

EUROPEAN MOBILITY WEEK

16-22 SEPTEMBER 2020

UDHËZIME TEMATIKE



#MobilityWeek



Autorë

POLIS – Rrjeti i Qyteteve dhe Rajoneve Evropiane për
Zgjidhje Inovative Transporti

Ballazh Nemet

BNemeth@polisnetwork.eu

Nikllas Shmalhollc

NSchmalholz@polisnetwork.eu

EUROCITIES

Huan Kabalero


juan.caballero@eurocities.eu

maj 2020

PËRMBAJTJA

| | |
|---|----------|
| Deklaratë lidhur me pandeminë e KOVID-19 | 5 |
| Hyrje në temën e këtij viti: “Lëvizshmëri me zero-emetime për të gjithë” | 6 |
| Qytetet janë jetike për suksesin e Marrëveshjes së Gjelbër Evropiane | 8 |
| Qytetet me synime ambicioze për zero-emetime | 9 |
| AMSTERDAMI | 9 |
| BARCELONA | 11 |
| KOPENHAGA | 12 |
| Investimet në infrastrukturë ndihmojnë uljen e emetimeve | 14 |
| PRAGA | 14 |
| GRACI | 16 |
| RIGA | 18 |
| Zbatimi i masave për zero-emetime | 20 |
| ZVOGËLIM I NDOTJES SË AJRIT DHE ZHURMËS ME PËRDORIM TË KUFIZUAR TË AUTOMJETEVE | 20 |
| GRONINGEN – FLOTË E RE E AUTOBUSËVE ELEKTRIKË | 22 |
| PROJEKTI <i>FREVUE</i> – ZGJIDHJE URBANE FURNIZIMI ME ZERO-EMETIME | 24 |
| Përfshirja në transportin publik është faktori kyç për pjesëmarrje qytetare | 25 |
| PIKA INFORMACIONI PËR PERSONA ME NEVOJA TË VEÇANTA NË VIENË | 25 |
| RIMODELIMI I TRANSPORTIT PUBLIK NË KRAKOV | 26 |
| REZERVIME ELEKTRONIKE PËR TRANSPORT PUBLIK NË HOLANDËN JUG-PERËNDIMORE | 28 |
| GARANTIMI I SIGURISË SË FEMRAVE NË TRANSPORTIN PUBLIK TË HAMBURGUT | 30 |
| VARSHAVË – QASJA NË MËNYRAT E TRANSPORTIT | 31 |
| ZVOGËLIMI I NGARKESËS NË ZONËN ME ZERO-EMETIM PËR GRUPET ME TË ARDHURA TË ULËTA TË GENTIT | 32 |



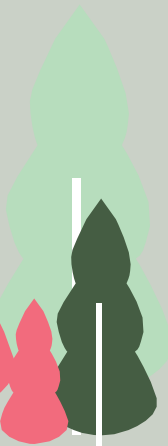


Deklaratë lidhur me pandeminë e COVID-19

Udhëzimet Tematike aktuale janë përgatitur para se pandemia e COVID-19 të bëhej pjesë e jetës sonë. Tekstet e përfshira në këtë dokument nuk pasqyrojnë domosdoshmërisht rrethanat më të fundit. Gjatë këtyre javëve, mënyra se si lëvizim nëpër qytetet tona ka ndryshuar dukshëm. Shumë qytete janë duke i zgjeruar hapësirat për lëvizje aktive. Disa e kanë kuptuar që transporti urban mund të ketë një qasje të re dhe më të qëndrueshme.

Më vonë gjatë këtij viti do të botohet një listë faktesh me mësimet e nxjerra gjatë javëve të izolimit, me çka do të plotësohen këto Udhëzime Tematike, ndërsa aktivistëve lokalë do t'u jepet ndihmë që të bëhen gati për kremtimin e **EUROPEANMOBILITYWEEK** nga 16-22 shtator 2020.

Për ne është e qartë se ky është një moment i vështirë për shumë qytete dhe qyteza që kanë marrë pjesë në fushatën tonë ndër vite, dhe për atë shkak solidarizohemi me të gjithë.



Hyrje në temën e këtij viti: “Lëvizshmëri me zero-emetime për të gjithë”

Në vitin 2020, tema EUROPEANMOBILITYWEEK është “Lëvizshmëri me zero-emetim për të gjithë”. Kjo pasqyron synimet ambicioze për një kontinent pa prezencë karboni deri në vitin 2050, ashtu siç e paraqiti Ursula von der Lejen, Presidente e Komisionit Evropian, kur prezantoi Marrëveshjen e Gjelbër Evropiane. Tema gjithashtu synon të nxjerrë në pah rëndësinë e qasjes në transportin me zero-emetime dhe të promovojë një kornizë inkluzive që përfshin të gjithë.

Edhe pse studiuesit kanë identifikuar një zvogëlim të udhëtimeve me automjet në qytetet kryesore dhe parashikohet që në vitet e ardhshme 50% e udhëtimeve të bëhen me transport publik, me biçikletë ose në këmbë¹, studimet e fundit nga Agjencia Evropiane e Mjedisit (EEA) konfirmojnë një rritje të konsiderueshme të emetimeve nga ky lloj transporti, në krahasim me nivelet e vitit 1990². Në mënyrë të veçantë, emetimet nga i gjithë sektori i transportit u rritën për 28% mes viteve 1990 dhe 2018, gjë që thekson nevojën urgjente që në zonat urbane të gjehen zgjidhje transporti që nuk emetojnë karbon. Edhe pse disa zona të mëdha metropolitane evropiane kanë miratuar masa të rrepta, pjesa e energjisë së rinovueshme e përdorur për transport në vitin 2018 ka mbetur në 8.1%³.

Ndryshimi i klimës dhe efektet që kanë të bëjnë me mjedisin, siç janë përmbytjet, thatësitat ose valët e nxehtësisë, përbëjnë një nga kërcënimet më të afërta për mirëqenien e evropianëve. Në përputhje me Marrëveshjen e Parisit, e cila synon të mbajë ngrohjen globale brenda një pragu prej 1.5 gradë, është thelbësore që deri në vitin 2050 mos ketë prezencë karboni fare⁴. Mosprezencë karboni mund të arrihet përmes një kombinimi të metodave, duke përfshirë zvogëlimin e emetimeve të karbonit përmes favorizimit të zgjidhjeve me emetim të ulët dhe emetim zero në transportin publik dhe individual, si dhe ecjen dhe çiklizmin. Sipas vlerësimeve të fundit, deri në vitin 2050 rreth 80% e popullsisë së botës do të jetojë në zona urbane, kështu që qytetet ofrojnë koncept dhe mjedis ideal për t'i vënë në praktikë këto plane ambicioze⁵.

1. <https://bit.ly/2zsPHQz>

2. <https://www.eea.europa.eu/publications/the-first-and-last-mile/>

3. <https://www.eea.europa.eu/highlights/walking-cycling-and-public-transport>

4. https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2050_en

5. <https://bit.ly/3eNR5gM>

Pavarësisht kushteve të ndryshme klimatike, gjeografike dhe socio-ekonomike në të gjitha zonat urbane të Evropës, mund të ndërmerren masa për të promovuar një mjedis urban inkluziv dhe pa karbon. Prandaj, **EUROPEANMOBILITYWEEK 2020** inkurajon njerëzit dhe autoritetet lokale të ndërmarrin hapa për të arritur qëllimin afatgjatë për një kontinent pa karbon.

