



Gender Budget Watchdog Network
for a gender equal region



Një Analizë e Thelluar e Sektorit të Transportit: Avancimi i Politikave të Ndjeshme ndaj Gjinisë dhe Klimës

**Raporti për
Shqipërinë**

“Një Analizë e Thelluar e Sektorit të Transportit: Avancimi i Politikave të Ndjeshme ndaj Gjinisë dhe Klimës”

Raporti për Shqipërinë
Autorët: Mirela Arqimandriti

Tiranë, Janar 2025

Kjo analizë është përgatitur me fondet e Agjencisë Austriake për Zhvillim (ADA) dhe Agjencia Suedeze për Bashkëpunim dhe Zhvillim Ndërkombëtar (Sida), në kuadër të projektit Rrjetit Mbikëqyrës të Buxhetimit Gjinor II. Agjencia Austriake për Zhvillim (ADA), njësia operationale e Bashkëpunimit Austriak për Zhvillim, është partneri kontraktues që mbështet këtë projekt.

Përmbajtja e këtij dokumenti është përgjegjësi vetëm e GADC dhe nuk pasqyron domosdoshmërisht pikëpamjet dhe interpretimet e Agjencisë Austriake për Zhvillim dhe Agjencia Suedeze për Bashkëpunim dhe Zhvillim Ndërkombëtar.

TABELA E PËRMBAJTJES

SHKURTIME	8
FALËNDERIME	9
HYRJE	10
PËRMBLEDHJE EKZEKUTIVE	11
 KAPITULLI 1: LIDHJA MES GJINISË, TRANSPORTIT DHE NDRYSHIMEVE LIMATIKE?	15
Roli i transportit në ndryshimet klimatike në Shqipëri	16
Rëndësia në Rritje e Transportit.....	21
Transporti dhe Gjinia	23
Konkluzione	26
Rekomandime	27
 KAPITULLI 2: PËRGJEGJJA GJINORE E POLITIKAVE DHE BUXHETET	31
Agjenda e Gjelbër e Ballkanit dhe Transporti: Relevanca për Objektivat e Zhvillimit të Qëndrueshëm (SDG-të)	32
Politika e Shqipërisë për Transportin	35
Analize e politikave të transportit në Shqipëri duke përdorur metodën e semaforit.....	36
Politikat mjedisore në lidhje me transportin	37
Korniza Institucionale për Transportin.....	39
Konkluzione	41
Rekomandime për Përshejtimin e Agjendës së Gjelbër në Sektorin e Transportit.....	41
 KAPITULLI 3: MODELET GJINORE DHE DIMENSIONI GJINOR I SJELLJEVE TË TRANSPORTIT NË SHQIPËRI	45
Pronësia në mjetet e transportit.....	46
Qasja në mjete transporti	47
Distanca ditore e udhëtimit për punë ose shkollë	48
Koha mesatare e udhëtimit	49
Kostoja e përballueshme e transportit	50

Frekuenca e përdorimit të mjeteve të transportit	52
Arsyet pse nuk përdoren mjetet e transportit.....	54
Arsyet e përdorimit të mjeteve të ndryshme të transportit	57
Arsyet për zgjedhjen e llojit të transportit	57
Perceptimet mbi sigurinë dhe mbrojtjen.....	58
Analiza e Sigurisë së Transportit Publik	59
Analiza e Sigurisë gjatë ecjes në trotuare.....	60
Modelet gjinore në adresimin e ndryshimeve klimatike përmes zgjedhjes së mundësive të transportit.....	61
Perceptimi për ndotjen e ajrit nga automjetet.....	62
Perceptimi për Ndryshimet Klimatike	63
Analiza e ndikimit të transportit në arsim, punësim dhe pjesëmarrje publike.....	64
Ndikimi i individit në ndryshimet klimatike	66
Preferencat dhe arsyet kryesore që pengojnë përdorimin e opsioneve të ndryshme të transportit.....	68
KAPITULLI 4: MËSIMET E NXJERRA NGA PRAKTIKAT E MIRA LOKALE	71
KAPITULLI 5: ZGJIDHJET E TRANSPORTIT GJINOR: MASAT DHE KOSTOT.....	79
KONKLUSIONE	80
REKOMANDIME SIPAS INSTITUCIONEVE	81
Shtojca 1	84
Shtojca 2 – Metodologjia.....	87
Shtojca 3 - Të dhëna demografike	88
Shpërndarja sipas moshës dhe gjinisë.....	89
Shpërndarja e pjesëmarrësve sipas gjinisë dhe rajoneve	90
Statusi sipas gjinisë.....	90
Kufizime nga problemet shëndetësore	91
Punësimi gjatë javës së fundit.....	92
Statusi i punësimit	92
Arsyet e papunësisë.....	93
Të ardhurat individuale	94

Të ardhurat familjare	95
Shtojca 4 – Pyetësi	96
Referenca	96

List of tabelave

Tabela 1.Impakti i ndotjes së ajrit në shëndetin e popullatës në Shqipëri	17
Tabela 2. Vdekjet në total dhe Vdekjet për 100,000 banorë të atribuuara ekspozimit ndaj PM2.5, NO2 dhe O3, 2021.	19
Tabela 3. Mjetet rrugore sipas llojit	21
Tabela 4. Tabela që analizon integrimin gjinor në politikat dhe ligjet e transportit në Shqipëri duke përdorur metodën e semaforit	36
Tabela 5. Siguria në trotuare sipas gjinisë dhe zonës (gjatë ditës) sipas gjinisë (në përqindje) .	60
Tabela 6. Siguria në trotuare sipas gjinisë dhe zonës (gjatë natës), sipas gjinisë (në përqindje)	61
Tabela 7. Analiza e Aksesueshmërisë së Trotuareve për Personat me Aftësi të Kufizuara dhe Karrocet e Fëmijëve	61
Tabela 8. Perceptimi për ndotjen e ajrit nga automjetet sipas zonës (në përqindje).....	62
Tabela 9. Disa çështje që ndikohen nga cilësia e transportit	65
Tabela 10. Interes për përdorimin e formave të ndryshme të transportit për të ndikuar ndryshimet klimatike.....	68

Lista e figurave

Figura 1. Vitet e jetës së humbura për 100,000 banorë gjatë 30 viteve (EEA)	19
Figura 2. Gratë sipërmarrëse sipas aktivitetit ekonomik (në përqindje).....	23
Figura 3. Shpërndarja e pasagjerëve	24
Figura 4. Përdoruesit e biçikletave në Tiranë	25

Lista e grafikëve

Grafiku 1. A zotëroni një nga mjetet.... Sipas gjinisë (në përqindje).....	47
Grafiku 2. Qasja në mjetet e transportit, sipas gjinisë (në përqindje).....	48
Grafiku 3. Distanca ditore e udhëtimit për punë ose shkollë sipas gjinisë (në përqindje)	49
Grafiku 4. Koha mesatare e udhëtimit sipas gjinisë (në përqindje).....	50
Grafiku 5. Përbalueshmëria e kostos së taksisë sipas gjinisë (në përqindje).....	51
Grafiku 6. Përdorimi i autobusit sipas gjinisë (në përqindje)	52

Grafiku 7. Ecja sipas gjinisë (në përqindje)	53
Grafiku 8. Arsyet pse nuk përdoret autobuzi sipas gjinisë (në përqindje).....	55
Grafiku 9. Arsyet për të mos ecur sipas gjinisë (në përqindje).....	56
Grafiku 10. Perceptimi për ndotjen e ajrit nga automjetet sipas gjinisë (në përqindje).....	62
Grafiku 11. Shqetësimi për ndryshimet klimatike, sipas gjinisë, (në përqindje).....	63
Grafiku 12.Shqetësimi për ndryshimet klimatike (sipas zonës) në përqindje	64
Grafiku 13. Perceptimi për ndikimin individual në ndryshimet klimatike sipas gjinisë (në përqindje)	66
Grafiku 14. Perceptimi mbi rolin personal në ndryshimet klimatike sipas gjinisë (në përqindje).....	67
Grafiku 15. Shpërndarja e kampionit sipas gjinisë (në përqindje).....	88
Grafiku 16. Shpërndarja e kampionit sipas gjinisë dhe zonave (në përqindje).....	89
Grafiku 17. Shpërndarja sipas moshës dhe gjinisë.....	89
Grafiku 18. Statusi sipas gjinisë (në përqindje)	90
Grafiku 19. A keni fëmijë sipas gjinisë (në përqindje)	91
Grafiku 20. Kufizime në lidhje me çështje shëndetësore.....	91
Grafiku 21. Punësimi gjatë javës së fundit sipas gjinisë (në përqindje).....	92
Grafiku 22. Statusi i punësimit sipas gjinisë (në përqindje).....	93
Grafiku 23. Arsyet e papunësisë sipas gjinisë (në përqindje).....	94
Grafiku 24. Të ardhurat individuale sipas gjinisë (në përqindje).....	94
Grafiku 25. Të ardhurat familjare sipas gjinisë (në përqindje)	95

SHKURTIME

ADA	Agjencia Austriake për Zhvillim
AGjB	Agjenda e Gjelbër e Ballkanit
AAC	Autoriteti i Aviacionit Civil
AFMIS	Sistemi Informativ Shqiptar i Menaxhimit Financiar
AKM	Agjencia Kombëtare e Mjedisit
ARRSH	Autoriteti i Rugëve të Shqipërisë
ASPA	Shkolla e Administratës Publike
BE	Bashkimi Evropian
BB	Banka Botërore
CO	Monoksid i Karbonit
CO2	Dioksidi i Karbonit
CRPM	Center for Research and Policy Making
DPSHTRr	Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rugor
DT	Dekarbonizimi i Transportit
ECAA	Marrëveshjes së Zonës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit
EEA	Agjencia Evropiane e Mjedisit
EIGE	Instituti Evropian për Barazi Gjinore
EV	Automjetet Elektrike
GHG	Gazi Serrë
GIZ Albania	The Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit in Albania
ILO	Organizata Ndërkombëtare e Punës
INSTAT	Instituti i Statistikave të Shqipërisë
IPA	Instrumenti i Para-anëtarësimit
ITS	Sistemet Inteligjente të Transportit
MFE	Ministria e Financave dhe Ekonomisë
MGjE	Marrëveshja e Gjelbër Evropiane
MShMS	Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale
MTM	Ministria e Turizmit dhe Mjedisit
MIE	Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë
MUQ	Mobiliteti Urban i Qëndrueshëm
NOx	Oksidet e Azotit
OBSH	Organizata Botërore e Shëndetësisë
PM	Grimcat e imëta, Aerosole (PM10 & PM2.5)
PPP	Partneriteti Publiko-Private
RrMBGj	Rrjeti i Mbikëqyrjes së Buxhetit Gjinnor
SDG	Objektivat e Zhvillimit të Qëndrueshëm
SIDA	Agjencia Suedeze për Bashkëpunim dhe Zhvillim Ndërkombëtar
SPOK-COPD	Sëmundja Pulmonare Obstruktive Kronike
TEN-T	Rrjetet TransEvropiane të Transportit
UN	Kombet e Bashkuara
UNDP	Programi i Kombeve të Bashkuara për Zhvillim
VL	Vetëqeverisja Lokale

FALËNDERIME

Ky studim u realizua në kuadër të projektit “Forcimi i transparencës dhe llogaridhënies për barazinë gjinore në Ballkanin Perëndimor dhe Moldavi (Faza II e Rrjetit Mbikëqyrës të Buxhetimit Gjinnor)”, i zbatuar nga Rrjeti i Mbikëqyrjes së Buxhetit Gjinnor dhe i mbështetur nga Agjencia Austriake për Zhvillim (ADA), dhe Agjencia Suedeze për Bashkëpunim dhe Zhvillim Ndërkombëtar (Sida).

Shprehim mirënjohjen tonë të thellë për të gjithë ata që na mbështetën dhe kontribuan në këtë hulumtim.

Së pari, falënderojmë Center for Research and Policy Making, në Maqedoninë e Veriut për mbështetjen dhe udhëzimet e vlefshme që ndihmuan në përfundimin e suksesshëm të këtij studimi.

Gjithashtu, jemi mirënjohës ndaj pjesëmarrësve në anketë dhe intervista, të cilët ndanë kohën dhe përvojat e tyre, duke ofruar të dhëna thelbësore për këtë studim.

Një falënderim i veçantë shkon për ekipin tonë të hulumtimit dhe bashkëpunëtorët, të cilët me përkushtimin dhe aftësitë e tyre ndihmuan në mbledhjen, analizimin dhe dokumentimin e të dhënave.

Falënderojmë edhe politikëbërësit, urbanistët dhe ekspertët e transportit për sugjerimet dhe rekomandimet e tyre të vlefshme, të cilat ndihmuan në formulimin e zgjidhjeve praktike për përmirësimin e infrastrukturës dhe qëndrueshmërisë së transportit.

Ky raport është rezultat i një pune të përbashkët dhe shpresojmë që gjetjet e tij të jenë një burim i dobishëm për politikëbërësit, palët e interesuara dhe publikun e gjerë në përmirësimin e sistemeve të transportit.

HYRJE

Transporti është një faktor thelbësor për zhvillimin ekonomik, kohezionin social dhe mbrojtjen e mjedisit. Ai ndikon drejtpërdrejt në aksesin ndaj arsimit, punësimit, shërbimeve publike dhe pjesëmarrjes qytetare. **Megjithatë, sfidat e transportit në Shqipëri mbeten të shumta**, duke përfshirë mungesën e transportit publik të besueshëm, kostot e larta të udhëtimit dhe pasojat mjedisore nga përdorimi i automjeteve me djegie të brendshme.

