfitimeve shëndetësore, do të rritet efikasiteti i linjave të transportit, do të racionalizohet koha e udhëtimit, do të reduktoheshin pritjet për qytetarët, do të shkarkohej trafiku, etj.

6. DISKUTIME

Në vijim, pjesa e diskutimit interpreton rezultatet, krahason rezultatet me ato nga studimet e mëparshme, diskuton implikimet e gjetjeve për kërkimin dhe praktikën dhe diskuton kufizimin e secilit rezultat studimi veç e veç.

Në lidhje me situatën aktuale të transportit në Kosovë, është pikëpamja mbizotëruese e të anketuarve se transporti në Kosovë është shumë i ngarkuar, i parregullt dhe i pa planifikuar në shumë raste. Të njëjtin mendim e kanë ndarë edhe autorët e PVQGGJ-së të Komunës së Prishtinës, të cilët thanë se mbingarkesa në qytet, veçanërisht në bërthamën urbane, po rritet, bashkë me automjete me shpejtësi të ulëta, si për automjete private ashtu edhe për autobusët e Qytetit. Shpejtësia mesatare e automjeteve në rrjet gjatë orëve të pikut është shumë e ngadaltë, gjë që ka efekt në transportin publik për shkak se ka pak infrastrukturë që i jep përparësi autobusëve brenda qytetit.

Këto janë disa nga problemet të cilat paraqesin gjendjen jo të mirë të transportit të rregullt të udhëtarëve në Komunën e Prishtinës, me qëllim që transporti të jetë më atraktiv dhe joshës për qytetarët.

Kur flasim për alternativat e mundshme të transportit të qëndrueshëm, kemi disa ide e propozime që vijnë nga anketuesit. Nga gjetjet e këtij studimi arrijmë të kuptojmë që propozimet kryesore të të anketuarve janë:

- prioritizimi i transportit publik, transporti i mjeteve jo-motorike dhe këmbësorëve, me shtigje dhe linja të dedikuara për ta;
- mundësimi i transferimit të biletës së autobusëve dhe kjo biletë të ketë një afat kohor që mundëson lëvizjen prej një pikës A në pikën B në qytet edhe nëse ndërrohet linja;
- si dhe, lirimi nga taksat për kompanitë e taksive, me qëllim që të marrin vetura hibride dhe elektrike dhe të ju sigurohet licencë qarkullimi nga komuna për 7 vite. Kjo do të ndikonte në mundësinë e tyre për të marrë kredi bankare dhe të investojnë në bizneset e tyre me vetura hibride e elektrike, e çka do të ishte në benefit të qytetarëve dhe vet kompanive.

Gjetjet të ngjashme lidhur me rëndësinë e prioritizimit të transportit publik ka realizuar gjithashtu autorja Kociánová, A. (2018), ku rast studimi është një qytet i vogël në Republikën Çeke, i quajtur Jihlava. Sipas saj, për të siguruar cilësinë dhe qëndrueshmërinë e lëvizshmërisë në qytete është e nevojshme të rritet atraktiviteti i transportit publik. Koha më e shkurtër e udhëtimit dhe besueshmëria më e lartë janë disa nga fushat kryesore që ndikojnë në këtë atraktivitet për qytetarët dhe ato mund të ndikohen drejtpërdrejt nga masat preferenciale që sigurojnë tranzit më të shpejtë dhe më të qetë të autobusëve. Këto masa përfshijnë korsitë e dedikuara të autobusëve ose/dhe përparësinë aktive të autobusëve në kryqëzimet e sinjalizuara. Zgjidhje të tilla janë

tashmë të zakonshme për qytetet më të mëdha në Evropë. Në qytetet më të vogla, megjithatë, ka hapësirë minimale ose aspak për korsi të dedikuara autobusësh. Prandaj, kjo na lë me mundësinë e përdorimit vetëm të sistemit të përparësisë së autobusëve përmes rregullimit të sinjalizimit të dedikuar për ta.⁹⁸