Edhe pse qëllimi i strategjisë është afatgjatë, masat e drejtpërdrejta për të trajtuar ndotjen, emetimet e karbonit ose mbingarkimin e trafikut mund të kenë efekte të menjëhershme. Mbingarkesa në zonat urbane dhe përreth aktualisht kushton gati 100 miliardë € në vit, ose një përqind e BPV të BE⁶. Për më tepër, mbi 400,000 vdekje të parakohshme kanë të bëjnë drejtpërdrejt me ndotjen e ajrit⁷. Rrjedhimisht, iniciimi dhe zbatimi i masave afatgjate, të tilla si promovimi i çiklizmit dhe ecjes, si dhe transporti publik me emetim të ulët dhe pa karbon, do të ketë efekte shumë pozitive dhe të menjëhershme.

Ky dokument u hedh një vështrim më të afërt qyteteve kryesore me synime ambicioze për lëvizshmëri gjithëpërfshirëse dhe me zero emetime, si dhe parashton ide për bashkitë vetëqeverisëse që të promovojnë planet këmbëngulëse të Komisionit Evropian për banorët që angazhohen në **EUROPEANMOBILITYWEEK** këtë vit.



6. https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility_en

7. <https://bit.ly/34Z6SF5>

Shkëmbimi i praktikave më të mira, siç edhe u propozua nga Asociacioni i Kryetarëve të Komunave të BE, do të mbështesë politikëbërësit lokalë në arritjen e synimeve për një ekonomi të pavarur nga kushtet klimatike në mbarë Evropën⁸. Edhe pse komuna të ndryshme në gjithë kontinentin evropian kanë iniciativa ambicioze, është e vështirë që ato të përmblihen si tregues statistikor, sepse planet për lëvizshmëri kanë tendencë të përqendrohen në të ardhmen afatgjatë. Për më tepër, teknologji të caktuara me emetim të ulët ose zero, siç janë autobusët me hidrogjen, nuk janë ende në gjendje të ofrojnë ekonomizim proporcional. Komisioni Evropian mirëpret synimet ambicioze të paraqitura nga qytete evropiane, si ato të Amsterdami, Barcelonës, Kopenhagës, Pragës dhe nga qytetet tjera, për të arritur një mjedis urban me emetime zero deri në vitin 2050 ose edhe më herët. Në dy pjesët në vazhdim, ne do t'u hedhim një vështrim më të afërt qyteteve që prijnë me iniciativa për të arritur synimet për emetime zero deri në vitin 2050 ose edhe më herët, si dhe qyteteve me investime në infrastrukturë.



8. <https://bit.ly/2VVjhWd>

QYTETET ME SYNIME AMBICIOZE PËR ZERO-EMETIME

Qytetet si Amsterdami, Barcelona dhe Kopenhaga, janë të vendosura të arrijnë synimet e tyre ambicioze duke ndërmarrë masa të ndryshme, disa prej të cilave ilustrohen më poshtë. Përshtypja është se të gjitha qytetet kanë një qasje holistike, duke përfshirë masa të ndryshme për të zvogëluar ndotjen.

Amsterdami

Zona Metropolitane e Amsterdimit, strehë për gati dy milion e gjysmë banorë, e vendosur në qendër të zonës urbane Randstad, bëri të ditura synimet ambicioze për të arritur objektivin e emetimeve zero deri në vitin 2030⁹. Kështu, qyteti më i madh në Holandë filloi me iniciativa të ndryshme, si promovimi i të ecurit dhe çiklizmit, zgjerimin e shërbimeve të transportit publik dhe me investime në infrastrukturën për mbushje të automjeteve elektrike¹⁰.

Viteve të fundit, një pjesë e madhe e qendrës historike të qytetit u destinua ekskluzivisht për këmbësorë dhe transporti individual i udhëtarëve me automjete u kufizua dukshëm. Kjo iniciativë rrit sigurinë për çiklistët dhe këmbësorët, si dhe krijon një atmosferë të gjallë në shumë rrugë, sheshe dhe zona tjera në brendinë e gjithë qytetit¹¹. Vizitorët dhe udhëtarët ridrejtohen në hapësirat e parkimit jashtë qendrës së qytetit, falë një politike gjithëpërfshirëse për parkim, që mbulon gjithë zonën urbane. Mënyrat e tjera të transportit,

9. <https://www.amsterdam.nl/en/policy/sustainability/clean-air/>

10. <https://www.amsterdam.nl/en/policy/policy-traffic/>

11. <https://bit.ly/2yDsUky>



Deri në vitin
2030 pritet
rënie deri në
96% të
emetimeve të
NOx¹

400% rritje të
stacioneve për
mbushje të
automjeteve
elektrike, të
furnizuara me
energji të
rinovueshme²



1. <https://bit.ly/2Kv5511>

2. <https://bit.ly/3eOSNOL>



Stacion për mbushje elektrike në Amsterdam

si për shembull tragetet, të cilat lidhin pjesët veriore dhe jugore të qytetit, do të elektrizohen ose zëvendësohen me modele hibride deri në vitin 2022¹².

Përveç përpjekjeve të Amsterdamit për të rritur sigurinë e këmbësorëve dhe çiklistëve, si dhe përcaktimin e fuqishëm që ka për uljen e emetimeve, qyteti po rrit investimet në stacione për mbushje të automjeteve elektrike. Në vitet në vijim, Zona Metropolitane e Amsterdamit ka premtuar të instalojë 20,000 stacione për mbushje të automjeteve elektrike në Amsterdam dhe në rajonet përreth Holandës së Veriut, Flevoland dhe Utreht. Ky investim domethënës do të katërfishojë 4,600 stacionet ekzistuese publike dhe gjysëm publike për mbushje¹³. Të gjitha 20,000 pikat shtesë të mbushjes do të furnizohen me energji të rinovueshme¹⁴.