Ky studim synon të analizojë ndikimin e **aksesit ndaj transportit në jetën e qytetarëve, me një fokus të veçantë në dallimet gjinore dhe ndikimin e transportit në ndryshimet klimatike**. Ai eksploron se si mungesa ose cilësia e dobët e transportit ndikon në **mundësitë arsimore, vendimet për punësim dhe pjesëmarrjen në proceset e politikëbërjes**.

Nëpërmjet një kombinimi të të dhënave sasiore dhe cilësore, raporti shqyrton **perceptimet e qytetarëve mbi transportin publik dhe alternativat e qëndrueshme**, duke identifikuar barrierat kryesore që pengojnë adoptimin e mjeteve më ekologjike të transportit si makinat elektrike, biçikletat dhe transporti publik i përmirësuar. **Rekomandimet e nxjerra nga ky studim synojnë të ofrojnë masa konkrete për të rritur aksesin në transport, përmirësuar infrastrukturën dhe reduktuar ndikimin negativ në mjedis**.

Përmes këtij studimi, synohet të ndihmohet në **zhvillimin e politikave më efektive dhe gjithëpërfshirëse** për transportin në Shqipëri, duke siguruar një sistem më të drejtë, të sigurt dhe të qëndrueshëm për të gjithë qytetarët.

PËRMBLEDHJE EKZEKUTIVE

Ky raport analizon ndikimin e transportit në **mundësitë socio-ekonomike, aksesin në shërbime dhe ndikimin në ndryshimet klimatike**. Ai thekson **barrierat që hasin qytetarët në përdorimin e transportit publik dhe alternativ**, me një fokus të veçantë në **diferencat gjinore dhe efektet mjedisore**. Gjetjet kryesore nxjerrin në pah **ndikimin e mungesës së transportit në edukim, punësim dhe pjesëmarrjen qytetare**, si dhe perceptimet mbi opsionet alternative të transportit.

Pyetësorit iu përgjigjën **1100 individë nga territori i Republikës së Shqipërisë** nga të cilët **491 vajza e gra** të cilat përbënin (44.6% e totalit), dhe **598 djem e burra** të cilët përbënin (54.4% të totalit). 11 individë ose (1.0% e totalit) zgjodhën **të mos përgjigjen**.

Analiza e shpërndarjes sipas rajoneve rurale apo urbane dhe gjinisë tregon se 137 gra ose (47.7%) jetojnë në zona rurale dhe 354 gra ose (43.5%) jetojnë në zona urbane. Ndërsa 149 burra (51.9%) jetojnë në zona rurale kundrejt 449 burra (55.2%). Ishin 11 individë që preferuan të mos përgjigjen.

Transporti dhe Ndikimi i Tij në Mjedis

- Sektori i transportit është një kontribues kryesor në ndotjen e ajrit dhe ndryshimet klimatike, veçanërisht në qytetet e mëdha si Tirana.
- Transporti rrugor dominon, me alternativa të qëndrueshme ende të pazhvilluara.
- Shumica e të anketuarve (shumë – 64% gra, 53.7% burra) besojnë se automjetet kontribuojnë ndjeshëm në ndotjen e ajrit.
- Banorët urbanë (68%) perceptojnë një ndikim më të madh të makinave në ndotjen e ajrit krahasuar me ata ruralë (62.4%).

Aksesibiliteti dhe Sfida e Transportit Publik

- Mungesa e transportit publik pranë vendbanimeve është një nga shqetësimet kryesore. 47.5% e grave dhe 38% e burrave raportojnë vështirësi për të aksesuar transportin publik pranë vendbanimit të tyre.
- Koha e shpenzuar në transport është një shqetësim më i madh për burrat (31%) sesa për gratë (29.3%), duke treguar se ata mund të kenë udhëtime më të gjata për punë.
- Gratë përballen me më shumë pasiguri në transportin publik (33.3%) sesa burrat (28.2%), duke ngritur shqetësime mbi sigurinë në mjediset e transportit publik.
- Shumë qytetarë (28.8% gra dhe 28.6% burra) theksojnë mungesën e aksesit për personat me aftësi të kufizuara, duke sugjeruar nevojën për përmirësime infrastrukturore.
- Dëshira për të mos përdorur transportin publik çdo ditë është më e lartë tek gratë (26.3%) sesa tek burrat (22.9%), ndoshta për shkak të përvojave të pakëndshme ose mungesës së komoditetit.

Ndikimi i Transportit në Edukim dhe Punësim

- 265 individë (92 gra dhe 171 burra) nuk kanë vazhduar shkollimin për shkak të mungesës së transportit të përshtatshëm.
- Refuzimi i punës për shkak të transportit të papërshtatshëm ka ndikuar në një numër të konsiderueshëm të qytetarëve:
 - 487 individë (223 gra dhe 263 burra) kanë refuzuar një ofertë pune për shkak të mungesës ose papërshtatshmërisë së transportit publik.
 - Ky problem është më i theksuar tek burrat (263) sesa tek gratë (223), duke sugjeruar se ata janë më të varur nga transporti për punët e tyre.
- Mungesa e transportit ka ndikuar gjithashtu në pjesëmarrjen qytetare, me 446 individë (198 gra dhe 245 burra) që nuk kanë marrë pjesë në procese të politikëbërjes për këtë arsye.

Perceptimi dhe Përdorimi i Transportit Alternativ

Ekziston një interes në rritje për transportin alternativ, por barrierat ekonomike dhe infrastrukturore mbeten pengesat kryesore.

- Makinat elektrike:
 - 645 persona i konsiderojnë si opsion të mirë, por kostoja e lartë (114 persona) mbetet pengesa kryesore.
- Makinat e përbashkëta (carpooling):
 - Ky opsion është mbështetur nga 315 persona, por vështirësia në koordinim (174 persona) dhe preferenca për pavarësi (100 persona) janë shqetësime kryesore.
- Autobusët:
 - Shërbimi është i mbështetur nga 365 persona, por 452 persona e konsiderojnë të papërshtatshëm për shkak të mungesës së linjave (114 persona) dhe orareve të kufizuara (75 persona).
- Biçikletat dhe biçikletat elektrike:
 - Një numër i lartë i qytetarëve i mbështet (561 për biçikleta të zakonshme dhe 537 për biçikleta elektrike), por shqetësimet për infrastrukturën (67 individë për biçikleta elektrike dhe 56 për biçikleta të zakonshme) mbeten pengesa kryesore.
- E-skuterët:
 - Ky opsion është mbështetur nga 313 persona, por refuzohet nga 352 të tjerë për shkak të rrezikshmërisë (157 persona), mungesës së infrastrukturës (113 persona) dhe faktit që nuk u pëlqen (154 persona).

Rekomandime për Përmirësim

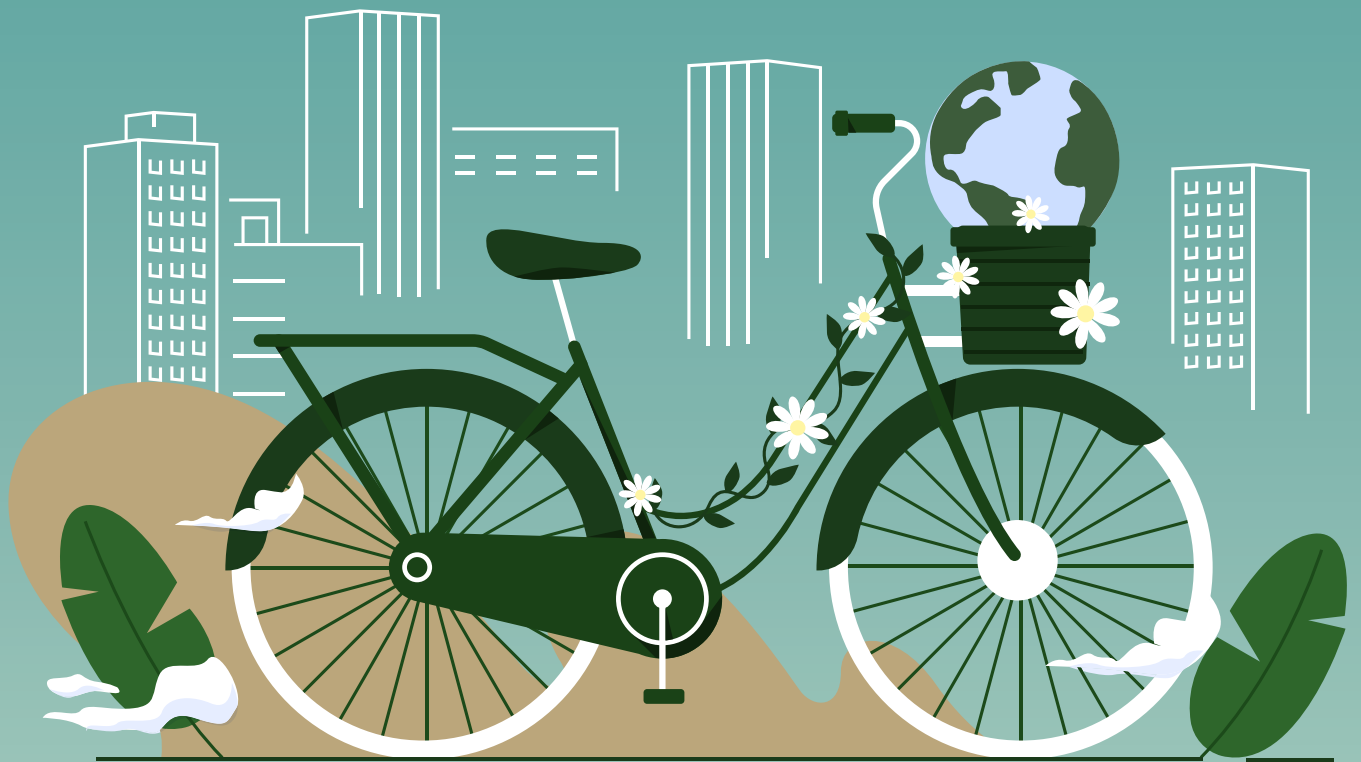
Për të përmirësuar aksesin dhe cilësinë e transportit, raporti sugjeron:

- Investime në transportin publik të qëndrueshëm – përfshirë elektrifikimin e autobusëve, ndërtimin e korsive për biçikleta dhe skuterë, dhe përmirësimin e infrastrukturës për transport publik.
- Përmirësimi i sigurisë në transportin publik – veçanërisht për gratë, përmes monitorimit më të mirë dhe krijimit të kushteve më të sigurta për udhëtarët.

- Lehtësimi i aksesit për personat me aftësi të kufizuara, duke përmirësuar infrastrukturën dhe shërbimet e dedikuara.
- Politika subvencionuese për transportin e gjelbër, për ta bërë atë më të përballueshëm për qytetarët.
- Ndërgjegjësim mbi opsionet alternative të transportit për të nxitur sjellje më të qëndrueshme në përdorimin e transportit.

Raporti nxjerr në pah se mungesa e transportit të përshtatshëm dhe të përballueshëm ndikon negativisht në edukim, punësim dhe pjesëmarrjen qytetare. Gratë raportojnë më shumë pasiguri në transportin publik, ndërsa burrat kanë më shumë vështirësi për aksesin në punë dhe pjesëmarrjen në politikëbërje për shkak të transportit.

Investimet në transportin e qëndrueshëm dhe masat për të rritur aksesin dhe sigurinë janë thelbësore për të zvogëluar barrierat dhe për të përmirësuar cilësinë e jetës së qytetarëve. Përmes politikave të drejtuara drejt transportit të gjelbër dhe gjithëpërfshirës, Shqipëria mund të reduktojë ndikimin e transportit në ndryshimet klimatike dhe të krijojë një sistem më të drejtë dhe efikas për të gjithë.



KAPITULLI I

LIDHJA MES GJINISË, TRANSPORTIT DHE NDRYSHIMEVE KLIMATIKE?

ROLI I TRANSPORTIT NË NDRYSHIMET KLIMATIKE NË SHQIPËRI

Sektori i transportit luan një rol të rëndësishëm në emetimet e gazit serrë (GHG)¹ në Shqipëri, duke kontribuar në ndryshimet klimatike dhe degradimin e mjedisit.² Sektori i Transportit është sektori më i madh në konsumimin e energjisë në Shqipëri dhe luan një rol të rëndësishëm në konsumimin e burimeve energjetike. Pas vitit 1990, ka pasur një rritje të konsiderueshme të aktivitetit të transportit, veçanërisht për transportin rrugor, që ka çuar në një rritje të madhe të konsumit të karburanteve për transport, kryesisht naftë dhe benzinë.

Sektori i transportit shkakton ndikime të mëdha negative në mjedis dhe shëndetin njerëzor. Transporti është përgjegjës për rreth një të katërtën e emisioneve totale të gazrave serrë (GHG) të BE-së dhe shkakton ndotje ajri, ndotje zanore dhe fragmentim të habitateve.

Më konkretisht, ai është sektori i vetëm kryesor ekonomik në Evropë ku GHG-të janë rritur që nga viti 1990 dhe gjithashtu është kontribuuesi më i madh në emisionet e oksideve të azotit, të cilat dëmtojnë shëndetin dhe mjedisin.³ Po ashtu, transporti rrugor është një nga burimet kryesore të ndotjes zanore të mjedisit në Evropë.