Në Amsterdam, ka qëllime të ndryshme të projektimit për përdorues të ndryshëm të transportit. Qasja e këmbësorëve në qytet është e koncentruar në qendër të qytetit. Në vitet 1960 kishte një problem serioz të mbingarkesës për shkak të rritjes së shpejtë të trafikut të makinave, gjë që tregoi se qendra e qytetit nuk është e përshtatshme për trafik intensiv të motorizuar. Në të vërtetë, rrugët janë thjesht shumë të ngushta dhe të pamundura për flukse të mëdha trafiku në shumë nyje. Megjithatë, këto mangësi të rrjeteve rrugore në qendër të qytetit dhe problemi i mbingarkesës inkurajuan zhvillimin e modalitetit “pa mjete motorike” në Amsterdam, për të lehtësuar ndotjen dhe shqetësimet e qytetarëve.⁹⁹

Kurse qeveria e Luksemburgut zgjodhi të investojë në transport publik falas. Udhëtarët janë të liruar nga pagesat e biletave për të udhëtuar me tren, tramvaj dhe autobusë publik, gjë që ka ndikime të rëndësishme fiskale dhe stimulon përdorimin e transportit publik.¹⁰⁰

Ndërkaq sa i përket propozimit për lirimin e kompanive të taksive, kjo praktikë përdoret nga qeveria e Britanisë së Madhe, me qëllim zvogëlimin e ndotjes së mjedisit. Sipas faqes zyrtare “City of York Council”, qeveria ka krijuar skemën e granteve deri në shumën prej 3000£ për blerjen e automjeteve hibride me benzinë, hibride plug-in dhe disa automjete me benzinë/naftë. Financimi mund të përdoret gjithashtu për të mbështetur kostot e funksionimit të automjeteve plotësisht elektrike.¹⁰¹

Shembulli më i mirë për përdorimin e makinave elektrike mbetet Norvegjia. Kryesimi i Norvegjisë në makinat elektrike është nxitur nga qeveria që i mbështet ato me një gamë të gjerë stimuljesh dhe përfitimesh bujare, si një mënyrë për të përmbushur ambiciet e saj për ndryshimin e klimës. Blerësit nuk paguajnë taksën e importit dhe TVSH-në për makinat elektrike. Shpenzimet e përdorimit janë më të ulëta sepse energjia elektrike është më e lirë se benzina dhe nafta, ndërsa taksat e rrugës janë zvogëluar. Pronarët e makinave elektrike nuk paguajnë tarifën rrugore, tarifën e trageteve dhe tarifën e shkarkimeve të qytetit me të cilat përballen norvegjezët e tjerë. Për më tepër, ata mund të parkojnë falas dhe të anashkalojnë trafikun duke vozitur në disa korsi autobusësh.¹⁰²

⁹⁸ Kociánová, 2018

⁹⁹ Wei et al., 2015

¹⁰⁰ Vandycke et al., 2018

¹⁰¹ City of York Council,

<https://www.york.gov.uk/LowEmissionTaxiGrantScheme#:~:text=The%20scheme%20provides%20grant%20funding, costs%20of%20fully%20electric%20vehicles.>

¹⁰² Vaughan, 2017

Veprime stimuluuese për blerjen e automjeteve hibride ka ndërmarrë edhe qeveria franceze, e cila njoftoi një rritje të taksës së karburanteve fosile në fund të vitit 2017, së bashku me zbritjet për blerjen e automjeteve elektrike. Arsyeja ekonomike për taksimin e automjeteve që përdorin lëndë djegëse fosile është mjaft e drejtpërdrejtë: taksa pritet të mbulojë të gjitha eksternalitetet negative që lidhen me përdorimin e makinave, duke përfshirë emetimet e karbonit, por edhe ndotjen e ajrit dhe zhurmës, bllokimin e trafikut dhe rreziqet e sigurisë.¹⁰³