12. <https://bit.ly/2Vwvvdg>

13. <https://bit.ly/3eMoJUa> dhe <https://bit.ly/2xSPXYs>

14. <https://bit.ly/3bABCi8>

Barcelona

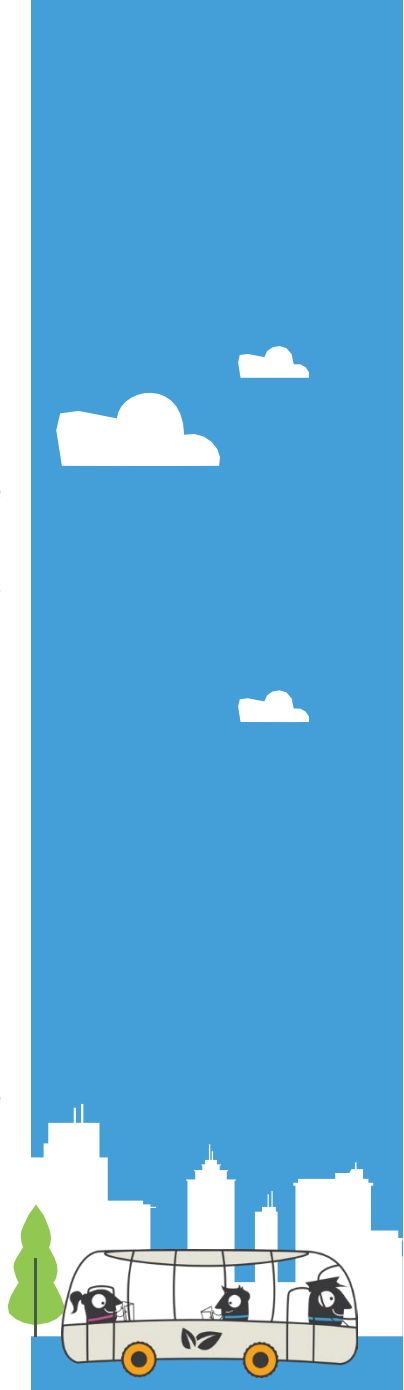
Në fillim të vitit 2020¹⁵, Zona Metropolitane e Barcelonës bëri hapat e saj të parë drejt një rajoni urban me emetime zero, me një zonë më të rreptë me emetime të ulëta (LEZ), e cila ndalon automjetet më të dëmshme për mjedisin (norma Euro-II ose më e ulët) në ditët e punës nga ora 7 e mëngjesit deri në ora 8 pasdite. Kjo masë, e cila prek pjesën më të madhe të zonës qendrore të kryeqytetit të Katalonjës, ka pasur ndikim të menjëhershëm. Vetëm një muaj pas zbatimit të saj, nivelet e NOx ranë për 19% në krahasim me matjet e bëra në fillim të vitit 2017. Përveç dënimeve të parapara në zonën me emetime të ulëta, administrata e qytetit gjithashtu ofron subvencione. Një automjet i vjetër, i cili ndryshe do të ndalohej nga hyrja në LEZ, mund të shkëmbehet me një biletë trevjeçare të transportit publik.

Përveç zvogëlimit të parashikuar të automjeteve private në qendër të Barcelonës, me investimet e qytetit synohet të rritet qasja në transportin publik. Transporti Metropolitan i Barcelonës investoi mbi 800 milion € për katër vjet, për të rritur frekuencën e linjave 1-5 në më pak se katër minuta gjatë orëve më të ngarkuara të trafikut¹⁶. Për më tepër, janë blerë 23 autobusë me emetime zero, gjë që rrit numrin e përgjithshëm të automjeteve me mbushje elektrike, gaz natyror ose shtytje hibride në 266 copë. Transporti Metropolitan i Barcelonës synon që deri në vitin 2030 të ketë një flotë aktive, të përbërë ekskluzivisht nga automjete elektrike, hibride dhe të gazit natyror të kompresuar.

-

15. <https://bit.ly/2VÉYZvt>

16. <https://bit.ly/3aA2ltQ>



Kopenhaga

Edhe pse Marrëveshja e Gjelbër Evropiane është ambicioze, qyteti i Kopenhagës ka synime edhe më të larta. Kryeqyteti danez ka përcaktuar si qëllim transportin pa karbon deri në vitin 2025¹⁷ dhe zbatuar masa në lidhje me konsumin e energjisë dhe lëvizshmërinë. Lëvizshmëria përqëndrohet në objektiva drejtpërdrejt të matshme të automjeteve dhe udhëtimeve individuale. Kopenhaga synon të arrijë transport publik pa karbon, duke zëvendësuar automjetet private me ecje, çiklizëm dhe transport publik. Në total, deri në vitin 2025 në Kopenhagë 75% e të gjitha udhëtimeve do të bëhen në këmbë, me biçikleta ose me transport publik, dhe në këtë mënyrë do të arrihet synimi për transport pa karbon¹⁸. Gjatë gjitha përpjekjeve të saj, komuna zbaton idetë edhe në praktikë, kështu që automjetet e qytetit të Kopenhagës funksionojnë me energji elektrike, hidrogjen ose biokarburante.

Komunat maksimalisht shfrytëzojnë entuziazmin e kopenhagasve për çiklizëm, si dhe topografinë e sheshtë të kryeqytetit. Në të ardhmen çiklistët mund të mbështeten në një rrjet të gjerë të shtigjeve për biçikleta, i cili përfshin edhe “super autostrada çiklizmi”. Këto autostrada janë rezultat i një bashkëpunimi unik midis 28 komunave dhe rajonit të kryeqytetit të Kopenhagës, i cili synon të promovojë çiklizëm dhe udhëtim më të sigurt, më të shpejtë dhe më të lehtë me biçikletë¹⁹.

Që nga hapja e segmentit të parë në 2012, deri në vitin 2017 u ndërtuan pesë rrugë shtesë, që ishte vetëm fillimi i një rrjeti prej 45 rrugësh me një gjatësi totale prej 746 kilometrash. Përveç këtyre autostradave, Kopenhaga ka edhe 400 km tjera shtigje

17. <https://bit.ly/3cBboMy>

18. <https://bit.ly/3eQ2j4f>

19. <https://bit.ly/2VxwxkT>

20,000 tonë
kursim vjetor CO₂

Rritje e
jetëgjatësisë
për një vit

1.1 milionë më
pak ditë për
pushim
mjekësor në
vit





Trenat rajonale në Kopenhagë ofrojnë mundësinë për të mbartur biçikletat falas

çiklimi²⁰. Vlerësimet e shtetit danez sugjerojnë që super-autostradat për çiklizëm potencialisht mund të rrisin numrin e udhëtimeve me biçikletë në rajonin e kryeqytetit për 6 milionë, krahasuar me shifrat e vitit 2019.

Në rast se çiklistët nuk preferojnë hyrje në qytetin e Kopenhagës përmes super-autostradave të çiklizmit, ata mund të transportojnë falas biçikletën e tyre brenda trenave për udhëtarë (trenat S)²¹. Brenda një viti nga zbatimi i kësaj mase, në gjithë rrjetin në gjatësi prej 170 km, numri i biçikletave të transportuara u rrit nga 188,000 në 630,000, d.m.th. mbi 300%²². Një nga arsytet për rritjen e numrit të biçikletave që mbarten është shndërrimi i karrocave të parapara për biçikleta me mekanizëm praktik.

Të gjitha masat e përmendura më lart kanë çuar në përfitime të konsiderueshme shëndetësore për banorët në rajonin e kryeqytetit të Kopenhagës. Sipas vlerësimeve të komunës, kjo është e barabartë me rreth 1.1 milionë më pak ditë për pushim mjeksor, si dhe 20,000 tonë kursim të CO₂ në vit²³.

Nëse kryeqyteti danez arrin të ulë nivelet e ndotjes në një nivel të ngjashëm me Danimarkën rurale, deri në vitin 2040 jetëgjatësia do të rritet për një vit²⁴.

20. <https://supercykelstier.dk/about/>

21. <https://www.dsb.dk/en/travelers/bicycles/>

22. <https://bit.ly/3ay53jE>

23. <https://bit.ly/2S4KTau> dhe <https://bit.ly/3aë7PFT>

24. <https://bit.ly/2S3fx3Y>

57% e gjitha udhëtimeve bëhen me transport publik. Pwr gati 50% të udhëtarëve me transport publik në Pragë, metroja është mënyrë kryesore transporti dhe përbën shtyllën e rrjetit të transportit publik (2017)¹



INVESTIMET NË INFRASTRUKTURË NDIHMOJNË ULJEN E EMETIMEVE

Përveç shembujve të mësipërm të masave të shumta politike të ndërmarra nga bashkitë, ka ngjashmëri në qasjen e miratuar nga qytetet e Pragës, Gracit dhe Rigës, për të arritur ndryshimin e rutinës së qytetarëve, duke investuar shumë në infrastrukturën për transport publik, çiklizëm dhe ecje.