Për të llogaritur kërkesën e ardhshme për energjinë e transportit, sektori u nda në dy nën-sektore: transporti i ngarkesave dhe pasagjerëve. Për sektorin e transportit, dy tregues kryesorë parashikojnë kërkesën për transport pasagjerësh dhe ngarkesash: pasagjerë-km dhe ton-km. Parashikohet që ton-km të rritet me 85% deri në vitin 2030 krahasuar me vitin 2014, ndërsa pasagjerë-km do të rritet me 37%. Pjesa më e madhe e transportit bëhet nga mjetet rrugore. Sektorin e transportit i

1 Albania First Biennial Update Report, UNDP, 2021. Online:

https://unfccc.int/sites/default/files/resource/First%20Biennial%20Update%20Report%20for%20Albania_EN.pdf

2 Emisionet e gazeve serrë (GHG) nga sektori i energjisë përfshijnë ato që lëshohen si rezultat i aktiviteteve të djegies së karburanteve, si dhe emisionet e gazrave të shpërthyer nga nxjerrja e karburanteve të ngurta dhe transmetimi dhe shpërndarja e karburanteve të lëngshme dhe gazorë. Emisionet ndahen në kategoritë e mëposhtme: Industria e Energjisë, Industrinë e Prodhimit dhe Ndërtimit, Transporti, Sektore të Tjerë (Tregti/Institucione, Rezidenciale dhe Bujqësi/Pylltarësi/Peshkim) dhe Jo të Specifikuara. Për më tepër, janë llogaritur emisionet e gazrave të shpërthyer nga nxjerrja e lignitit dhe aktivitetet e rafinimit të naftës. Analiza tregon se Transporti është kategoria më e rëndësishme gjatë gjithë viteve, pasuar nga Industria e Prodhimit dhe Ndërtimi (të lidhura me konsumimin e karburanteve).

3 European Environment Agency. Online: <https://ëëë.eea.europa.eu/en/topics/in-depth/transport-and-mobility?activeTab=07e50b68-8bf2-4641-ba6b-eda1afd544be&activeAccordion=554eebb5-4347-4f84-aba8-adf7c3987c2e>

Shqipërisë është rritur shpejt që nga viti 2000.⁴ Megjithëse infrastruktura rrugore po përmirësohet dita ditës, numri i mjeteve në qarkullim është rritur, çka çon në një ngarkesë gjithnjë e më të madhe të trafikut total. Sektori i transportit konsumon sasi të konsiderueshme energjie (kryesisht në formën e naftës dhe benzinës).

Sipas raporteve të fundit, sektori është një nga emetuesit më të mëdhenj të dioksidit të karbonit (CO₂), i nxitur nga një mbështetje në rritje e automjeteve private, flotat e vjetra të automjeteve dhe investimet e kufizuara në sistemet e transportit të qëndrueshëm. Zonat urbane si Tirana përjetojnë emetime veçanërisht të larta, pasi bllokimi dhe infrastruktura e vjetër e transportit publik e përkeqësojnë problemin.

Qendrat urbane në Shqipëri përballen me përkeqësimin e cilësisë së ajrit, kryesisht për shkak të mjeteve të vjetra me naftë dhe emisioneve industriale, veçanërisht nga bujqësia. Problemet kryesore përfshijnë: ndotjen nga plehrat azotike në ujë dhe ajër, si dhe teknikat e djegies së hapësirave që çlirojnë grimca të imëta dhe hiri në ajër.⁵

Numri total i mjeteve rrugore është rritur me rreth 220,000 nga viti 2015 në 2022, ose me 30%. Në këtë rritje, mjetet rrugore me naftë kanë kontribuar më shumë, duke u shtuar me rreth 158,000 gjatë kësaj periudhe.⁶ Kjo rritje e numrit të automjeteve, veçanërisht atyre me naftë, ka ndikuar në përkeqësimin e cilësisë së ajrit në qytetet kryesore të vendit.⁷

Ndotja e ajrit e lidhur me transportin është e lidhur me nivele të rritura të grimcave të imëta (PM_{2.5}), oksideve të azotit (NO_x) dhe monoksidit të karbonit (CO), të cilat jo vetëm që kontribuojnë në ngrohjen globale, por gjithashtu shkaktojnë cilësi të dobët të ajrit, e cila paraqet rreziqe të rënda për shëndetin publik. Organizata Botërore e Shëndetësisë (OBSh) vlerëson se ndotja e ajrit në zonat urbane të Shqipërisë çon në sëmundje të ndryshme të frymëmarrjes dhe kontribuon në rritjen e shkallëve të vdekshmërisë së parakohshme, veçanërisht tek popullatat vulnerabël si fëmijët, të moshuarit dhe njerëzit me kushte shëndetësore të mëparshme.⁸

Tabela 1. Impakti i ndotjes së ajrit në shëndetin e popullatës në Shqipëri

Shteti	Mesatarja e peshuar e popullatës (PM _{2.5})	Vdekje të atribuueshme (PM _{2.5})	Mesatarja e peshuar e popullatës (NO ₂)	Vdekje të atribuueshme (NO ₂)	Mesatarja e peshuar e popullatës (O ₃)	Vdekje të atribuueshme (O ₃)
Shqipëri	15.8	3,460	12.4	310	95	680
EU27	11.4	239,000	14.1	48,000	92	70,000
Totali	11.5	269,000	15.7	66,000	91	81,000

Burimi: Agjencia Evropiane e Mjedisit

4 Albania First Biennial Update Report, UNDP, 2021. Online:

https://unfccc.int/sites/default/files/resource/First%20Biennial%20Update%20Report%20for%20Albania_EN.pdf

5 Research on mainstreaming gender into efforts to fight climate change, 2023. Online: <https://observator.org.al/ep-content/uploads/2024/02/Research-on-mainstreaming-gender-into-efforts-to-fight-climate-change-in-Albania-Post.pdf>

6 INSTAT

7 Ndotja e ajrit nga makinat, raporti: Moshë mesatare e mjeteve nuk është ulur, dominon nafta - Bota Sot

8 UN Albania, 2024, Online: <https://albania.un.org/en/280957-let%E2%80%99s-ëork-together-address-air-pollution-and-save-lives>

Ndotja e ajrit nga transporti është një sfidë urgjente në Shqipëri, me emetimet e oksideve të azotit, grimcave dhe ndotësve të tjerë që kontribuojnë në cilësinë e dobët të ajrit në qendrat urbane. Për më tepër, ndotja e ajrit është bërë një problem serioz shëndetësor në Shqipëri. Sipas një raporti të Bankës Botërore, ndotja e ajrit shkakton rreth 10% të vdekjeve në vend. Në vitin 2019, kjo përkthehet në 2,257 vdekje, që janë të lidhura drejtpërdrejt me ekspozimin ndaj ajrit të ndotur.⁹

Sipas Raportit të Gjendjes së Mjedisit për vitin 2022, publikuar nga Agjencia Kombëtare e Mjedisit (AKM), theksohet se rritja e numrit të automjeteve, veçanërisht atyre me naftë, ka ndikuar negativisht në cilësinë e ajrit, veçanërisht në zonat urbane si Tirana. Për shembull, matjet e cilësisë së ajrit në Tiranë tregojnë se nivelet e PM10 dhe PM2.5¹⁰ shpesh tejkalojnë vlerat kufitare të lejuara, duke paraqitur rreziqe për shëndetin publik. Raporti gjithashtu nënvizon nevojën për masa të menjëhershme për të përmirësuar cilësinë e ajrit, duke përfshirë promovimin e transportit publik dhe përdorimin e automjeteve me emetime të ulëta.

KUTIA 1.

Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale ka realizuar një studim ekologjik për të analizuar efektet e faktorëve socio-ekonomikë dhe ndotjes së ajrit në prevalencën e sëmundjeve pulmonare obstruktive kronike (SPOK- COPD) në nivelin e popullsisë në Shqipëri.

Sipas metodologjisë u mbledhën të dhëna nga 61 bashki të Shqipërisë për të vlerësuar lidhjen midis ekspozimeve mjedisore, kushteve të jetesës dhe faktorëve socio-ekonomikë me prevalencën e sëmundjes pulmonare obstruktive kronike. Si rezultat dhe nga analiza e regresit u konkludua se për çdo përqindje rritje në përqendrimin e PM2.5 në qytetet shqiptare, u vërejt një rritje prej 32% në prevalencën e COPD. Po ashtu, ka pasur një rritje të prevalencës së COPD që lidhet me rritjen e popullsisë urbane dhe numrit të mjeteve të regjistruara për qytet. Sipas regresionit të kryer në studimin tonë, lidhja midis prevalencës së COPD dhe niveleve të PM2.5 është aq e fortë dhe e përcaktuar sa sugjerohet edhe nga literatura. Kjo do të thotë se në qytetet me përqendrim më të lartë të ndotësve të ajrit, ka një prevalencë më të lartë të COPD. Për më tepër, qytetet me përqendrim më të lartë të ndotësve të ajrit janë ato me dendësinë më të lartë të popullsisë, dhe si pasojë me numrin më të lartë të makinave.

Burimi: Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale, 2022. Air Pollution and Socio-Economic Determinants of Chronic Obstructive Pulmonary Disease in Albania, Ministry of Health and Social Protection. (Autorët: Shehu E., Farruku H., Smaili H.).

Shënim: PM10 dhe PM2.5 janë grimca të ngurta ose pika të lëngshme që ndodhen në ajër dhe janë ndotës të rëndësishëm për mjedisin dhe shëndetin publik. PM10 ka një diametër deri në 10 mikrometra dhe përfshin pluhurin, polenin dhe mykun, duke ndikuar kryesisht në rrugët e frymëmarrjes, ndërsa PM2.5, që ka një diametër më të vogël (≤ 2.5 mikrometra), përbëhet nga kimikate të dëmshme dhe mund të depërtojë thellë në mushkëri dhe qarkullimin e gjakut. Burimet kryesore të këtyre grimcave janë aktivitete të ndryshme si ndërtimi, djegia e druve, automjetet, termocentralet dhe industria. PM10 mund të shkaktojë acarime të frymëmarrjes dhe astmë, ndërsa PM2.5 është më i dëmshëm, duke çuar në sëmundje kardiovaskulare, pulmonare dhe rrezik për kancer të mushkërive. Organizata Botërore e Shëndetësisë (OBSh) rekomandon që nivelet mesatare vjetore të PM10 të jenë më pak se $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ dhe të PM2.5 më pak se $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$, ndërsa në Shqipëri, veçanërisht në qytetet si Tirana, shpesh ndodhin tejkallime të këtyre kufijve, duke përbërë një rrezik të madh për shëndetin dhe mjedisin.

⁹ Raporti i Bankës Botërore, ndotja e ajrit shkakton 10% të vdekjeve në Shqipëri - Sociale

¹⁰ Albania – air pollution country fact sheet 2024, European Environment Agency. Online: [Albania – air pollution country fact sheet 2024 | European Environment Agency's home page](#)

Studimet tregojnë se nivelet e ndotjes së ajrit të Tiranës shpesh tejkalon kufijtë e rekomanduar të Organizatës Botërore të Shëndetësisë (OBSH), me emetimet e automjeteve që përbëjnë një pjesë të konsiderueshme. Pasojat shëndetësore të kësaj ndotjeje janë të rënda, veçanërisht për popullatat vulnerabël. Raste të shtuara të sëmundjeve të frymëmarrjes si astma dhe sëmundjet pulmonare obstruktive kronike, si dhe probleme kardiovaskulare, janë raportuar në zonat me aktivitet të lartë transporti. Barra ekonomike e kostove të kujdesit shëndetësor lidhur me ndotjen e ajrit po rritet gjithashtu, duke shtuar presionin mbi sistemet e shëndetit publik.¹¹

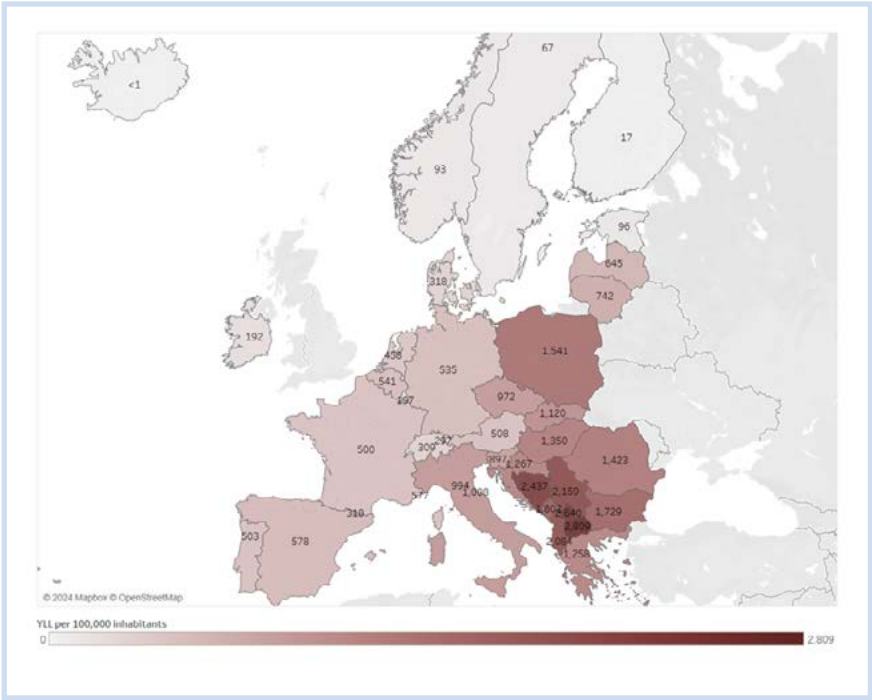
Tabela 2. Vdekjet në total dhe Vdekjet për 100,000 banorë të atribuara ekspozimit ndaj PM2.5, NO2 dhe O3, 2021.

	PM2,5		NO2		O3	
Vendi	Vdekje	Vdekje/ 100,000 banore	Vdekje	Vdekje/ 100,000 banore	Vdekje	Vdekje/ 100,000 banore
Shqipëri	37,000	1,308	3,100	109	3,600	127

Burimi: European Environment Agency

Ndryshimet klimatike dhe emetimet e transportit kryqëzohen me aspektet gjinore në mënyra komplekse. Gratë në Shqipëri shpesh përballen me sfida të lëvizshmërisë për shkak të faktorëve socialë dhe ekonomikë, duke përfshirë aksesin e kufizuar në mundësi transporti të përballueshme dhe të sigurt. Ndërsa ndryshimet e shkaktuara nga klima, si nxehtësia ekstreme ose përmytjet, prishin më tej sistemet e transportit dhe pikërisht gratë - veçanërisht ato në zonat rurale - preken në mënyrë disproporcionale.