Për ti realizuar projektet konkrete për një transporti të qëndrueshëm në qytetin e Prishtinës, është me rëndësi që të bëhet fillimisht hulumtimi dhe analiza e gjendjes aktuale; Grumbullimi i të dhënave për transportin publik dhe gjendjen e ndërmarrjeve të transportit, analiza e infrastrukturës aktuale, të dhënat mbi parkingjet, qasjet, nyjet dhe shtigjeve të çiklizmit dhe ecjes, ndotjet e ajrit, bllokimet e trafikut, matje në terren, etj. Pas grumbullimit të dhënave, matjeve dhe analizës së gjendjes në terren, kërkohet të realizohen projekte konkrete që lidhen me:

- Përmirësimin e infrastrukturës për ecje dhe çiklizëm,
- Të përcaktohen masa konkret për rritjen e sigurisë në trafik,
- Masa për mbrojtje nga ndotja e ajrit,
- Lidhjet me periferinë të përmirësohen,
- Të dixhitalizohet dhe menaxhohet rrjeti i trafikut,
- Të rritet numri i parkingjeve dhe
- Sigurimi i mjeteve financiare për këtë fushë.

Anketuesit u shprehen që realizimi i propozimeve të lartpërmendura do të ketë mjaft sfida në realizim. Çdo nismë e ndryshimit të mentaliteti të vjetër do të ketë sfida. Së pari duhet të rifreskohet stafi në institucionet lokale, respektivisht ekspertet të cilët merren me mobilitet dhe planerët. Duhet të angazhohen të gjitha grupet e interesit që të merret vendimi përfundimtar. Po ashtu, duhet të harmonizohen të gjitha strategjitë e nivelit lokal në mes veti respektivisht në nivelin horizontal, dhe të fillohet me bashkëpunimin ndër komunal. Hapi i radhës është të harmonizohen të gjitha strategjitë me nivelin qendror dhe gradualisht të ndryshohen mentaliteti për lëvizshmërinë nga poshtë - lartë.

Më tej, sa i përket sfidave kryesore me të cilat ballafaqohet zbatimi i këtyre propozimeve, është mendimi i të anketuarve se sfida kryesore lidhet me buxhetet joadekuate dhe mungesën e hulumtimeve të duhura për zbatimin e planeve adekuate të transportit.

Këto sfida duket të jenë prezentë edhe në vendet tjera më të zhvilluara. Sipas Isaksson, K. et. al. (2017), Stokholmi është njohur ndërkombëtarisht për axhendën e tij ambicioze për mobilitet të qëndrueshme. Megjithatë, në praktikë, qyteti po përballet me sfida për të zbatuar ambiciet e tij, për shembull për shkak të tendencave të përgjithshme në lidhje me

¹⁰³ Vandycke et al., 2018

përdorimin e tokës dhe zhvillimin e infrastrukturës. Disa nga sfidat kanë të bëjnë me problemet e zakonshme të zbatimit si mungesa e politikave me qëllime të qarta dhe/ose mungesa e fondeve për masat/investimet e nevojshme për të mbështetur një kalim në mobilitet të qëndrueshëm. Studime të shumta kanë theksuar rëndësinë e fitimit të një pasqyre më të mirë në kushtet institucionale (normat, kornizat, diskurset, kulturat dhe rrjetet profesionale, marrëdhëniet e pushtetit, etj.) që formësojnë politikat rajonale dhe lokale dhe proceset e planifikimit.¹⁰⁴

Gjithashtu edhe në British Columbia, Kanada, në Qarkun Rajonal të Kryeqytetit dhe 13 bashkive të tij, ekzistojnë mjaft barriera në implementimin e një politike të mirëfilltë për transport të qëndrueshëm. Sipas një studimi të realizuar nga McLean, B. dhe Borén, T (2013), ekziston një kulturë konkurrence dhe armiqësie midis komunave, vështirësi me vetë procesin e transferimit dhe mungesë kohe, parash dhe burimesh. Këto barriera janë pjesërisht rezultat i një strukture jo të mirë qeverisëse, e cila nuk ofron leadership të qartë për komunat, i vendos komunat të jenë konkurruese me njëra-tjetrën dhe ofron mbështetje joefektive për komunat përmes një organi administrativ rajonal të pakënaqur, i cili nuk konsiderohet i mirë nga komunat.¹⁰⁵