Praga

Qyteti i Pragës, si një nga kryeqytetet më të mëdha të Evropës Qendrore dhe një nga qytetet me rritjen më të shpejtë në Evropë, gjithashtu synon të bëhet një qytet me emetime zero deri në vitin 2050²⁵.

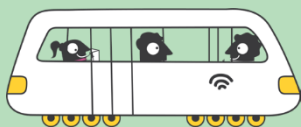
Kryeqyteti çek ka investuar shumë në transportin publik gjatë viteve të fundit. Vetëm në vitin 2017, infrastrukturës iu dedikuan 245 milion €, përfshirë këtu rinovimin e stacioneve dhe zgjatjen e linjave të tramvajit²⁶. Përpjekjet janë shtuar pas vendimit për të ndërtuar një linjë të katërt metroje, që lidh qendrën historike të qytetit me pjesën jug-lindore. Investimi prej 2.7 miliardë eurosh filloi në verën e vitit 2019²⁷. Një terminal i ri i madh transporti, i quajtur Praha Smiçov, është në zhvillim e sipër për të lidhur hekurudhat, autobusët, metronë dhe segmentet për udhëtime me automjete. Terminali i ri do të inkurajojë përdorimin e transportit publik, duke përsheptuar dhe lehtësuar transferimin midis mënyrave të transportit.

<https://bit.ly/352475H>

26. <https://ceec.uitp.org/prague-investment>

27. <https://bit.ly/2SjQv0P>

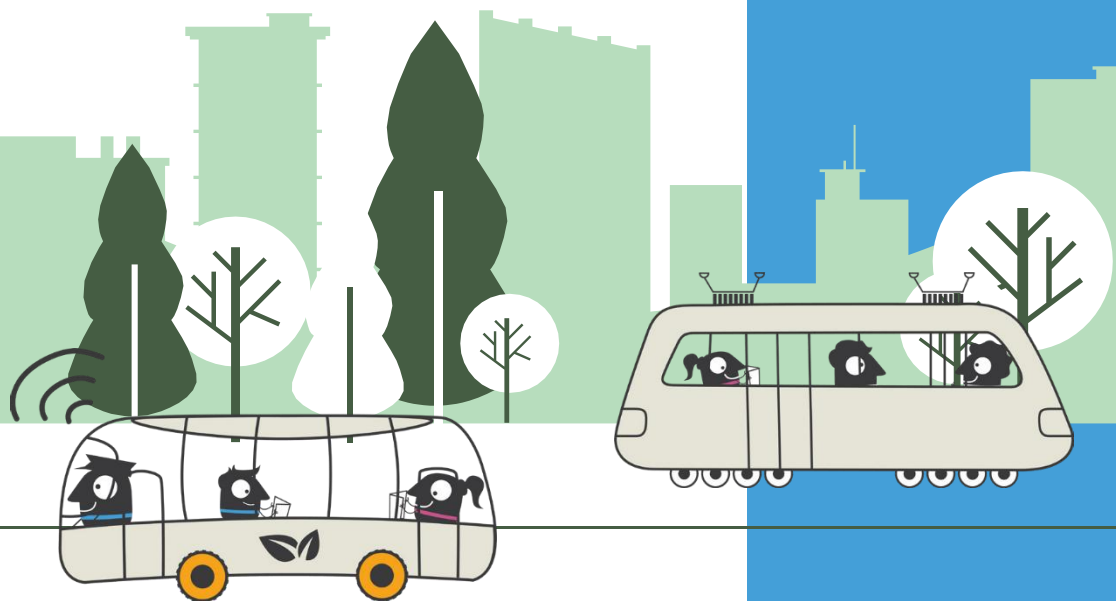
1. <https://bit.ly/2KudrpB>



Një tjetër projekt i rëndësishëm ndërtimi në të ardhmen, do të krijojë një linjë të re metroje në gjatësi prej 8 km, e cila do të lidhë rrjetin ekzistues të metrosë me një linjë të re tramvaji, dhe kështu do të zvogëlohen emetimet e automjeteve dhe autobusëve nga periferia. Këto janë dy shembuj se në ç'mënyrë punon qyteti për të ulur numrin e automjeteve konvencionale në rrugë.

Administrata e qytetit gjithashtu përpiqet të forcojë elektromobilitetin dhe të rrisë transportin aktiv. Ecja dhe çiklizmi inkurajohen përmes zhvillimit të hapësirave publike të gjelbra, me cilësi të lartë.

Numri i personave që përdorin transport publik brenda qytetit është rritur nga 1.03 miliardë udhëtime në vitin 2000 në 1.28 miliardë udhëtime në vitin 2016, d.m.th. rritje prej 24% (2018)¹



1. <https://bit.ly/2VT1nDI>

Graci

Qyteti i Gracit (Austri) ka një traditë të gjatë të sondazheve të opinionit publik mbi sjelljet lidhur me lëvizshmërinë. Sondazhet e këtilla filluan në vitet e '80-ta të shekullit të kaluar dhe ky i fundit tregon një trend të lehtë ndryshimi nga preferencat për automjete të motorizuara drejt të ecurit dhe çiklizmit. Kështu, afërsisht 20% e banorëve përdorin transport publik, 42% përdorin automjete private dhe rreth 38% ose ecin ose bëjnë biçikletë²⁸. Përqindja relativisht e lartë e çiklistëve dhe këmbësorëve është sepse Graci ka zonën më të madhe të këmbësorëve në Evropë. Për më tepër, qyteti ka qenë aktiv në promovimin e çiklizmit, të ecurit dhe transportit publik, sidomos në vitet e fundit. Përpjekjet u sinkronizuan në një koncept të lëvizshmërisë për vitin 2020, i cili promovon çiklizëm dhe ecje duke investuar në infrastrukturë, përfshirë shtigjet e çiklizmit dhe trotuarët, veçanërisht në periferi të Gracit²⁹.

Poashtu është miratuar një plan investimesh për vitet e ardhshme, për zgjerimin e shërbimeve të tramvajit. Plani në vlerë prej 117 milion eurosh do të zvogëlojë vështirësitë, do të zgjerojë numrin e tramvajeve me dy shina dhe do të zgjerojnë linjat ekzistuese. Zyrtarët e qytetit theksojnë se pakoja e investimeve, e financuar nga Qyteti i Gracit dhe rajoni Stiria, synon të përmirësojë saktësinë dhe frekuencën e tramvajeve³⁰. Ashtu si Vjena, Graci promovon blerjen e një parapagimi vjetor për transport publik për njerëzit me vendbanim në kryeqytetin e Stirias. Në vitin 2016, qyteti i Gracit vendosi të subvencionojë biletën vjetore publike për banorët. Në vitin 2020, bileta vjetore është me çmim 456 € për jorezidentët, ndërsa banorët e kryeqytetit stirian paguajnë