Figura 1. Vitet e jetës së humbura për 100,000 banorë gjatë 30 viteve (EEA)



Burimi: European Environment Agency¹²

11 European Environmnet Agency, 2023. Harm to Human Health from Air pollution. Burden of disease 2023 - Table 2 and 3, European Environment Agency, <https://www.eea.europa.eu/publications/harm-to-human-health-from-air-pollution/table-2>

12 New EU air quality rules: Air pollution still the top environmental health risk to Europeans | Euronews

Për më tepër, gratë kanë më pak gjasa se burrat të zotërojnë automjete private dhe varen më shumë nga transporti publik. Kjo nevojë i bën ato më të prekshme ndaj efekteve negative të sistemeve joadekuate të transportit, duke përfshirë vonesat, shqetësimet e sigurisë dhe ekspozimin ndaj mjediseve të ndotura. Adresimi i këtyre sfidave specifike gjinore është thelbësor për krijimin e një sistemi transporti të barabartë dhe të qëndrueshëm.

Shqipëria ka filluar të përafrojë politikat e saj të transportit me synimet klimatike të Bashkimit Evropian (BE), duke përfshirë futjen e stimujve të automjeteve elektrike dhe investimet në transportin publik. Megjithatë, mbetet shumë punë për të integruar çështjet gjinore në këto nisma. Disa nga çështjet janë: Promovimi i planifikimit urban me ndjeshmëri gjinore për të siguruar që sistemet e transportit të plotësojnë nevojat e të gjithë përdoruesve. Mbështetja e tranzicionit drejt automjeteve me emetim të ulët përmes subvencioneve dhe përmirësimeve të infrastrukturës si dhe trajtimi i emetimeve të lidhura me transportin është thelbësor për qëllimet klimatike dhe shëndetin publik të Shqipërisë.

Duke përfshirë qasje të ndjeshme gjinore në planifikimin e transportit, Shqipëria mund të sigurojë që kalimi drejt lëvizshmërisë së qëndrueshme të jetë gjithëpërfshirës dhe i barabartë.

Ndryshimet klimatike kanë ndikim të konsiderueshëm në shëndetin dhe higjienën e popullsisë, duke kontribuar në përkeqësimin e disa sëmundjeve kronike. Astma, për shembull, përkeqësohet për shkak të ndryshimeve në sezonet e polenit, rritjes së alergenicitetit, dhe ekspozimit ndaj ndotësve të ajrit. Faktorët klimatikë si temperatura, lagështia dhe lëvizja e ajrit kanë një ndikim të drejtpërdrejtë në cilësinë e ajrit dhe ndotësit që ndikojnë në shëndet.¹³ Nga ana tjetër transporti luan një rol të rëndësishëm në përkeqësimin e shëndetit dhe higjienës në rajonet e prekura nga ndryshimet klimatike, duke përfshirë edhe rajone që derimë tani nuk kanë patur ngarkesa ndotjesh sic është Rajoni i Vlorës (Sipas një studimi të OBSH-së, në vitin 2005 koncentrimet vjetore të grimcave të ngurta (PM2.5) në të gjitha qytetet e zgjedhura të Ballkanit Perëndimor (përveç Vlorës, Shqipëri) tejkalonin vlerën e cilësisë së ajrit prej prej 10 µg/m³.¹⁴ Emetimet nga sektori i transportit janë një burim i madh i ndotjes së ajrit, duke përkeqësuar ndjeshëm sëmundje si astma dhe problemet kardiovaskulare. Rajoni i Vlorës, për shkak të turizmit sezonal dhe trafikut të rënduar, është veçanërisht i prekshëm nga efektet e transportit për shkak të trafikut të rënduar gjatë sezonit turistik që rrit ndotjen e ajrit dhe zhurmat urbane. Pritet që deri në vitin 2031, rritja e emetimeve nga transporti të kontribuojë në një rritje të rasteve të astmës dhe stresit termik, veçanërisht në grupet e ndjeshme të popullatës, me rreth 800-1,200 rasteve të astmës ose të sëmundjeve kardiovaskulare me Gjirokastrën si zonën më të goditur.¹⁵ Po ashtu, përhapja e sëmundjeve infektive dhe parazitare pritet të rritet për shkak të temperaturave më të larta, duke sfiduar më tej përpjekjet për mbrojtjen e shëndetit publik në rajon.

13 Air Pollution and Human Health: The Case of the Eastern Balkans, UN Environment, 2019. Online: https://api.developmentaid.org/api/frontend/cms/file/2019/06/Air-Quality-and-Human-Health-Report_Case-of-Eastern-Balkans_preliminary_results.pdf?utm_source=chatgpt.com

14 Air Pollution and Human Health: The Case of the Eastern Balkans, UN Environment, 2019. Online: https://api.developmentaid.org/api/frontend/cms/file/2019/06/Air-Quality-and-Human-Health-Report_Case-of-Eastern-Balkans_preliminary_results.pdf?utm_source=chatgpt.com

15 Ibid.

Rëndësia në Rritje e Transportit

Transporti në Shqipëri po fiton rëndësi në rritje si një gur themeli i zhvillimit ekonomik dhe lidhjes shoqërore. Megjithatë, të kuptuarit e ndikimit të tij në rritje kërkon një ekzaminim të tendencave në pronësinë e automjeteve, demografinë e shoferëve dhe punësimin në sektorin e transportit. Numri i mjeteve automobilistike të regjistruara në Shqipëri ka ardhur në rritje të vazhdueshme gjatë dekadës së fundit, duke reflektuar rritjen e aktivitetit ekonomik dhe kërkesat e lëvizshmërisë personale. Tabela më poshtë tregon numrin e mjeteve rrugore sipas llojit që qarkullojnë në Shqipëri.

Tabela 3. Mjetet rrugore sipas llojit

Mjetet rrugore sipas llojit	TR III-2023	TR IV-2023	TR I-2024	TR II-2024	TR III-2024
Gjithsej	848,127	867,765	887,321	914,925	939,152
Autovetura	682,806	699,337	715,700	738,299	758,690
Automjet për transport të përzier	53,121	53,915	54,627	55,767	56,522
Motor	46,855	48,027	49,377	51,890	53,937
Kamion	15,431	15,651	15,878	16,134	16,296
Autobus	8,456	8,562	8,640	8,758	8,829
Automjet për transport të veçantë	8,281	8,441	8,585	8,832	9,002
Automjet për përdorim të veçantë	4,453	4,540	4,600	4,674	4,759
Rimorkio për transport mallrash	1,856	1,888	1,929	1,972	1,993
Të tjera	26,868	27,404	27,985	28,599	29,124

Burimi: Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor. Llogaritje nga INSTAT

Sipas të dhënave të Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor dhe përlllogaritjeve të INSTAT¹⁶ në tremujorin e tretë 2024, numri gjithsej i mjeteve rrugore me status “aktiv” dhe “të çregjistruar përkohësisht” që qarkullojnë në territorin e Republikës së Shqipërisë deri në Shtator 2024, rezulton 939.152 mjete. Në kategorinë e mjeteve rrugore sipas llojit, përqindjen më të madhe ndaj numrit gjithsej të mjeteve rrugore e zënë “Autoveturat” (80,8 %), “Automjetet për transport të përzier” (6,0 %) dhe “Motor” (5,7 %). Sipas të njëjtave burime, në tremujorin e tretë 2024, numri më i lartë i mjeteve rrugore është në qarkun e Tiranës, duke zënë 34,9 % të mjeteve rrugore gjithsej në vend, pasuar nga qarku i Durrësit me 13,5 % të mjeteve rrugore gjithsej. Qarqet me numrin më të vogël të mjeteve rrugore janë qarku i Gjirokastrës me 2,2 % dhe qarku i Kukësit me 2,3 % të mjeteve rrugore gjithsej. Marka “Mercedes Benz” është marka me qarkullim më të lartë në vend në kategorinë e mjeteve rrugore me 18,0 %, e ndjekur nga marka “Volkswagen” me 16,3 % dhe “Daimler Chrysler” 8,2 %.

16 Instituti i Statistikave të Shqipërisë, 2024. Online: [Transporti, Aksidentet dhe Karakteristikat e Mjetet Rrugore | Instat](#)

Pavarësisht kësaj rritjeje, Shqipëria ende përballet me sfida në modernizimin e automjeteve. Një pjesë e madhe e flotës përbëhet nga automjete të vjetra të përdorura, shumë prej të cilave janë modele me naftë me emetim të lartë të importuara nga vende të tjera evropiane. Ky trend paraqet rreziqe mjedisore dhe shëndetësore, ndërkohë që nënvizon nevojën për politika që promovojnë automjete më të pastra dhe më efikase.

Shpërndarja gjinore e mbajtësve të patentës së shoferit dhe pronësia e automjeteve në Shqipëri zbulon pabarazi të konsiderueshme: Të dhënat nga Ministria e Brendshme tregojnë se afërsisht 73.9% e patentave mbahen nga meshkujt, ndërsa femrat përbëjnë vetëm 26.1%. Ky boshllëk nxjerr në pah barrierat kulturore dhe socio-ekonomike që kufizojnë lëvizshmërinë e grave.

Sipas studimeve të GIZ, Albania, në Tiranë, shoferi tipik i makinës është një burrë në moshë mesatare, pasi kategoria e popullsisë që raporton përdorimin e makinës janë kryesisht burra, qytetarë midis 30 dhe 45 vjeç, të punësuar dhe me të ardhura të mjaftueshme.¹⁷ Ndërsa individët nga kategoritë e tjera (gra, të rinj nën 30 dhe më të moshuar se 45 vjeç, individë që jetojnë në familje me të ardhura të ulëta dhe të papunë) kanë më pak mundësi për të drejtuar një makinë. 26% e grave që përdorin transportin publik do të kishin mundësinë të përdornin makinën, por kanë zgjedhur të përdorin autobusët.¹⁸

Grupet që janë më pak të mundura të drejtojnë një makinë janë: të rinjtë nën 30 vjeç, individët mbi 45 vjeç, studentët, amvisat, pensionistët dhe ata që kanë vështirësi për të mbuluar nevojat bazë. Ndërsa grupet që janë më të mundura të drejtojnë një makinë përfshijnë burrat dhe gratë mes 30-45 vjeç, të punësuar dhe me të ardhura të mjaftueshme.

Sektori i transportit në Shqipëri është mjaft i rëndësishëm jo vetëm për përdoruesit e mjeteve të transportit, por përfshin logjistikën, transportin publik dhe mirëmbajtjen e rrugëve, dhe ka një ndikim të rëndësishëm në ekonominë e vendit. Megjithatë, të dhënat të ndara sipas gjinisë për punësimin në këtë sektor janë të kufizuara. Në sektorin e transportit, gratë janë të përfaqësuara kryesisht në pozita administrative dhe menaxheriale, ndërsa prania e burrave dominon në pozita teknike dhe operacionale. Kjo ndarje gjinore është e lidhur me stereotipat gjinorë dhe normat shoqërore që ndikojnë në zgjedhjet profesionale. Për shembull, mungesa e transportit publik është identifikuar si një pengesë për aktivizimin e grave në tregun e punës, veçanërisht për ato që jetojnë në zona rurale dhe periferike.¹⁹

Gratë janë aktive në formësimin e të ardhmes së Shqipërisë, por janë të nën-përfaqësuara në sektorin e transportit.²⁰ Pavarësisht përmirësimeve të përgjithshme në barazinë gjinore në Shqipëri, sektori i transportit mbetet i dominuar nga burrat. Të dhënat tregojnë se gratë janë të përfaqësuara shumë më pak në këtë sektor, përveç pozitave administrative dhe menaxheriale.