Në lidhje me ndikimin që do të kishte transporti i qëndrueshëm në qytet, pikëpamja mbizotëruese e të anketuarve është se do të përmirësojë jetën e qytetarëve, do të ndikojë drejtpërdrejt në përmirësimin e cilësisë së ajrit dhe në uljen e stresit në trafik, do të rritet efikasiteti i linjave të transportit, do të racionalizohet koha e udhëtimit, do të reduktohet pritjet për qytetarët, do të shkarkohet trafiku, etj.

Në të njëjtën mënyrë si të anketuarit e këtij studimi, Michelle, M. (2017) tha se grimcat, hidrokarburet, monoksidi i karbonit dhe ndotës të tjerë të veturave dëmtojnë shëndetin e njeriut. Motorët me naftë lëshojnë nivele të larta të grimcave, të cilat janë grimcat ajrore të blozës dhe metalit. Këto shkaktojnë acarim dhe alergji të lëkurës dhe syve, dhe grimcat shumë të imta futen thellë në mushkëri, ku shkaktojnë probleme me frymëmarrjen.¹⁰⁶

Kurse sipas një studimi të realizuar nga EEA në vitin 2020, ndotja akustike është një tjetër problem i madh shëndetësor i lidhur me transportin. Trafiku rrugor është burimi më i përhapur i zhurmës, me më shumë se 100 milionë njerëz të prekur nga nivelet e dëmshme të zhurmës në vendet anëtare të EEA-së. Për më tepër, infrastruktura e transportit ka një ndikim serioz në peizazh sepse ndan zonat natyrore në copa të vogla me pasoja të rënda për kafshët dhe bimët.¹⁰⁷

¹⁰⁴ Isaksson et al., 2017

¹⁰⁵ McLean et al., 2015

¹⁰⁶ Michelle, 2017

¹⁰⁷ EEA, 2020

7. KONKLUZIONE

Studimi aktual analizon këndvështrimin mbizotërues të profesionistëve të fushës së transportit mbi situatën aktuale të transportit në Prishtinë, sfidat me të cilat përballen banorët e Prishtinës dhe alternativat e qëndrueshme të zhvillimit të transportit në Komunën e Prishtinës, e cila do të ndikonte në përmirësimin e jetesës së qytetarëve

Kaosin urban që po e përjeton Prishtina, e përjetojnë dhe shumë vende të rajonit e më gjerë. Ky hulumtim do ishte një udhërrëfyes i alternativave që qytetet kaotike do mund të përdornin me qëllim lehtësimin e qarkullimit dhe përmirësimin e jetesës së qytetarëve të tyre.

Sa i përket situatës aktuale të transportit në Prishtinë, mund të konstatohet se pikëpamja mbizotëruese e të anketuarve është se transporti në Prishtinë është shumë i ngarkuar, i parregullt dhe i pa planifikuar në shumë raste. Gjithashtu, është pikëpamja mbizotëruese e të anketuarve të këtij studimi se Komuna e Prishtinës nuk i plotëson kërkesat e mobilitetit si rezultat i mangësisë në mbulim të shtigjeve për këmbësorë, çiklistë, personave me aftësi të kufizuar, fëmijëve, si dhe mungesës së infrastrukturës dhe rrjetit për transport publik. Kjo analizë nuk thellohet në studimin e mënyrave se si mund të rregullohet dhe strukturohet transporti, çka përben edhe kufizimin kryesorë të këtij studimi. Do të ishte e dobishme që kërkimet e ardhshme të fokusohen në gjetjen e mënyrave që do të ndihmonin në strukturimin dhe rregullimin e transportit në Prishtinë.