28. <https://bit.ly/3aA2uNG>

29. <https://bit.ly/3buYPIL>

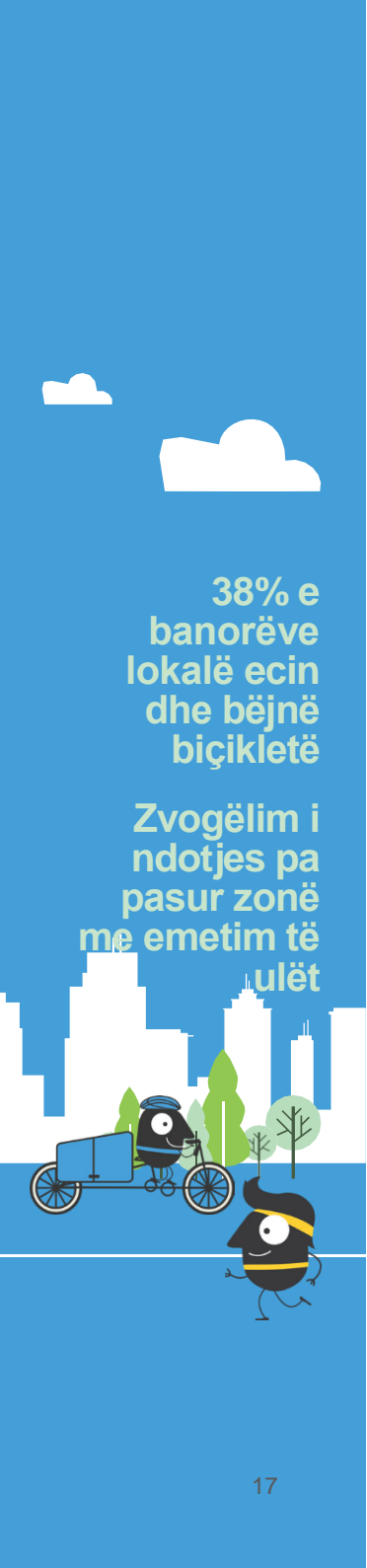
30. <https://steiermark.orf.at/v2/neës/stories/2893728/>

300% rritje e
parapagimeve
vjetore për
transport publik
pas masës
stimuluese



vetëm 228 €, pra gjysmën e çmimit. Ulja fillestare e çmimit rezultoi në një rritje prej 300% për parapagime vjetore³¹. Sipas shifrave të fundit, më shumë se 10% e banorëve kanë një bilëtë vjetore. Edhe pse kjo shifër nuk duket shumë e lartë në shikim të parë, duhet të merret parasysh fakti se 60,000 banorë janë studentë, të cilët kanë pako të ndryshme parapagimi³².

Këto përpjekje janë veçanërisht të rëndësishme, pasi që qytetarët e Gracit në një referendum lokal në vitin 2012, kundërshtuan idenë e një zone me emetime të ulëta. Sidoqoftë, një zonë rajonale me emetim të ulët për kamionë, ka funksionuar në Grac dhe rajonin e Stirias që nga viti 2014, duke i detyruar ata të jenë në përputhje me standardet e emetimit Euro-III. Stiria ndodhet në Alpe, në një luginë në formë fushëgropë, ku është e vështirë të shmanget përqëndrimi i ndotësve.



38% e banorëve lokalë ecin dhe bëjnë biçikletë

Zvogëlim i ndotjes pa pasur zonë me emetim të ulët

31. <https://bit.ly/3bAuB0D>

32. <https://bit.ly/3by4ffK>

Riga

Kryeqyteti letonez, ku banon një e treta e gjithë popullsisë, me mbështetjen financiare të Bashkimit Evropian viteve të fundit ka investuar në infrastrukturën e çiklizmit, për këmbësorë dhe atë të transportit publik. Edhe pse nuk ka asnjë tregues se Letonia ka tejkaluar standardet evropiane të cilësisë së ajrit, Riga u përball me sfidën e ndotjes, që kishte të bëjë me ndërtimet e dendura në qendrën historike të qytetit. Kështu, gjatë viteve të fundit u miratua një vendim që pjesa e qytetit të vjetër të destinohet vetëm për këmbësorë, në mënyrë që të zvogëlohet ndotja dhe të promovohet turizmi³³. Ndalimi i automjeteve nga rrugë të ndryshme të qendrës së qytetit ndërmjet orës 12:00 dhe 06:00 nga e hëna deri të shtunën, rrit sigurinë e këmbësorëve dhe çiklistëve³⁴.

U morën masa shtesë duke investuar në transportin publik me mbështetjen e Bankës Evropiane të Investimeve, e cila siguroi 75 milion € për të financuar blerjen e 20 tramvajeve me dysHEME të ulët dhe

20 autobusëve me hidrogjen, për të zëvendësuar flotën e vjetër. Këto investime, të cilat ishin pjesë e Planit Junker, gjithashtu përfshijnë ndërtimin dhe zgjerimin e infrastrukturës së tramvajit dhe automjeteve me hidrogjen³⁵.

Riga, si qyteti më i madh i tre shteteve baltike, e kuptoi potencialin e shtigjeve për biçikleta që në fillimin e viteve 2000. Në vitin 2001 u ndërtuan 13.5 km shtigje biçikletash, për të lidhur qytetin e vjetër me një nga rrethet në periferi të Rigës. Viteve të fundit, infrastruktura e çiklizmit ka qenë një prioritet i lartë për administratën e qytetit. U ndërtuan shtigje për biçikleta për të lidhur periferitë me qendrën e qytetit

33. <https://bit.ly/2KtCyJ0>

34. <https://bit.ly/350akPy> (p15)

35. <https://bit.ly/2VNdkdS>

U zbatua
Rregullorja për
Qasje të
Automjeteve
Urbane, me qëllim
që të nxitet
çiklizmi dhe të
ecurit

dhe për të siguruar një rrugë alternative nëpërmjet së cilës do të arrihet në plazhet e Detit Baltik. Kështu, shtigjet e biçikletave mund të përdoren për të lëvizur nga brendia qytetit jashtë dhe anasjelltas, si dhe për qëllime rekreative dhe udhëtime më të gjata në pushimoret e plazheve në Baltik, siç është Jurmala³⁶. Sipas projektit të financuar nga BE “*CIVITAS Handshake*”, vetëdija për përfitimet e çiklizmit po rritet çdo vit dhe edhe rrjeti i çiklizmit në gjatësi prej 68 kilometrave poashtu shënon popullaritet të lartë.

**Mundësi për
hua nga Banka
Evropiane e
Investimeve**

**Mirëbesim
për të investuar
në
infrastrukturën
për çiklizëm,
pavarësisht
klimës së
ashpër së
dimrit**



ZBATIMI I MASAVE PËR ZERO-EMETIME

Krahas iniciativave të sipërpërmendura të qyteteve, të cilat synojnë drejt niveleve të emetimit zero, shumë zona urbane më të vogla dhe më të mëdha në Evropë kanë ndërmarrë hapa për të zvogëluar ndotjen e përgjithshme dhe nivelet e gazrave, si dhe për të mundësuar qasje në mënyrat e ndryshme të transportit. Këta shembuj përqëndrohen në zgjidhje që kanë të bëjnë me investime në infrastrukturë, si dhe në “zgjidhje subtile”, siç është ulja e çmimeve të transportit publik.