17 Sustainable Urban Mobility through a gender lens in Tirana, GIZ Albania, 2023. Online:

<https://transformative-mobility.org/ep-content/uploads/2023/09/2023-09-Gender-Data-Urban-Mobility-Tirana.pdf>

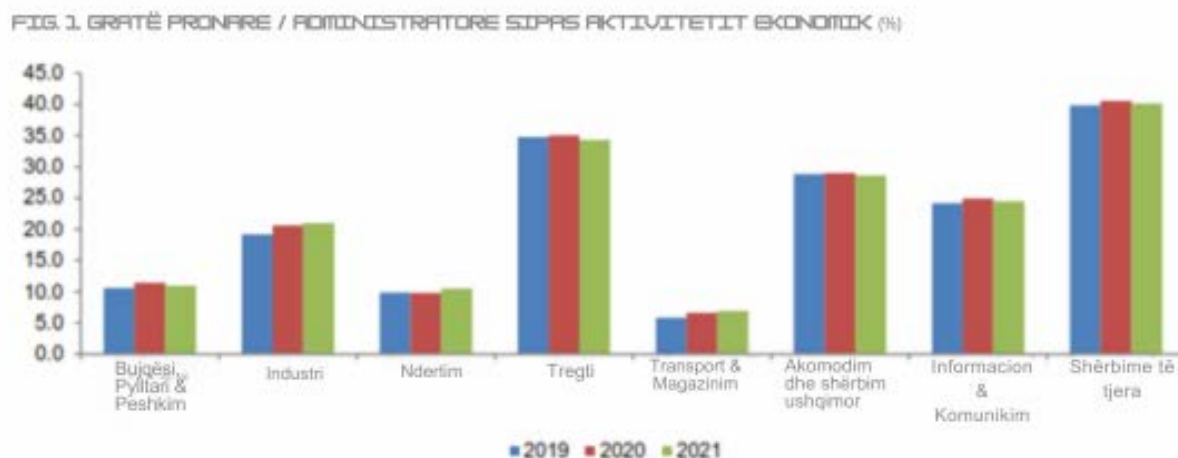
18 Sustainable Urban Mobility through a gender lens in Tirana, GIZ Albania, 2023. Online:

<https://transformative-mobility.org/ep-content/uploads/2023/09/2023-09-Gender-Data-Urban-Mobility-Tirana.pdf>

19 Gender Alliance for Development Center. 2021. Statusi i punësimit të vajzave e grave në Shqipëri e Kosovë me histori suksesi nga rajoni. Online: [Raport Final Shqip_Forum NORAD.pdf](#)

20 Sustainable Urban Mobility through a gender lens in Tirana, GIZ Albania, 2023. Online:

<https://transformative-mobility.org/ep-content/uploads/2023/09/2023-09-Gender-Data-Urban-Mobility-Tirana.pdf>

Figura 2. Gratë sipërmarrëse sipas aktivitetit ekonomik (në përqindje)

Burimi: INSTAT, Press release (Professional design)

Transporti dhe Gjinia

Për të adresuar sfidat me të cilat përballen gratë si përdoruese të transportit, fillimisht duhet kuptuar se si gratë udhëtojnë. Në përgjithësi, për shkak të dallimeve të roleve dhe sjelljeve të mësuara, shumica e përgjegjëseve dhe detyrave në lidhje me kujdesin, punën në shtëpi, kujdesin për të moshuarit, blerjet, shërbimet arsimore dhe shëndetësore, përfshijnë gratë që udhëtojnë me fëmijë, të moshuar, persona me aftësi të kufizuara ose mallra. Ky është shpesh rasti edhe kur të dy partnerët në një marrëdhënie heteroseksuale janë duke punuar, me gratë që marrin përsipër barrën më të madhe të këtyre detyrave shtëpiake dhe të kujdesit përveç profesioneve të tyre. Gratë kanë më shumë gjasa të ndërmarrin modele më të shkurtra, më komplekse të lëvizjes dhe “zinxhir udhëtimi”, i cili përfshin përdorimin e mënyrave të shumta të transportit dhe udhëtimet me shumë ndalesa për të balancuar këto përgjegjësi.²¹ Gratë mbajnë barrën e planifikimit, dizajnit dhe infrastrukturës së keqe të transportit që është e papërshtatshme për nevojat e tyre dhe nuk lehtëson modelet e tyre të lëvizjes. Kufizime të tilla kanë pasoja të mëdha në jetën e grave, duke përfshirë aftësinë e tyre për të hyrë në arsim dhe punësim, dhe për të përmbushur nevojat e tyre të përditshme.

Shqetësimet e sigurisë janë një çështje kryesore për gratë dhe pakicat seksuale dhe gjinore, e cila është veçanërisht e vërtetë në rastin e ngacmimit seksual. Kjo përfshin vendimet për të mos dalë vetëm, për të udhëtuar para se të errësohet, për të udhëtuar në zona të ndriçuara mirë, për të shmangur transportin publik në periudha të caktuara të ditës dhe për të zgjedhur rrugë specifike. Nga qytetet e vogla në qytetet e mëdha, në vendet e zhvilluara dhe në zhvillim, dhuna seksuale, duke filluar nga komentet e padëshiruara seksuale, shikimet, gjestet dhe prekjet, tentativa përdhunimi, përdhunimi dhe vrasja mund të ndodhë kur ecni ose ecni me biçikletë, në transportin

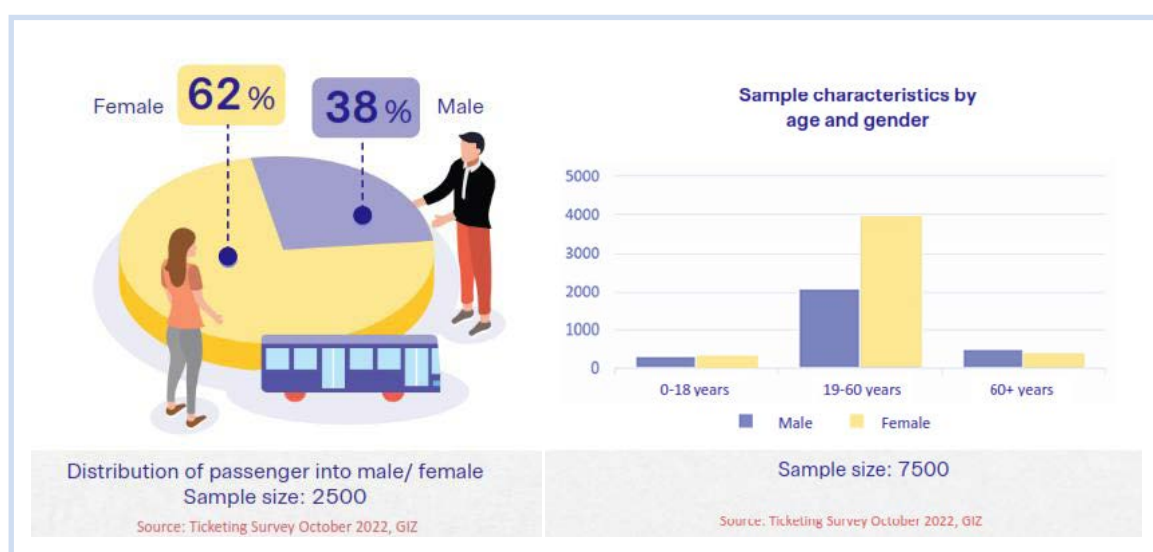
²¹ Gender Mainstreaming in the Transport, Health and Environment Pan-European Programme, UNECE, 2021. Online: [Gender Mainstreaming in the Transport, Health and Environment Pan-European Programme | Policy Commons](#)

publik dhe në hapësirat përreth transportit. Organizata Ndërkombëtare e Punës ka vlerësuar se shqetësimet e sigurisë së transportit janë pengesa më e madhe për pjesëmarrjen e grave në tregun e punës në vendet në zhvillim, “duke ulur probabilitetin e pjesëmarrjes së tyre me 16.5 pikë përqindjeje.”²²

Aspekte të sigurisë në transport mbeten akoma të patrajtuara në sistemet e transportit të Shqipërisë. Gratë shpesh përballen me ngacmime ose ndihen të pasigurta gjatë udhëtimeve, veçanërisht në transportin publik ose zona të izoluara. Sfidat kryesore lidhen me ndriçim të dobët dhe mbikëqyrje e kufizuar në qendrat e transportit; mekanizma joadekuat raportimi për ngacmime ose dhunën. Investimi në planifikimin urban me ndjeshmëri gjinore, duke përfshirë ndriçimin më të mirë, sistemet e monitorimit dhe zonat e sigurta të pritjes, mund të zvogëlojë këto rreziqe dhe të inkurajojë më shumë gra që të përdorin transportin publik. Nga ana tjetër në Shqipëri mungojnë pothuajse fare anketat në lidhje me përdorimin e kohës në transport. Një anketë e hershme në lidhje me përdorimin e kohës tregon se gratë shqiptare mbajnë mbi supë një pjesë disproporcionale të punës së papaguar në shtëpi dhe përgjegjësi të kujdesit. Rrjedhimisht, gratë shpesh mbështeten në transportin publik ose të përbashkët, i cili është më pak efikas në krahasim me automjetet private.

Sipas një studimi të GIZ Albania, mbi 60% e pasagjerëve të autobusëve në Tiranë janë gra. Sidomos studentet gra dhe gratë në moshë pune e përdorin shpesh autobusin.²³

Figura 3. Shpërndarja e pasagjerëve



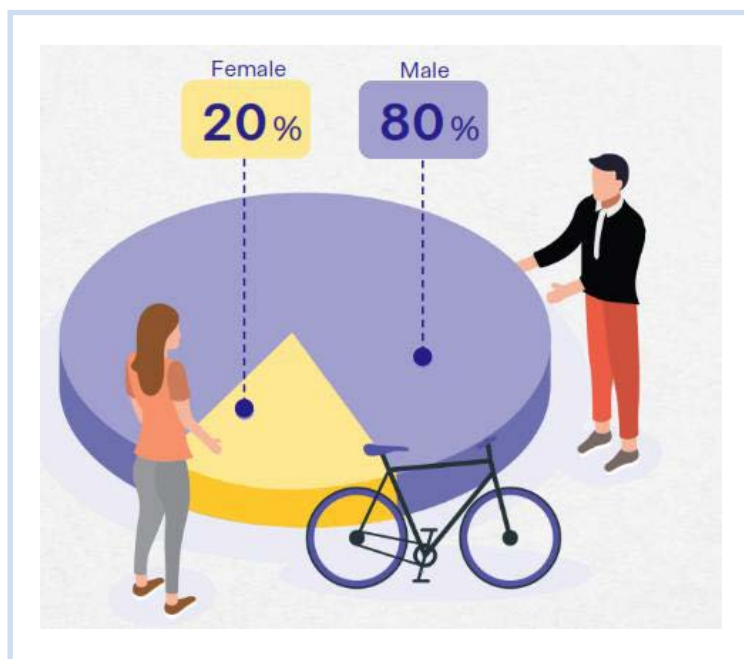
Burimi: Mobiliteti Urban i Qëndrueshëm përmes një këndvështrimi gjinor në Tiranë, GIZ Shqipëri, 2023²⁴

Vetëm 20% e çiklistëve në Tiranë janë gra. Mbi gjysma e grave të intervistuar nuk përdorin biçikletën sepse ndihen të pasigurta, ndërsa 25 % e të intervistuarave nuk kanë përvojë në çiklizëm. Nëse më shumë gra do të kishin mundësi të përdornin biçikletën, numri total i çiklistëve në Tiranë do të rritej, ashtu si dhe pjesëmarrja e biçikletave në transportin urban.

22 International Transport Forum, 2018. Women's Safety and Security: A Public Transport Priority, OECD Publishing, Paris. Online: [Women's Safety and Security: A Public Transport Priority](https://www.oecd.org/publications/women-s-safety-and-security-a-public-transport-priority/)

23 Sustainable Urban Mobility through a gender lens in Tirana, GIZ Albania, 2023. Online: <https://transformative-mobility.org/ep-content/uploads/2023/09/2023-09-Gender-Data-Urban-Mobility-Tirana.pdf>

24 Ibid.

Figura 4. Përdoruesit e biçikletave në Tiranë

Burimi: Sustainable Urban Mobility through a gender lens in Tirana, GIZ Albania, 2023

79% e grave raportojnë se ecin gjithmonë ose shumë shpesh, ndërsa burrat e bëjnë këtë në 69% të rasteve. E njëjta situatë vërehet pak a shume e Rajonit apo në vende Evropiane. Një studim i realizuar nga UN Women në Kosovë në vitin 2021 tregoi se gratë përballen me sfida të mëdha në transportin publik për shkak të pasigurisë dhe ngacmimeve. Mungesa e ndriçimit në stacionet e autobusëve dhe mungesa e personelit të sigurisë ishin ndër problemet kryesore.²⁵ Në Zagreb, Kroaci, një raport i përgatitur nga Instituti i Studimeve të Mobilitetit (2020) theksoi se gratë përdorin transportin publik më shumë sesa burrat për shkak të përgjegjësiave familjare dhe të kujdesit. Ndjesia e pasigurisë në mbremje dhe vështirësia në akses për prindërit me karroca ishin ndër sfidat më të mëdha.²⁶ Një studim i realizuar nga organizata “WeWorld Onlus” në 2022 zbuloi se 56% e grave në Romë kanë përjetuar ngacmime në transportin publik. Problemet kryesore përfshinin ngarkesën e lartë në autobusë dhe trenat gjatë orëve të pikut dhe ndriçimin e dobët në disa stacione periferike.²⁷ Një analizë e Universitetit Politeknik të Milanos (2021) tregoi se vetëm 28% e çiklistëve në Milano janë gra. Arsytet përfshijnë mungesën e korsive të sigurta dhe rrezikun e aksidenteve.²⁸

Dihet mirë se modelet e udhëtimit të grave në transportin publik shpesh ndryshojnë ndjeshëm nga ato të burrave, duke reflektuar nevoja, përgjegjësi dhe prioritetet të ndryshme. Ndërsa burrat mund t’u japin përparësi udhëtimeve më të gjata për në punë, gratë shpesh angazhohen në udhëtime më të shkurtra për detyra, përkujdesje dhe aktivitete të tjera, përveç udhëtimit të tyre të punës. Këto udhëtime shpesh përfshijnë ndalesa të shumta në vende thelbësore. Megjithatë, planifikimi i transportit publik nuk i trajton gjithmonë në mënyrë adekuate këto modele unike, duke çuar në

25 UN Women Kosovo, 2021. Gender-Responsive Urban Planning and Mobility in Kosovo.

26 Institute of Mobility Studies, Zagreb, 2020. Women and Urban Mobility: Challenges in Public Transport.

27 WeWorld Onlus, 2022. *Safety and Accessibility for Women in Public Transport*. Raport i fokusuar në problemet e sigurisë për gratë në Romë. Online: [WeWorld Onlus](https://www.weworldonlus.org/)

28 Politecnico di Milano, 2021. Cycling Safety and Gender Dynamics in Milan.

rënduar ka përkeqësuar ndotjen e ajrit dhe krijon sfida për shëndetin dhe mjedisin, duke kërkuar strategji të fokusuar për të reduktuar ndikimet në këto rajone.

Rekomandime

Për të adresuar ndikimet negative të transportit dhe ndryshimeve klimatike, Shqipëria duhet të ndërmarrë veprime për të përmirësuar cilësinë e ajrit, të mbështesë transportin publik dhe përdorimin e automjeteve me emetim të ulët, dhe të inkurajojë politikatat e qëndrueshme të transportit që mbështesin barazinë gjinore.