Më tej, mund të konkludohet se alternativa mbizotëruese e të anketuarve për transport të qëndrueshëm është prioritizimi i transportit publik, transporti i mjeteve jo-motorike dhe këmbësoreve, me shtigje dhe linja të dedikuara për ta dhe mundësimi i shfrytëzimit të biletës së autobusëve për të gjitha linjat brenda qytetit. Gjithashtu, propozim i mirë menduar është lirimi nga taksat për kompanitë e taksive, me qëllim që këto kompani të sigurojnë vetura hibride dhe elektrike përmes kredive bankare dhe të ju sigurohet licencë qarkullimi nga komuna për periudhë 7 vjeçare. Kufizimi i kësaj analize është se ajo nuk shqyrton detajet e ndërlikuara të rregulloreve e procedurave duke filluar nga transferimi i biletës së transportit publik në të gjitha linjat brenda komunës e deri tek lirimi nga taksat dhe sigurimi i licencave të qarkullimit për kompanitë e taksive, prandaj çdo drejtim i ardhshëm kërkimor mund të fokusohet në analizim e procedurave për implementimin e alternativave për transport të qëndrueshëm në Prishtinë.

Në fund, studimi konstaton se pikëpamja mbizotëruese e të anketuarve është se transporti i qëndrueshëm do të përmirësojë jetën e qytetarëve, do të ndikojë drejtpërdrejt në përmirësimin e cilësisë së ajrit dhe në uljen e stresit në trafik, do të rritet efikasiteti i linjave të transportit, do të racionalizohet koha e udhëtimit, do të reduktohet pritjet për qytetarët dhe trafiku do të shkarkohet. Kufizimi i kësaj analize është se ajo nuk shqyrton parametrat e ndotjes që shkaktohen nga qarkullimi i veturave gjatë ditës dhe sa kanë ndikim këto parametra direkt në shëndetin publik, andaj kërkimet e ardhshme mund të

bazohen në analizimin e ndikimit të parametrave ndotës në shëndetin publik dhe efektet anësore që sjellin ato.

Kufizimi i përgjithshëm i këtij studimi është se ai bazohet në këndvështrimet e dymbëdhjetë të anketuarve, të cilat kanë vlefshmëri objektive për sa kohë që shkencëtarët dhe profesionistët e suksesshëm kombëtarë dhe ndërkombëtarë i pranojnë ato.

Ky studim është një kontribut për shkencën kosovare pasi që kjo fushë shumë pak është dëgjuar dhe e studiuar në Kosovë dhe qytetarët nuk kanë shumë njohuri në këtë drejtim.

Për të nxjerrë në pah çdo ngjyrë subjektive që mund të jap ky studim, drejtimet e kërkimit të ardhshëm mund të fokusohen në vëzhgimin e situatës aktuale në këtë fushë dhe analizimin e zhvillimeve të reja drejt mobilitetit të qëndrueshëm.