Zvogëlim i ndotjes së ajrit dhe zhurmës me përdorim të kufizuar të automjeteve

Që nga prezantimi i saj në vitet 1990, Dita pa Automjete ka qenë një iniciativë e suksesshme në uljen e ndotjes së ajrit dhe zhurmës, dhe një mjet i shkëlqyeshëm për rritjen e ndërgjegjësimit dhe tërheqjen e vëmendjes së mediave. Në Ditën pa Automjete mund të vërehet një reduktim i qartë i ndotësve kryesorë, sidomos në zonat më të mëdha të mbingarkuara urbane. Nivelet e CO2 dhe NOx në Bruksel ranë deri në 75-80%³⁷. Qytetet tjera, si Parisi, regjistruan një ulje të ndotjes deri në 25-30%³⁸. Edhe pse këto masa janë vetëm për një periudhë të shkurtër, ulja e konsiderueshme e ndotjes tregon një raport të qartë midis trafikut dhe emetimit, dhe frymëzon banorët të mbështesin masat që ulin trafikun ndotës në qendrat e qyteteve. Në kuadër të ngjarjeve të EUROPEANMOBILITYWEEK vitin e kaluar, si pjesë e Ditës pa Automjete, komuna e Kozanit në Greqi ndaloi gjithë trafikun e automjeteve dhe motorëve në dy rrugë kryesore në qendër të qytetit për pesë orë, e

37. <https://bit.ly/2S5S16p>

38. <https://bit.ly/3cM4jbQ>

80% ulje e ndotjes në Bruksel gjatë Ditës pa Automjete

25% ulje e oksidit nitrik në Paris

Rritje e vetëdijes lidhur me mbingarkesën në zonat urbane



Këmbësorë gjatë Ditës pa Automjete në Sofje

poashtu përdori hapësirën e lirë për të organizuar ceremoninë e mbylljes së fushatës me aktivitete komuniteti, si lojëra sportive për fëmijë dhe shfaqje vallëzimi. Nivelet e PM10 dhe NOx ranë deri në 30%³⁹ krahasuar me matjet e cilësisë së ajrit ditën e nesërme. Qyteti i Sofjes gjithashtu organizoi të njëjtën ngjarje *Dita Pa Automjete* dhe monitoroi cilësinë e ajrit gjatë gjithë ditës, duke përdorur një stacion mobil të instaluar nga Agjencia Ekzekutive e Mjedisit. Statistikat e matjes treguan nivele të kënaqshme të cilësisë së ajrit (PM10) gjatë gjithë javës së fushatës⁴⁰.

39. EUROPEANMOBILITYWEEK Award application of the City of Kozani (2019)

40. EUROPEANMOBILITYWEEK Award application of the City of Sofia (2019)

Groningen: flotë e re e autobusëve elektrikë

21 stacione
mbushin
164 autobusë
në Groningen
dhe në rajonet
përreth

Infrastruktura
është e
përbashkët
dhe
shërben disa lloje
të ndryshëm
autobusësh

90% ulje të
emetimit të
CO2 nga
transporti
publik

Qyteti i Groningenit (Holandë) vendosi të zëvendësojë plotësisht flotën e vet të autobusëve me karburant, me një flotë tërësisht elektrike. E gjithë flota me 164 autobusë nga tre prodhues operon që nga fundi i vitit 2019. Përveç investimit në automjete, janë instaluar 21 stacione mbushjeje në depot e autobusëve dhe lokacione tjera në Groningen dhe rajonet përreth. Për më tepër, infrastruktura e re e mbushjes elektrike mund të përdoret nga të tre llojet e autobusëve elektrikë dhe është rrjeti më i madh ekzistues rajonal i autobusëve elektronikë në Holandë. Përveç zvogëlimit të zhurmës dhe ndotjes, investimi i gjerë gjithashtu rezultoi në një ulje të emetimeve të CO2 deri në 90%.

Përveç investimeve, qyteti i Groningenit ka reputacionin e një prej qyteteve më miqësorë për biçikleta në Evropë. Që nga masat e para të planifikimit hapësinor për të promovuar çiklizmin në vitet e '70-ta, qyteti studentor në veri-lindje të Holandës vendosi rregullin "së pari biçikleta". Kjo kornizë ka çuar në një ndarje modale mbresëlënëse në favor të përdorimit të biçikletës. Rreth 60% e të gjitha udhëtimeve në qytetin e Groningenit bëhen me biçikleta dhe qyteti vazhdon të investojë në infrastrukturën e çiklizmit.

Derisa shumë qytete evropiane ndërtojnë infrastrukturë çiklizmi, siç janë shtigjet e biçikletave, Groningeni ka shkuar një hap më tej, me shtigje biçikletash me sistem ngrohjeje, për të shmangur rrugët e akullta për çiklistët. Poashtu, janë ndërtuar disa vende parkimi si lokacione për pikënisje në periferi të qytetit holandez. Këto stacione ofrojnë mundësinë për të zëvendësuar

41. <https://bit.ly/2VONVkc>



automjetin apo trenin rajonal për udhëtim me biçikletë “kilometrin e fundit”. Në kohë kur qytete tjera evropiane janë të zëna me zgjidhjen e vështirësive për makinat private apo transportin publik, Groningeni po minimizon pengesat për çiklistët, siç janë kryqëzimet e rrezikshme ose semaforët⁴².

**Shtigje
çiklizmi me
sistem
ngrohjeje për
siguri më të
madhe**

**Skema
me
stacionet e
parkimit si
pikënisje
zvogëlon
ndotjen në
qendër të
Groningenit**



42. <https://bit.ly/2VVtvG5>

Projekti *FREVUE* – zgjidhje urbane furnizimi me zero emetime

Nëse qendrat e qyteteve do të mbeten një destinacion i vlefshëm për blerje, është me rëndësi të merret parasysh transportimi i sasive të mëdha të mallrave në shitore, butiqe veshjesh dhe dyqane ushqimore. Prandaj, për furnizimet e këtylla urbane duhet gjetur zgjidhje me zero emetime. Projekti *FREVUE* i financuar nga BE, testoi mbi 70 automjete elektrike me madhësi të ndryshme në mjedise të ndryshme urbane në gjithë Evropën. Automjetet elektrike, të cilat me përmasa nga 3,5 deri në 19 tonë, operonin në kushte reale për të shpërndarë pije, pako, postë dhe mallra të tjera. Në këtë mënyrë, *FREVUE* ndërmori një hap të rëndësishëm drejt realizimit të idesë për logjistikë qyteti pa CO₂ në qendrat kryesore urbane deri në vitin 2030 dhe drejt përmirësimit të cilësisë së ajrit në qytetet evropiane⁴³.

Sado e vogël në dukje, edhe kjo provë kishte potencialin për kursime të konsiderueshme të CO₂ dhe NO_x. Pilot-testet e automjeteve, të cilat u zhvilluan në disa qytete të mëdha evropiane gjatë gjithë kohëzgjatjes së projektit⁴⁴, treguan se vetëm vendosja e tyre kursente deri në 2000 kg NO_x. Sipas hulumtimit të projektit, ky është ekuivalenti i emetimeve totale të NO_x në transportin rrugor të qytetit të Londrës në cilatdo tre ditë të vitit 2013.

Prandaj, përhapja gjithëpërfshirëse e zgjidhjeve të furnizimit me emetime zero mund të ketë potencial të konsiderueshëm për përmirësimin e cilësisë së ajrit. Studiuesit e projektit *FREVUE* gjithashtu theksuan që nëse Londra do të elektrizonte vetëm 10% të flotës së saj të furnizimit të mallrave deri në vitin 2021, kryeqyteti do të mund të kursente mbi 1 miliardë euro⁴⁵.