Përmirësimi i Infrastrukturës së Transportit Publik:

- Investimi në transportin publik të qëndrueshëm, si autobusët elektrikë dhe trena, do të ndihmojë në uljen e emetimeve të gazrave serrë dhe ndotjes së ajrit.
- Krijimi i një sistemi të integruar të transportit që lidh qytetet dhe zonat rurale me mundësi transporti të përballueshme dhe efikase për të gjithë përdoruesit, veçanërisht gratë dhe grupe vulnerabël.
- Përshtatja e politikave të transportit me objektivat e BE-së për uljen e ndotjes dhe mbështetje për përdorimin e automjeteve me emetim të ulët.

Promovimi i Automjeteve Elektrike dhe Të Gjelbërta:

- Subvencionimi dhe ofrimi i stimuljeve fiskale për blerjen e automjeteve elektrike dhe hibride, duke ofruar një alternativë të qëndrueshme dhe më pak ndotëse.
- Zhvillimi i një rrjeti të gjerë stacionesh karikimi për automjetet elektrike, duke mbështetur kalimin e qytetarëve në përdorimin e automjeteve më të pastra dhe të qëndrueshme.
- Përshtatja e politikave të transportit që përkrahin zëvendësimin e flotave të vjetra të automjeteve me ato me emetim të ulët, për të zvogëluar ndotjen e ajrit dhe emimet e CO₂.

Rritja e Ndërgjegjësimit dhe Edukimit Publik:

- Organizimi i fushatave edukative për qytetarët për ndikimin e ndotjes së ajrit dhe transportit në shëndetin publik, duke përfshirë rreziqet për gratë, fëmijët dhe të moshuarit.
- Rritja e ndërgjegjësimit për përdorimin e mjeteve të transportit të qëndrueshëm dhe përdorimin e transportit publik, duke ofruar stimuj për përdoruesit e transportit publik dhe atyre që përdorin biçikleta dhe këmbë.

Zhvillimi i Infrastrukturës për Lëvizshmërinë e Qëndrueshme:

- Krijimi i infrastrukturës për biçikleta dhe mundësive të sigurt për lëvizjen këmbë, për të nxitur përdorimin e lëvizshmërisë jo-motorike dhe për të ulur ndotjen.
- Përshtatja e qyteteve me planifikim urban që promovon përdorimin e transportit publik dhe lehtësimin e aksesit për të gjithë përdoruesit, veçanërisht në zonat rurale dhe periferike.

Përmirësimi i Menaxhimit të Trafikut dhe Lehtësimi i Bllokimeve

- Implementimi i sistemeve moderne të menaxhimit të trafikut që optimizojnë rrjedhën e trafikut dhe reduktojnë bllokimet dhe ndotjen e ajrit.
- Promovimi i sistemeve të ndarjes së trafikut dhe zgjerimi i rrugëve të lëvizshmërisë për transportin publik, si dhe krijimi i kushteve për një transport më të lehtë dhe më të shpejtë.

Politikat Gjinore në Planifikimin e Transportit

- Përfshirja e një qasjeje të ndjeshme gjinore në politikën dhe planifikimin e transportit, duke siguruar që gratë dhe grupet vulnerabël të kenë mundësi të barabarta dhe të sigurt për lëvizje.
- Mundësimi i aksesit për gratë në mundësi të qëndrueshme transporti, duke adresuar barrierat që lidhen me koston dhe sigurinë e transportit publik.

Mbështetje për Zhvillimin e Rajoneve të Prekura nga Ndryshimet Klimatike

- Krijimi i politikave që mbështesin rajonet si Vlora, ku ndikimet e transportit janë më të ndjeshme, dhe krijimi i mundësive për të zvogëluar ndotjen përmes investimeve në transportin e qëndrueshëm dhe në politikat mjedisore.
- Rritja e mbështetjes për përmirësimin e infrastrukturës në zonat rurale dhe periferike, duke lehtësuar aksesin dhe duke reduktuar ndikimin negativ të ndotjes së ajrit dhe zhurmave.

Monitorimi dhe Vlerësimi i Ndotjes dhe Shëndetit Publik

- Përmirësimi i sistemeve të monitorimit të cilësisë së ajrit në qytetet kryesore dhe zonat e prekura, për të siguruar informacione të saktë dhe në kohë për nivelet e ndotjes.
- Implementimi i programeve të vlerësimit të ndikimeve shëndetësore të ndotjes së ajrit dhe transportit për të adresuar efektet e mundshme në sëmundje të frymëmarrjes dhe probleme të tjera shëndetësore.

Përmes këtyre masave, Shqipëria mund të ulë ndikimin e transportit në ndryshimet klimatike dhe të përmirësojë cilësinë e ajrit, duke siguruar një mjedis më të shëndetshëm për qytetarët e saj dhe duke mbështetur qëndrueshmërinë mjedisore dhe shëndetësore për të ardhmen.



KAPITULLI II

PËRGJEGJJA GJINORE E POLITIKAVE DHE BUXHETET

AGJENDA E GJELBËR E BALLKANIT DHE TRANSPORTI: RELEVANCA PËR OBJEKTIVAT E ZHVILLIMIT TË QËNDRUESHËM (SDG-TË)

Agjenda e Gjelbër e Ballkanit³¹ është një strategji ambicioze që synon të përafrojë rajonin me **Marrëveshjen e Gjelbër Evropiane**³² dhe të përshpejtojë kalimin drejt **zhvillimit të qëndrueshëm**. Ajo fokusohet në adresimin e sfidave mjedisore të menjëhershme përmes mekanizmave të ndryshëm si **reduktimi i emetimeve të karbonit, mbrojtja e biodiversitetit, dhe përdorimi i qëndrueshëm i burimeve natyrore**. Kjo agjendë nuk është vetëm për mbrojtjen e mjedisit, por edhe për nxitjen e **rritjes ekonomike përfshirëse dhe stabilitetit rajonal**.

Transporti është identifikuar si një shtyllë kryesore për arritjen e **Objektivave të Zhvillimit të Qëndrueshëm (SDG)**, veçanërisht **SDG 13 (Veprimi Klimatik)**, **SDG 11 (Qytete dhe Komunitete të Qëndrueshme)**, dhe **SDG 9 (Industria, Inovacioni dhe Infrastrukturë)**. Sektori i transportit luan një rol të rëndësishëm në **emetimet e karbonit dhe degradimin mjedisor**, duke e bërë atë thelbësor për të alignuar sistemet e transportit me praktika të qëndrueshme, për të zbutur krizën mjedisore që po përballemi. Axhenda e Gjelbër Ballkanike, pjesë e Marrëveshjes së Gjelbër Evro-

31 Ballkani i bashkuar për ajër të pastër. Online: https://ëëë.balkanfund.org/podatci/uploads/Green_Agenda_ALB.pdf?utm_source=chatgpt.com

32 Green European Foundation. Online https://gef.eu/ëp-content/uploads/2022/04/Akademia-e-Gjelber-Report_AL.pdf

piane, përputhet me **Objektivat e Zhvillimit të Qëndrueshëm (SDG)**, duke theksuar transportin e qëndrueshëm si një gur themeli të transformimit ekonomik dhe mjedisor. Në Shqipëri, axhenda kërkon **reduktimin e emetimeve të gazeve serrë, nxitjen e infrastrukturës më të gjelbër dhe promovimin e zgjidhjeve të lëvizshmërisë miqësore me mjedisin**. Përvec SDG-ve të sipër përmendura Agjenda e Gjelbër e Ballkanit lidhet edhe me SDG-të si më poshtë:

- **SDG 3 (Shëndet i Mirë dhe Mirëqenie):** Minimizimi i ndotjes së ajrit nëpërmjet transportit të qëndrueshëm përmirëson shëndetin publik.
- **SDG 5 (Barazia Gjinore):** Politikat e transportit të përgjegjshëm ndaj gjinisë mund të fuqizojnë gratë duke përmirësuar aksesin në arsim, punësim dhe shërbime thelbësore.
- **SDG 13 (Veprimi për Klimën)**³³: Iniciativat e transportit të gjelbër kontribuojnë në reduktimin e emetimeve dhe qëndrueshmërinë ndaj klimës.

Brenda Agjendës së Gjelbër, janë paraqitur disa nisma specifike si më poshtë, për të cilat nuk është shumë e qartë se çfarë ka bërë Shqipëria për ti realizuar.

Dekarbonizimi i Transportit: Kjo përfshin kalimin nga transporti i bazuar në karburante fosile në **alternativa me karbon të ulët, si automjetet elektrike (EV) dhe biokarburantet**. Qëllimi kryesor është të reduktohen emetimet e gazeve serrë nga sektori i transportit, i cili kontribuon ndjeshëm në ndryshimet klimatike. Ky kalim në teknologjitë më të pastra është gjithashtu në përputhje me **SDG 13 (Veprimi Klimatik)**, duke mbështetur lëvizjen globale për **zero emisione**.

Promovimi i Mobilitetit Urban të Qëndrueshëm: Agjenda e Gjelbër vë theksin në rëndësinë e **sistemeve të transportit publik, dizajnet urbane të favorshme për këmbësorët dhe infrastrukturës që nxit çiklizmin**. Investimet në transportin publik janë të rëndësishme për të adresuar sfidat urbane si **trafiku, cilësia e dobët e ajrit, dhe aksesueshmëria e kufizuar për transport të qëndrueshëm**. Ky qasje kontribuon drejtpërdrejt në **SDG 11 (Qytete dhe Komunitete të Qëndrueshme)**³⁴, duke përmirësuar **aksesueshmërinë dhe jetesën urbane**.

Përmirësimi i Lidhjes dhe Integritetit Rajonal: Duke përmirësuar **infrastrukturën ndërkufitare dhe veçanërisht sistemet hekurudhore**, Agjenda e Gjelbër synon krijimin e **rrugëve tregtare efikase dhe të qëndrueshme dhe integritetin ekonomik të rajonit**. Ky përpjekje është në përputhje me **SDG 9 (Industria, Inovacion dhe Infrastrukturë)**³⁵, duke nxitur **rritjen ekonomike dhe bashkëpunimin rajonal** përmes zgjidhjeve të qëndrueshme transporti.

Përveç këtyre veprimeve strategjike, ka edhe sfida të konsiderueshme përpara Agjendës së Gjelbër në Ballkan dhe në Shqipëri. Disa nga këto sfida janë:

- **Mungesat në Financim:** Kalimi në transportin e qëndrueshëm kërkon investime të mëdha në **infrastrukturë, rrjete karikimi për EV dhe integritetin e burimeve të rinovueshme të energjisë**. Megjithatë, ka një **mungesë të fondeve** për të mbuluar këto nevoja.
- **Harmonizimi i Politikave:** Përafrimi i politikave kombëtare me **objektivat rajonale** dhe ato të BE-së mbetet një sfidë komplekse. Vendet e rajonit përballen me vështirësi në **unifikimin e standardeve dhe implementimin e praktikave më të mira**, veçanërisht në mungesë të standardeve teknike të njëjta.
- **Pengesat Teknologjike:** Aksesin e kufizuar në **teknologjitë e avancuara dhe ekspertizën** pengon adoptimin në shkallë të gjerë të zgjidhjeve inovative që janë thelbësore për një kalim të gjelbër.

³³ <https://sdgs.un.org/goals/goal13>

³⁴ <https://sdgs.un.org/goals/goal11>

³⁵ <https://sdgs.un.org/goals/goal9>

- **Ndërgjegjësimi i Ulët Publik:** Niveli i ulët i ndërgjegjësimit mbi **përfitimet mjedisore dhe ekonomike** të opsioneve të transportit të qëndrueshëm pengon ndryshimet e kërkuara në sjelljet e konsumatorëve.

Në rastin e **Shqipërisë**, e cila është pjesë e **Ballkanit Perëndimor**, disa përpjekje janë ndërmarrë për të përmirësuar qëndrueshmërinë e sektorit të transportit. Disa iniciativa të rëndësishme përfshijnë:

- **Zhvillimi i Hekurudhave:** Projekte të tilla si **rehabilitimi i linjës Tiranë-Durrës** dhe lidhja e saj me **Rrugën Blu** synojnë të rrisin përdorimin e transportit hekurudhor si një alternativë më të pastër.
- **Elektrifikimi i Transportit:** Shqipëria po mbështet gjithnjë e më shumë përdorimin e **automjeteve elektrike (EV)**, me iniciativa për zhvillimin e **stacioneve të karikimit** dhe incentiva për nxitjen e përdorimit të EV-ve.
- **Përmirësimi i Transportit Publik:** Investimet në **rrjetet e autobusëve** dhe **tramvajëve** në qytetet kryesore si **Tirana** dhe **Durrësi** janë një prioritet për përmirësimin e cilësisë së transportit publik dhe ofrimin e mundësive më të qëndrueshme.

Shqipëria dhe tërë Ballkani Perëndimor përballen me sfida si:

- **Infrastruktura e Vjetëruar:** Shumica e infrastrukturës ekzistuese është e vjetër dhe nuk është në gjendje të mbështesë një kalim të qëndrueshëm në sisteme transporti më efikase.
- **Varësia nga Transporti Rrugor:** Rajoni është shumë i varur nga **transporti rrugor**, që kontribuon në nivele të larta të **ndotjes** dhe **trafikut**.

Megjithatë, ekzistojnë mundësi të shumta për rritje, përfshirë:

- **Fonde të BE-së:** Rajoni mund të shfrytëzojë **fondet e BE-së**, veçanërisht përmes **Instrumentit të Para-anëtarësimit (IPA)**, për të investuar në **infrastrukturë transporti të gjelbër**.
- **Angazhimi i Sektorit Privat:** Sektori privat mund të luajë një rol të rëndësishëm në **financimin dhe implementimin e projekteve të transportit të qëndrueshëm**, veçanërisht përmes **Partneriteteve Publiko-Private (PPP)**.
- **Fushata Ndërgjegjësuere:** Rritja e **ndërgjegjësimit të publikut** për **përfitimet mjedisore dhe ekonomike** të transportit të qëndrueshëm mund të ndihmojë në ndryshimin e sjelljeve të konsumatorëve dhe në ndihmën për kalimin në mundësi më të pastra.