8. LITERATURA

8.1. LIBRA DHE PUBLIKIME TË PAVARURA

1. Kothari, C. R., (1990). Research Methodology – Methods and Techniques.
2. Brislin, R. W. (1986). The wording and translation of research instruments. In W. J. Lonner & J. W. Berry (Eds.), Field methods in cross-cultural research (pp. 137–164). Sage Publications, Inc.
3. Komuna e Prishtinës, Plani i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban të Prishtinës (PMQU), (2019). http://prishtinaonline.com/uploads/sump_pristina_final_report_alb.pdf
4. Komuna e Prishtinës, Plani Zhvillimor Urban Prishtina 2012 – 2022, (2013). <https://kk.rks-gov.net/prishtine/wp-content/uploads/sites/45/2018/02/PZHU-Prishtina.pdf>
5. Komuna e Prishtinës, Plani i Veprimit për Qytet të Gjelbër (PVQGJ), (2021). chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://ebrdgreencities.com/assets/Uploads/PDF/c0f2dcd545/Pristina-GCAP_ALB_August-2021.pdf
6. Stead, S. (2016). “Identifying key research themes for sustainable urban mobility”.
7. Way, W. & Huang, J. (2018). “Urban sustainable transportation planning strategies for liveable City's quality of life”, Habitat International 82, 9-27.
8. Ravganan, C. et al. (2021). “Sustainable Mobility and Resilient Urban Spaces in the United Kingdom. Practices and Proposals”, Transportation Research Procedia 60 (2022) 164–17.
9. Campos, V., et al. (2009). “Multi-Criteria Analysis Procedure for Sustainable Mobility Evaluation in Urban Areas”, Journal of Advanced Transportation, Vol. 43, No. 4, pp. 371-390.
10. Low, M., (2012). Transforming Urban Transport: The Ethics, Politics and Practices of Sustainable Mobility. Urban Policy and Research, 2015. Vol. 33, No. 1, 119–130.
11. Carlsen, B., & Glenton, C. (2011). What about N? A methodological study of sample-size reporting in focus group studies. BMC Medical Research Methodology, 11, Article 26.
12. Fusch, P., & Ness, L. (2015). Are we there yet? Data saturation in qualitative research. The Qualitative Report, 20, 1208–1416.
13. Kerr, C., Nixon, A., & Wild, D. (2010). Assessing and demonstrating data saturation in qualitative inquiry supporting patient-reported outcomes research. Expert Review of Pharmacoeconomics &

- Outcomes Research, 10, 269–281.
14. Morse, J. (2015). Data were saturated . . . [Editorial]. *Qualitative Health Research*, 25, 587–588.
 15. O'Reilly, M., & Parker, N. (2012). "Unsatisfactory saturation": A critical exploration of the notion of saturated sample sizes in qualitative research. *Qualitative Research*, 13, 190–197.
 16. Guest, G., Bunce, A., & Johnson, L. (2006). How many interviews are enough? An experiment with data saturation and variability. *Field Methods*, 18, 59–82.
 17. Hennink, M.M., Kaiser, B.N. and Marconi, V.C. (2017), "Code saturation versus meaning saturation: how many interviews are enough?", *Qualitative Health Research*, Vol. 27 No. 1, pp. 591-608.
 18. Streubert Speziale, H., Carpenter D. (2007), "Qualitative Research in Nursing: Advancing the Humanistic Imperative (4th edn)". Philadelphia: Lippincott Williams and Wilkins.
 19. Braun, V. & Clarke, V. (2006) Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3, 77-101.
 20. Perry, C. (1998), "Processes of a case study methodology for postgraduate research in marketing", *European Journal of Marketing*, Vol. 32 Nos 9/10, pp. 785-802.

8.2. ARTIKUJ DHE REVISTA SHKENCORE

21. M. d'Orey et al. (2012). Reducing the environmental impact of taxi operation: The taxi-sharing use case.
22. Gans, H. (2006). Jane Jacobs: Toward an Understanding of "Death and Life of Great American Cities". *City & Community*, pg. 213 - 215.
23. Mitropoulos, L & Prevedouros, P. (2016). "Incorporating sustainability assessment in transportation planning: an urban transportation vehicle-based approach, *Transportation Planning and Technology*", 39:5, pg. 439-463
24. Laakso, S. (2017). Giving up cars e The impact of a mobility experiment on carbon emissions and everyday routines, *Journal of Cleaner Production*, <http://dx.doi.org/10.1016/j.jclepro.2017.03.035>
25. Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy* 15, pg. 73–80
26. McDonough, E., 2015. Sustainable urban development and the challenge of global air transport nodes and spatial integration.
27. May, A. (2012). *Urban Transport and Sustainability: The Key Challenges*.
28. Ravagnana, C., Rossia, F., Amiriarefa, M. (2021). Sustainable Mobility and Resilient Urban Spaces in the United Kingdom. *Practices and*

Proposals.