43. <https://frevue.eu/>

44. <https://cordis.europa.eu/project/id/321622>

45. <https://bit.ly/2VU4aMT>

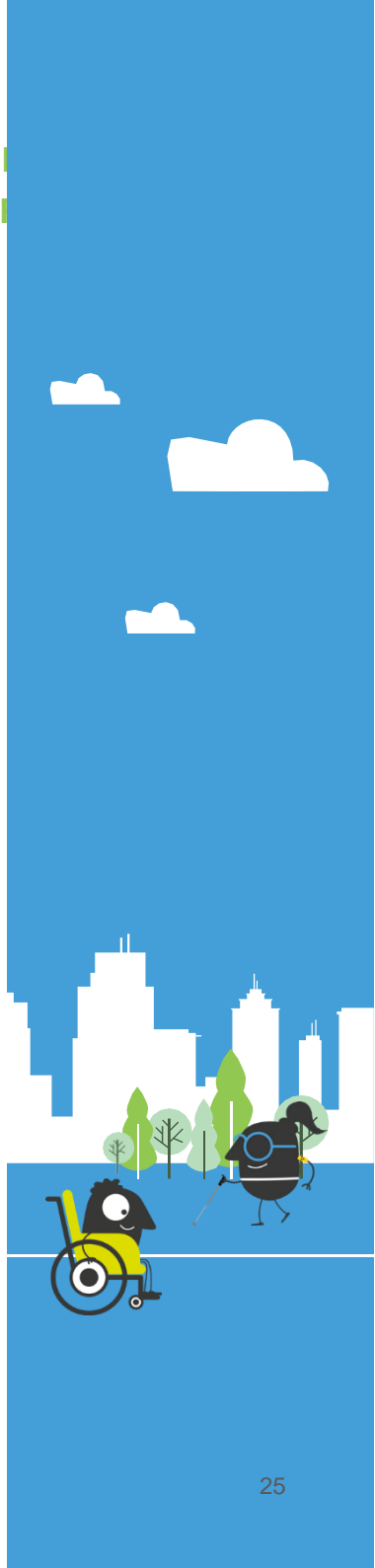
PËRFSHIRJA NË TRANSPORTIN PUBLIK ËSHTË FAKTORI KYÇ PËR PJESËMAR QYTETARE


Një tjetër qëllim i temës vjetore “**Lëvizshmëria me zero-emetim për të gjithë**” është të theksojë se zgjidhjet me emetime të ulëta dhe ato zero duhet të bëhen të përballueshme financiarisht dhe të qasshme për të gjithë sa më shpejtë që është e mundur. Kryesisht kjo pjesë u dedikohet njerëzve me disavantazh fizik dhe mendor, si dhe të rinjve, të moshuarve, grave, pakicave, njerëzve me nevoja të veçanta ose atyre të cilëve shoqëria nuk u jep mundësinë e duhur. Qasja në transportin publik promovon përfshirjen sociale dhe ekonomike, mundësinë për kohë aktiviteteve të lira dhe kulturore, si dhe siguron lirinë e lëvizjes për të gjithë, pa pasur nevojë të varemi nga statusi i pronësisë së automjeteve⁴⁶. Dimensioi shoqëror i transportit është debatuar nga administratat e qyteteve në gjithë Evropën. Disa shembuj janë dhënë në faqet vijuese.

Pika informacioni për persona me nevoja të veçanta në Vienë

Për personat e verbër ose personat me lëvizshmëri të zvogëluar, një udhëtim i shkurtër me metro ose autobus mund të paraqesë një sfidë të madhe. Prandaj, mundësia për të pasur qasje në format e ndryshme të transportit është thelbësore për një shoqëri inkluzive. Mjetet moderne dhe avancimi i infrastrukturës kanë lehtësuar ndjeshëm qasjen në transportin publik. “*Wiener Linien*”, operatori kryesor i transportit në Vienë, ka ofruar disa zgjidhje për të mbështetur personat në nevojë. Në mënyrë që të sigurohet informacioni i duhur, në të gjithë rrjetin e metrosë së kryeqytetit austriak janë instaluar pika informacioni me sensorë të shumëfishtë.

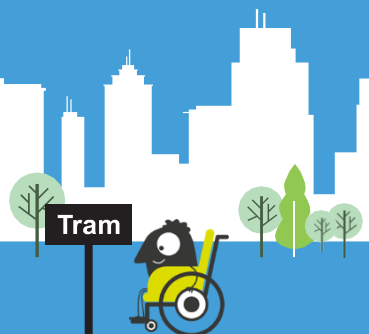
46. <https://bit.ly/2S6drQZ>





Lehtësimi i
qasjes në
transportin publik
për pesonat në
karroca, me
tramvajet e reja
me dysheme të
ulët

Së shpejti
zëvendësim
i flotës
100%



Pikat e informacionit sigurojnë lajme të shkurta dhe informacione tjera të rëndësishme përmes një internet-faqeje me algoritëm që tekstin konverton në zë. Këto zgjidhje janë zhvilluar, testuar dhe avancuar nga “*Wiener Linien*” në bashkëpunim të ngushtë me Shoqatën Austriake për Mbështetjen e të Verbërve dhe Personave me Shikim të Dëmtuar. Ky bashkëpunim ka qenë reciprok e i dobishëm gjatë 20 viteve të fundit, dhe nxjerr në pah avantazhet e bashkëpunimit midis operatorëve të transportit publik dhe organizatave të shoqërisë civile⁴⁷.

Rimodelimi i transportit publik në Krakov

Investimet në transportin publik janë veçanërisht të rëndësishme për qytetet në rritje. Krakovi, si një nga qytetet me rritjen më të shpejtë në Evropë, gjithashtu mori parasysh çështjen e qasjes. Falë mbështetjes financiare të BE, qyteti Krakov investoi në një flotë të re prej 35 tramvajesh modernë me dysheme të ulët dhe me performans efikasiteti energjetik. Vagonat e vjetëruara të tramvajeve që operojnë në rrjetin më shumë se 100 km të gjatë, gradualisht po zëvendësohen nga 35 tramvaje të rinj me dysheme të ulët dhe me efikasitet energjetik⁴⁸. Tramvajet e rinj ofrojnë qasje të lehtë për karrocën me rrota dhe personat në karroca.

47. <https://bit.ly/3bAmGA1> (P 315)

48. <https://bit.ly/3eJbR10>



Krakovi investoi në tramvaje moderne me dysheme të ulët, për të zvogëluar emetimet dhe për t'ua lehtësuar qasjen karrocave

Derisa të zëvendësohen të gjithë tramvajet me dysheme të larta, stafi është trajnuar për të ndihmuar njerëzit me nevoja të veçanta në pikat kryesore të transportit publik. Kjo u arrit në kuadrin e *AENEAS*, një projekt i financuar nga BE që përqendrohet në çështjet e lëvizshmërisë të popullatës në moshë të shtyer. Një pjesë tjetër e projektit përfshinte një fushatë sensibilizuese për fëmijët dhe të rinjtë, që të sillleshin me kujdes ndaj qytetarëve të moshuar në transportin publik⁴⁹.

49. <https://bit.ly/2W8iDoL> (P 270)

Rezervime elektronike për transport publik në Holandën jug-perëndimore

Imagjinoni sikur jetoni në një zonë rurale dhe linja e vetme e autobusëve që mund të përdorni për të udhëtuar në qytetin tjetër është ndërprerë. Kjo ide mund të bëhet realitet nëse operatorët e transportit përballen me sfida, si për shembull mungesë shoferësh, ulje të të ardhurave ose shkurtesa buxheti. Për më tepër, shërbimet me rezervim elektronik apo me ndarje shpenzimesh për udhëtim të përbashkët, si Uber e të ngjashme, të shumtën e rasteve nuk janë në dispozicion në zonat periferike ose rurale⁵⁰.