Politika e Shqipërisë për Transportin

Politikat dhe Strategjitë e Transportit në Shqipëri: Drejtimi Kryesor i Zhvillimit

Në Shqipëri, transporti është një sektor strategjik për zhvillimin ekonomik dhe social, me synime të qarta për përmirësimin e infrastrukturës, promovimin e transportit të qëndrueshëm dhe integrimin rajonal. Politikat dhe strategjitë kombëtare të transportit janë përafruar me objektivat e Bashkimit Evropian, duke përfshirë Agjendën e Gjelbër dhe Objektivat e Zhvillimit të Qëndrueshëm (SDG).

Drejtimi kryesor i zhvillimit në sektorin e transportit në Shqipëri përfshin:

- **Modernizimin dhe zgjerimin e infrastrukturës:** Ndërtimi dhe rehabilitimi i rrugëve kombëtare, lidhjeve hekurudhore, porteve detare dhe aeroporteve për të përmirësuar qasjen dhe efikasitetin.
- **Transportin e Qëndrueshëm:** Reduktimi i emetimeve të gazeve serrë përmes promovimit të transportit publik, elektrifikimit dhe integritit të energjive të rinovueshme. Ky aspekt është në përputhje me SDG 7 (Energjia e Pastër dhe e arsyeshme)³⁶ dhe SDG 13 (Veprime për Klimën).
- **Integrimin Rajonal:** Lidhja e Shqipërisë me korridoret transportuese të Ballkanit Perëndimor dhe rrjetet transevropiane të transportit (TEN-T). Ky synim mbështet SDG 9 (Industria, Inovacionet dhe Infrastruktura) dhe SDG 17 (Partnerite për qëllime).
- **Dixhitalizimin e Sistemeve të Transportit:** Përdorimi i teknologjive të avancuara për menaxhimin inteligjent të trafikut dhe përmirësimin e shërbimeve të transportit, duke kontribuar në përmbushjen e SDG 9 (Industria, Inovacionet dhe Infrastruktura).

Prioritetet e transportit në Shqipëri janë përcaktuar në dokumente strategjike si:

- **Plani Kombëtar i Veprimit për Agjendën e Gjelbër:** Qëllim kryesor është dekarbonizimi i sektorit të transportit, i cili mbështet SDG 13 (Veprime për Klimën).
- **Masterplani i Infrastrukturës së Transportit:** Vendors prioritet për investimet në rrjetet rrugore, hekurudhore dhe portet detare.
- **Plani Kombëtar i Energjisë dhe Klimës (2020–2030):** Parashikon kalimin drejt transportit me energji të pastër dhe rritjen e efikasitetit energjetik, duke kontribuar në SDG 7 (Energjia e Pastër dhe e arsyeshme) dhe SDG 13 (Veprime për Klimën).

36 <https://www.un.org/sustainabledevelopment/energy/>

Analize e politikave të transportit në Shqipëri duke përdorur metodën e semaforit

Për të analizuar integrimin gjinor në politikat dhe ligjet e transportit në Shqipëri duke përdorur metodën e semaforit, kemi vlerësuar masat që janë ndërmarrë për të përfshirë perspektivën gjinore në zhvillimin e politikave dhe infrastrukturës së transportit. Kjo përfshiu analizën e kuadrit ligjor dhe të politikave si dhe intervista gjysëm të strukturuar me zyrtarë të Ministrisë së Energjitikës dhe Transportit si dhe të Ministrisë së Financave për të vlerësuar masat e marra përfshirë sigurinë dhe aksesin në transport, si dhe përpjekjet për të eliminuar stereotipat gjinorë.

Tabela 4. Tabela që analizon integrimin gjinor në politikat dhe ligjet e transportit në Shqipëri duke përdorur metodën e semaforit

Aspekti	Vlerësimi me ngjyrat e Semaforit	Arsyeja
Përfshirja e Perspektivës Gjinore në Planifikimin e Infrastrukturës	Verdhë	Politikat e transportit nuk kanë theks të mjaftueshëm në integrimin e perspektivës gjinore, por ka mundësi për përmirësim në sigurinë dhe mundësitë e barabarta.
Siguria në Transport dhe Parandalimi i Dhunës Gjinore	Verdhë	Ka disa masa për sigurimin e sigurisë së grave, por ka nevojë për më shumë angazhim për të krijuar një mjedis të sigurt, duke përfshirë masa specifike për gratë.
Akses në Mundësi Transporti për Gratë dhe Burrat	Verdhë	Nuk ka përfshirje të mjaftueshme të grave në vendimmarrje dhe menaxhimin e politikave të transportit. Mundësi për përmirësim në mundësitë për gratë.
Përfshirja e Grave në Vendimmarrje për Transportin	Verdhë	Përfshirja e grave në vendimmarrje dhe menaxhimin e politikave të transportit është e kufizuar. Mundësia për përmirësim është e madhe.
Përshtatja e Shërbimeve të Transportit për Nevojat e Grave	Verdhë	Disa iniciativa janë të orientuara për shërbime të përshtatshme për gratë, si transporti publik me autobusë dhe mundësitë për siguri më të madhe.
Lidhjet Rajonale dhe Ndikimi i Politikave të Transportit në Gratë	Verdhë	Politikat që lidhen me lidhjet ndërkombëtare dhe korridoret rajonale nuk përfshijnë shumë aspekte për gratë. Mundësi për përmirësim në udhëtimet ndërkufitare.
Strategjitë për Mobilitetin Urban të Qëndrueshëm	Kuqe	Ka ndjenjë përgjithshme përfshirjeje gjinore në strategjitë për transportin urban të qëndrueshëm, por ka ende shumë mundësi për adresimin e nevojave të grave.

Kjo tabelë e përdor ngjyrat e semaforit për të vlerësuar nivelin e integritetit gjinor në sektorin e transportit, duke e bërë më të qartë ku janë bërë përparime dhe ku ka ende mundësi për përmirësim.

Politikat mjedisore në lidhje me transportin

Në kuadër të integritimit të Shqipërisë në BE, transporti është një sektor kyç për zhvillimin ekonomik dhe ekologjik. BE-ja ka një gamë të gjerë rregullash për standardet teknike, sigurinë, ndihmën shtetërore, liberalizimin e tregut, dhe shërbimet publike për transportin rrugor, hekurudhor, ujërat e brendshme, multimodalitetin, aviacionin dhe transportin detar.

Strategjia Kombëtare e Transportit dhe Planifikimi i Veprimit

Shqipëria ka punuar në përmirësimin e politikave të saj të transportit për t'u përfruar me normat e BE-së. Megjithatë, strategjia kombëtare e transportit dhe plani i veprimit për periudhën 2021–2025 ende nuk janë miratuar. Në vitin 2023, janë miratuar udhëzime për shërbimet publike të transportit të udhëtarëve me rrugë dhe hekurudhë, dhe janë bërë përpjekje për të zbatuar plotësisht **Direktivën për Sistemet Inteligjente të Transportit (ITS)**, për të promovuar multimodalitetin dhe për të siguruar harmonizimin me legjislacionin e BE-së.

Pjesëmarrja në Komunitetin e Transportit

Shqipëria ka marrë pjesë aktive në punën e Komunitetit të Transportit, por implementimi i pesë planeve të veprimit të Traktatit të Komunitetit të Transportit mbetet i ulët. Kjo përfshin ndihmën për zhvillimin e një sistemi të qëndrueshëm transporti dhe mobiliteti të zgjuar në Ballkanin Perëndimor, megjithatë, ka ende shumë për të bërë për të përmirësuar kapacitetet administrative dhe infrastrukturën.

Qendrat e Monitorimit dhe ITS

Në vitin 2024, pritet të përfundojë ndërtimi i qendrës së monitorimit të trafikut dhe instalimi i sistemeve ITS për 200 km të rrjetit kryesor rrugor. Megjithatë, për aglomerimet urbane, Shqipëria duhet të zhvillojë plane të qëndrueshme të lëvizshmërisë që respektojnë standardet mjedisore dhe sociale, duke ndjekur praktikën e BE-së.

Përpjekjet për Përafrimin e Legjislacionit të Transportit

Në transportin rrugor, Shqipëria ka ende nevojë të punohet mbi sistemet elektronike të taksave rrugore, tarifat rrugore dhe rregullat sociale dhe të tregut. Siguria rrugore mbetet një shqetësim i madh, duke pasur parasysh që Shqipëria ka një numër viktimash që është mbi mesataren e BE-së.

Transporti Hekurudhor dhe Detar

Shqipëria ka bërë përparime në transportin hekurudhor dhe detar. Dy akte nënligjore për sigurinë dhe licencimin e ndërmarrjeve hekurudhore janë miratuar, dhe një autoritet për sigurinë hekurudhore është krijuar. Po ashtu, në transportin detar, Shqipëria ka bërë përmirësime të dukshme në flotën detare dhe ka kaluar nga lista e zezë në atë gri të Memorandumit të Parisit.

Transporti Ajror dhe Multimodaliteti

Për transportin ajror, Shqipëria ka zhvilluar një mision vlerësimi për të përcaktuar mundësinë e pranimit në fazën e ardhshme të Marrëveshjes së Zonës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit (ECAA). Ndërsa në transportin multimodal, Shqipëria ende nuk ka bërë progres në përafrimin me direktivën e BE-së dhe ligjislacionin kombëtar nuk është i përfruar plotësisht.

PROGRESI I SHQIPËRISË DHE REKOMANDIMET E KOMISIONIT TË BE-SË (2024)

Në raportin e fundit të Komisionit të BE-së, theksohet se Shqipëria ka bërë disa hapa përpara në fushën e transportit dhe integritit me rrjetet trans-evropiane.

BE thekson disa shqetësime në lidhje me sektorin e transportit në Shqipëri, duke theksuar nevojën për një përafrim më të fortë me standardet e BE-së në fusha të ndryshme. Disa çështje kyçe përfshijnë:

- 1. Politika e Përgjithshme e Transportit:** Strategjia kombëtare e transportit për periudhën 2021-2025 ende nuk është miratuar. Edhe pse disa udhëzime për transportin publik të pasagjerëve me rrugë dhe hekurudhë u miratuan në dhjetor 2023, kërkohet përparim më i madh në zbatimin e Sistemeve Inteligjente të Transportit (ITS), transportit multimodal dhe përputhjes me planet e veprimit të Komunitetit të Transportit.
- 2. Kapaciteti Administrativ:** Kapaciteti administrativ, veçanërisht në sektorin e hekurudhës, ka nevojë për forcim. Pavarësisht një plani veprimi pesëvjeçar për forcimin e planifikimit dhe zbatimit të infrastrukturës në hekurudhë, kufizimet financiare kanë çuar në mungesë fondesh për mirëmbajtjen e infrastrukturës.
- 3. Transporti i Rrugës:** Shqipëria ka nevojë për një përafrim më të madh me rregullat e BE-së për sistemet elektronike të taksave të rrugëve, zbatuarjen e tarifave rrugore dhe rregullat sociale dhe të tregut në transportin rrugor. Siguria rrugore mbetet një shqetësim i madh, me një shkallë më të lartë viktimash se mesatarja e BE-së. Për më tepër, Shqipëria duhet të përmirësojë koordinimin ndërinstitutional dhe të krijojë një agjenci për sigurinë e trafikut rrugor.
- 4. Transporti i Hekurudhës:** Megjithëse është arritur përparim me ligjet për sigurinë dhe licencimin e transportuesve hekurudhorë, operabiliteti i plotë i rrjetit hekurudhor dhe ndarja e infrastrukturës nga operacionet ende nuk janë arritur. Kufizimet financiare dhe burimet njerëzore vazhdojnë të pengojnë përparimin në përputhjen e plotë me rregullat e sigurisë dhe interoperabilitetit të hekurudhës të BE-së.
- 5. Transporti Detar:** Shqipëria ka bërë përparim në përmirësimin e cilësisë së flotës së saj të flamurit dhe është hequr nga lista e zezë për performancën e dobët të flamurit. Megjithatë, përafrimi i plotë me sistemet e monitorimit të trafikut të anijeve të BE-së ende mbetet i pezulluar.
- 6. Aviacioni:** Ndërsa Autoriteti i Aviacionit Civil të Shqipërisë ka një strukturë të re që ka për qëllim përmirësimin e operacioneve, mbikëqyrja mbetet e jashtme dhe ka nevojë për më shumë forcim të kapacitetit.
- 7. Transporti Multimodal:** Shqipëria ende nuk është përafruar me direktivën e BE-së për transportin multimodal, dhe përparimi në të drejtat e pasagjerëve mbetet i ngadalshëm, megjithëse të drejtat e pasagjerëve në aviacion janë në përputhje të madhe me legjislacionin e BE-së.

Në përgjithësi, BE thekson nevojën për përpjekje më të mëdha për të përafruar sistemet e transportit të Shqipërisë me standardet e BE-së, për të forcuar mirëmbajtjen e infrastrukturës, për të përmirësuar kapacitetin administrativ dhe për të forcimin e masave të sigurisë në të gjitha llojet e transportit.