29. Wey, Wann-Ming & Huang, Jhong-You. (2018). Urban sustainable transportation planning strategies for livable City's quality of life. Habitat International. 82. 9-27. 10.1016/j.habitatint.2018.10.002.
30. Hoxha, V., Hoxha, D., Hoxha, J. (2021). Current situation, challenges and future development directions of facilities management in Kosovo, pg. 7 – 12.
31. Isaksson, K., Antonson, H., Eriksson, L. (2017). Layering and parallel policy making - Complementary concepts for understanding implementation challenges related to sustainable mobility.
32. Saunders, M., Lewis, P. and Thornhill, A. (2012) Research Methods for Business Students. Pearson Education Ltd., Harlow.
33. Kociánová, Andrea. (2018). Benefits of public transport priority at traffic signals: small town experience. 10.5593/sgem2018/6.3/S27.094.
34. Wei, C., Lok, L. & Walker, Jasper & Yan, Leung & Hung, Au. (2015). A comparative analysis of non-motorized transportation in Amsterdam and Hong Kong.
35. Garus, A., Alonso, B., Alonso Raposo, M., Ciuffo, B., dell'Olio, L. "Impact of New Mobility Solutions on Travel Behaviour and Its Incorporation into Travel Demand Models", Journal of Advanced Transportation, vol. 2022. <https://doi.org/10.1155/2022/7293909>

8.3. LIGJE DHE RREGULLORE

36. Directive (EU) 2019/1161, <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2019/1161/oj>
37. European Commission, 2021, URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_21_6776
38. EU Legislation to Reduce Carbon Emissions from Cars, Policy Research, Vol 31, No 6, 2014, pp. 503-528
39. ECMT Annual Report, 2002
40. ECMT Annual Report, 2006

8.3. BURIME NGA INTERNETI

41. Green, J. (2018). "Effects of Car Pollutants on the Environment" sciencing.com, <https://sciencing.com/effects-car-pollutants-environment-23581.html> (Akses me 29 gusht 2022)
42. Steg L. (2014). "SUSTAINABLE TRANSPORTATION: A Psychological Perspective", <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0386111214602235> (Akses me 29 gusht 2022)
43. Michelle M., "How to Stop the Smog", (2017).

- <https://sciencing.com/stop-smog-23357.html>, (Akses me 29 Gusht 2022)
44. Mayor of London, "Green Transport", <https://www.london.gov.uk/what-we-do/transport/green-transport> (Akses me 29 Gusht 2022)
45. Davis, W. (2020). "Electric car subsidies: how Australia compares to the rest of the world", <https://www.caradvice.com.au/866630/electric-car-subsidies-how-australia-compares-to-the-rest-of-the-world/> (Akses me 29 gusht 2022)
46. European Automobile Manufacturers Association (ACEA), (2020). "Electric Vehicles: Tax Benefits & Purchase Incentives", https://www.acea.be/uploads/publications/Electric_vehicles-Tax_benefits_purchase_incentives_European_Union_2020.pdf (Akses me 29 gusht 2022)
47. Office for Zero Emission Vehicles, Government of United Kingdom, (2020). <https://www.gov.uk/government/news/plug-in-vehicle-grants-update-following-todays-budget#:~:text=Plug%20in%20car%20grant,of%20up%20to%20%C2%A33%2C000.&text=These%20changes%20will%20come%20into,of%20the%20grant%20under%20review>, (Akses me 29 gusht 2022)
48. Statista, "Carbon dioxide emissions from passenger cars worldwide from 2000 to 2020", <https://www.statista.com/statistics/1107970/carbon-dioxide-emissions-passenger-transport/#:~:text=Passenger%20cars%20produced%20approximately%20three,of%203.2%20million%20metric%20tons>, (Akses me 5 shtator 2022).
49. Vandycke, N., Sarriera, J., Sehmi, G. (2018). "Moving toward green mobility: three countries, three different paths". <https://blogs.worldbank.org/transport/moving-toward-green-mobility-three-countries-three-different-paths>, (Akses me 01 nëntor 2022)
50. Vaughan, A. (2017). "Norway leads way on electric cars: 'it's part of a green taxation shift'" <https://www.theguardian.com/environment/2017/dec/25/norway-leads-way-electric-cars-green-taxation-shift>, (Akses me 01 nëntor 2022)