30.000
udhëtime në vit
/ matje të
suksesshme /
rreth 80
udhëtime në
ditë

92% e
përdoruesve
janë të
kënaqur
nga
shërbimi



Prandaj, provinca holandeze Zeeland, një rajon në jug-perëndim të Holandës, themeloi një shërbim taksi që vepron në gjithë provincën përgjatë linjave të ndërprera të autobusëve. Përdoruesit mund të bëjnë një rezervim paraprak me kompaninë “Haltetaxi”, e cila shërben si një autobus i zakonshëm. Operatori i transportit ka fleksibilitetin të ndalojë në stacione të paralajmëruara, në vend që të operojë në linja të plota të autobusëve me norma të ulëta ndalesash. Shërbimi funksionon çdo ditë deri në orën 23:00 dhe përfshin ndalesa në pikat e transfereve me shërbimet konvencionale të transportit⁵¹.

Cila është dobia nga një rrjet i mirë transporti publik nëse tarifat nuk janë të përballueshme për të gjithë? Kjo pyetje u ngrit nga autoritetet e qytetit të Vienës në vitin 2011. Që nga maji i vitit 2012, me blerjen e një bilete vjetore, i gjithë rrjeti i Vienës mund të shfrytëzohet për vetëm 1 € në ditë. Që nga lirimi i biletës vjetore me çmim 365 €, parapagimet në transportin publik vienez janë dyfishuar. Shifrat e fundit tregojnë se gati 50% e banorëve në Vjenë kanë parapagim vjetor⁵². Sipas vlerësimeve të fundit,

50. <https://bit.ly/2VImZnw>

51. <https://bit.ly/2Y9ObNC>

52. <https://bit.ly/3cltuwa>



Zeeland, rajon në jug-perëndim të Holandës me dendësi të ulët banorësh

gati 40% e të gjitha udhëtimeve në Vienë bëhen me transport publik, në krahasim me rreth 30% me automjete. Përveç uljes së çmimeve, investimet në zgjerimin e shërbimeve të metrosë dhe tramvajit kanë rritur mundësinë e shfrytëzimit nga një numër më i madh i qytetarëve vienezë⁵³.

53. <https://bit.ly/3cTYyZB>

Garantimi i sigurisë së femrave në transportin publik të Hamburgut

Gratë janë një grup i prekshëm i përdoruesve të transportit publik, të cilat shpesh ndjehen të pasigurta në mjediset urbane, veçanërisht gjatë orëve jashtë ngarkesës kryesore të trafikut. Prandaj, shumë operatorë të transportit publik në Evropë kanë investuar në personel sigurie, në infrastrukturën e sigurisë ose në mbikëqyrje.

Në Gjermani, qytete të ndryshme dhe operatorë të transportit publik kanë ndërmarrë iniciativa për të rritur sigurinë e femrave. Përveç 5,900 kamerave të sigurisë, të cilat janë instaluar tashmë në automjete dhe në stacionet e transportit publik në Hamburg, edhe 400 punonjës tjerë mundësojnë udhëtim të sigurt për gratë në gjithë rrjetin e gjerë të transportit publik⁵⁴. Poashtu, janë instaluar një numër i përgjithshëm prej 177 “sistemeve të emergjencës”. Këto sisteme të thirrjeve emergjente ofrojnë një lidhje të drejtpërdrejtë me zyrën qendrore të sigurisë dhe, nëse është e nevojshme, mund të përdoren për të thirrur ndihmë⁵⁵.

54. <https://bit.ly/2zqED6j>

55. <https://bit.ly/359ku0o>



400 persona për
sigurim me orar të
plotë

177 sisteme për
thirrje
emergjente

5,900 kamera



Varshavë – Qasje në mënyrat e transportit

Kryeqyteti polak filloi një iniciativë në gjithë qytetin për të rritur mundësinë e qasjes në mënyrat e ndryshme të transportit përmes kornizës ligjore, e cila garantonte që të gjitha hapësirat publike, rrugët dhe investimet në ndërtim të ishin në përputhje me standardet e qasjes. Pas hyrjes në fuqi të legjislacionit në vitin 2017, u deshën disa vjet për të modifikuar stacionet e metrosë, stacionet e autobusëve dhe stacionet e trenave. Investimet publike kanë përmirësuar dukshëm mundësinë e qasjes në autobusë dhe metro për personat me lëvizshmëri të zvogëluar. Aktualisht, 87% e të gjitha stacioneve të autobusëve plotësojnë standardet e qasjes. Në kuadër të projekteve ndërtimore të Varshavës poashtu përfshihen edhe 40 kilometra shtigje të reja për ciklizëm. Me instalimin e 64 semaforëve me pajisje zanore, u asistuan dhe personat me shikim të dëmtuar⁵⁶.

Përveç këtyre projekteve të mëdha ndërtimore, qyteti i Varshavës gjithashtu investon në tramvaje të rinj me dysheme të ulëta. Kryeqyteti polak bleu gjithsej 273 tramvajë, që do të rrisin shpejtësinë dhe frekuencën e shërbimit të transportit publik⁵⁷. Komisioni Evropian vlerësoi këto përpjekje të jashtëzakonshme dhe shpërbleu Varshavën me çmimin “Qyteti me qasje më të mirë 2020”.

56. <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1141>

57. <https://bit.ly/2Y8eVYN>


40km shtigje
çiklizmi

Rrugët,
hapësirat
publike dhe
ndërtesat duhet
t’u përshtaten
rregullave për
qasje

Trenat dhe
30 stacione
metroje janë
aksesibile për
persona me
lëvizshmëri të
zvogëluar

Të gjithë
autobusët dhe
87 stacionet e
autobusëve u
rinovuan për të
përbushur
standardet e
qasjes





Fond prej 1.25
million euro

U
ndihmuan
më shumë se
350 banorë

Të drejtë
aplikimi
kishin 2,700
persona



Zvogëlimi i ngarkesës në zonën me zero-emetim për grupet me të ardhura të ulëta të Gentit

Në fillim të vitit 2020 qyteti belg i Gentit përkufizoi një zonë me emetime të ulëta⁵⁸. Përveç uljes së pritur të niveleve të ndotjes, zonat me emetim të ulët mund të rezultojnë me një barrë financiare për pronarët e automjeteve me të ardhura të ulëta. Genti miratoi një skemë unike mbështetjeje për të zvogëluar barrën financiare grupeve me të ardhura të ulëta, duke dhënë një shumë bazë prej 1,000 € për automjetet me naftë dhe 750 € për automjetet me benzinë⁵⁹. Kjo shumë e aprovuar u përdor nga 350 banorë për një periudhë tre vjeçare dhe afati përfundimtar ishte në qershor të këtij viti. Me përcaktimin e zonës me emetim të ulët, zyrtarët e qytetit presin që aplikimet në vitin 2020 të shënojnë rritje⁶⁰.

58. https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20190416_04334151

59. <https://bit.ly/2SbTd8f> dhe <https://bit.ly/2VF5XGx>

60. <https://bit.ly/3cluCQq>

EUROPEAN MOBILITY WEEK

16-22 SEPTEMBER 2020