Korniza Institucionale për Transportin

Korniza Institucionale për Transportin në Shqipëri përfshin disa organe dhe struktura të cilat janë përgjegjëse për zhvillimin, rregullimin dhe mbikëqyrjen e sektorëve të ndryshëm të transportit. Kjo përfshin:

- 1. Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë (MIE):** Është institucioni kryesor përgjegjës për politikën e transportit, strategjitë dhe koordinimin ndërmjet institucioneve të tjera. MIE zhvillon dhe miraton strategji dhe plane veprimi për sektorin e transportit.
- 2. Ministria e Turizmit dhe Mjedisit** integron strategjitë e transportit me objektivat mjedisore.
- 3. Ministria e Financave** mbështet buxhetimin dhe mbikëqyrjen financiare.
- 4. Autoriteti i Aviacionit Civil (AAC):** Është përgjegjës për mbikëqyrjen dhe rregullimin e sektorit të aviacionit civil, duke përfshirë sigurinë e fluturimeve dhe standardet e licencimit për transportuesit ajrorë.
- 5. Autoriteti i Rrugëve të Shqipërisë (ARRSH):** Ky institucion është përgjegjës për menaxhimin dhe mirëmbajtjen e rrugëve kombëtare, zhvillimin e infrastrukturës rrugore dhe përmbushjen e standardeve për sigurinë rrugore.
- 6. Kompania e Hekurudhave të Shqipërisë (Hekurudha Shqiptare):** E angazhuar në menaxhimin e rrjetit hekurudhor, përfshirë ndërtimin, mirëmbajtjen dhe operimin e tij, si dhe implementimin e rregulloreve për sigurinë dhe efektivitetin e transportit hekurudhor.
- 7. Komiteti i Transportit:** Ky organ është përgjegjës për koordinimin e aktiviteteve dhe politikave të transportit midis institucioneve të ndryshme dhe për mbikëqyrjen e zbatimit të marrëveshjeve ndërkombëtare, siç është Komuniteti i Transportit.
- 8. Agjencia e Sigurisë së Transportit:** Agjenci që merret me rregullimin dhe mbikëqyrjen e sigurisë në transportin rrugor, hekurudhor dhe detar, duke përfshirë standardet e sigurisë dhe zbatimin e ligjeve dhe rregulloreve për sigurinë.
- 9. Autoritetet Lokale:** Në nivelin lokal, komunat dhe bashkitë janë përgjegjëse për zhvillimin e infrastrukturës dhe transportit urban, duke implementuar plane të qëndrueshme të mobilitetit dhe duke siguruar respektimin e rregullave të transportit për qytetarët.

Kjo strukturë e ndarë e institucioneve ka si qëllim të sigurojë menaxhimin efikas dhe të sigurt të sistemeve të transportit në Shqipëri, ndërsa synon përafrimin me standardet dhe rregullat e Bashkimit Europian.

Kuadri kombëtar i transportit të Shqipërisë udhëhiqet nga dokumente strategjike si **Plani Kombëtar i Transportit** dhe politikat sektoriale të zhvilluara nga **Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë**.

PRIORITETET KRYESORE:

- **Zhvillimi i sistemeve të qëndrueshme dhe efikase të transportit**, duke përfshirë transportin publik urban dhe lidhjen rurale.
- **Promovimi i dixhitalizimit** në logjistikën dhe menaxhimin e trafikut për të **reduktuar ndikimet mjedisore**.
- **Integrimi në Rrjetin Trans-European të Transportit (TEN-T)**.
- Angazhimi për **reduktimin e emetimeve** në përputhje me **Axhendën e Gjelbër të Ballkanit** dhe standardet e BE-së.

Politikat përkatëse

- **Plani Kombëtar i Energjisë dhe Klimës**: Trajton rolin e transportit në arritjen e **efikasitetit të energjisë** dhe **reduktimin e emetimeve**.
- **Strategjia Kombëtare për Zhvillim të Qëndrueshëm**: Thekson investimet në zgjidhjet e **transportit të qëndrueshëm** për mjedisin.
- **Planet e Veprimit Gjinator**: Përfshijnë dispozitat për transportin, por mbeten të pazhvilluara për sa i përket masave të zbatueshme specifike gjinore.

QEVERISJA E TRANSPORTIT NË NIVEL QENDROR

Fushat prioritare:

- **Përmirësimi i transportit publik urban dhe ndërurban**.
- **Përmirësimet e infrastrukturës**, duke përfshirë masat e sigurisë rrugore dhe rrjetet hekurudhore të modernizuara.
- **Politikat e ndjeshme gjinore** për të promovuar **akses të barabartë** në transport.

VETËQEVERISJA LOKALE (VL) DHE OFRIMI I TRANSPORTIT

Sipas **Ligjit për Vetëqeverisjen Lokale**, komunat kanë mandat të menaxhojnë transportin urban, duke përfshirë:

- **Rregullimi i shërbimeve të transportit publik**.
- **Mirëmbajtja e rrugëve** dhe infrastrukturës lokale.
- **Licencimi për operatorët privatë** dhe mbikëqyrja e standardeve të automjeteve.

Sfidat:

- Ndarje të pamjaftueshme buxhetore në nivel vendor për iniciativat gjinore të lidhura me transportin.

- Kapacitet i kufizuar në komuna për të zbatuar **zgjidhje të qëndrueshme** të transportit ose për të adresuar nevojat e lëvizshmërisë gjinore.

BUXHETIMI ME NDJESHMËRI GJINORE NË TRANSPORT

Pavarësisht angazhimeve të Shqipërisë për **barazinë gjinore** sipas **Ligjit për Barazinë Gjinore**, buxhetimi i ndjeshëm ndaj gjinisë për transportin mbetet i pazhvilluar. Përafrimi i politikave fiskale me **SDG-të** dhe adresimi i nevojave specifike të **lëvizshmërisë gjinore** kërkon burime të dedikuara financimi dhe mekanizma llogaridhënieje.

Konkluzione

Agjenda e Gjellbër e Ballkanit është një strategji ambicioze që synon përafrimin e rajonit me Marrëveshjen e Gjellbër Evropiane dhe përshpejtimin e zhvillimit të qëndrueshëm. Transporti luan një rol kritik në këtë proces, duke u lidhur drejtpërdrejt me disa Objektiva të Zhvillimit të Qëndrueshëm (SDG), si SDG 13 (Veprimi për Klimën), SDG 11 (Qytete dhe Komunitete të Qëndrueshme), dhe SDG 9 (Industria, Inovacioni dhe Infrastruktura). Reduktimi i emetimeve të karbonit përmes elektrifikimit të transportit dhe nxitjes së lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme janë prioritet kryesorë. Këto përpjekje, të cilat përfshijnë elektrifikimin, rehabilitimin e linjave hekurudhore dhe promovimin e transportit publik, përmirësojnë jo vetëm mjedisin por edhe aksesin ekonomik dhe social në rajon. Megjithatë, sfida si mungesa e financimit, harmonizimi i politikave, dhe ndërgjegjësimi i ulët publik mbeten pengesa të mëdha për implementimin e suksesshëm.

Në Shqipëri, përpjekjet drejt transportit të qëndrueshëm përfshijnë zhvillimin e projekteve hekurudhore si linja Tiranë-Durrës dhe promovimin e automjeteve elektrike përmes incentivave dhe investimeve në rrjete karikimi. Politikat kombëtare janë përafruar me standardet evropiane për të ulur ndotjen, përmirësuar infrastrukturën dhe rritur efikasitetin. Gjithsesi, varësia e lartë nga transporti rrugor dhe infrastruktura e vjetruar kërkojnë investime të mëdha dhe koordinim më të mirë institucional. Me mbështetjen e fondeve të BE-së dhe pjesëmarrjen e sektorit privat, Shqipëria mund të përshpejtojë tranzicionin drejt një sistemi transporti më të gjellbër, duke kontribuar ndjeshëm në përmbushjen e SDG-ve dhe integrimin rajonal.

REKOMANDIME PËR PËRSHPEJTIMIN E AGJENDËS SË GJELBËR NË SEKTORIN E TRANSPORTIT

Përmirësimi i Infrastrukturës së Transportit

- Prioritet të lartë duhet të ketë rehabilitimi dhe elektrifikimi i linjave hekurudhore ekzistuese, duke përfshirë përfundimin e projekteve strategjike si linja Tiranë - Rinas - Durrës.
- Zgjerimi i rrjeteve të transportit publik urban dhe ndërlidhja me zonat rurale për të ofruar alternativa të qëndrueshme ndaj transportit privat.

Promovimi i Automjeteve të Qëndrueshme

- Ofrimi i incentivave më të mëdha për blerjen e automjeteve elektrike dhe hibride, duke përfshirë ulje të taksave dhe subvencione.
- Investimi në zgjerimin e rrjeteve të karikimit në të gjithë vendin, përfshirë vendosjen e stacioneve në zonat rurale dhe rrugët kryesore.

Përdorimi i Financimeve dhe Partneriteteve Strategjike

- Angazhimi më i madh në fondet e BE-së dhe programe ndërkombëtare për zhvillimin e transportit të qëndrueshëm.
- Bashkëpunimi me sektorin privat për të ndërtuar partneritete që lehtësojnë investimet në infrastrukturë dhe teknologji të gjelbra.

Harmonizimi i Politikave dhe Rritja e Ndërgjegjësimit Publik

- Krijimi i një kornize të qartë dhe të harmonizuar për politikat e transportit, duke siguruar që ato të jenë në përputhje me standardet e BE-së.
- Fushata ndërgjegjëse për promovimin e avantazheve të transportit të qëndrueshëm dhe uljen e përdorimit të makinave private.

Përdorimi i Teknologjive të Avancuara dhe Të Dhënave

- Zbatimi i sistemeve të menaxhimit të transportit bazuar në inteligjencën artificiale për optimizimin e trafikut dhe reduktimin e konsumit të energjisë.
- Përdorimi i të dhënave për të identifikuar vendet kritike për ndërhyrje infrastrukturore dhe përmirësime në aksesin publik.

Mbështetja e Partneriteteve Publiko-Private dhe Financimeve

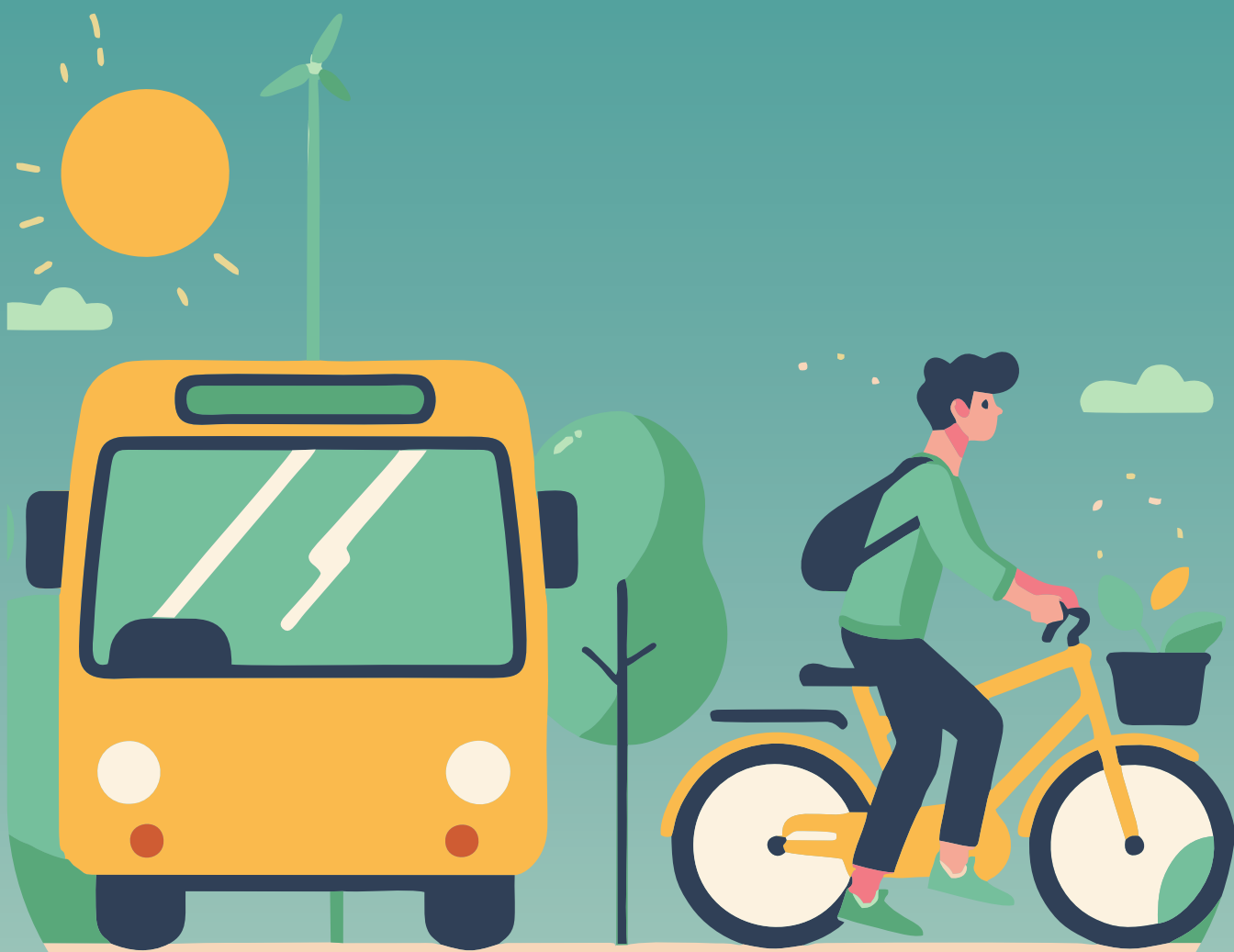
- Angazhimi i sektorit privat në financimin e projekteve për transport të qëndrueshëm përmes partneriteteve publiko-private (PPP).
- Maksimizimi i përdorimit të fondeve të BE-së dhe institucioneve ndërkombëtare për zhvillimin e transportit ekologjik dhe infrastrukturave të qëndrueshme.

Integrimi i Ndjeshmërisë Gjimore dhe Sociale në Transport

- Zhvillimi i projekteve me ndjeshmëri gjimore, duke përfshirë indikatorë specifikë gjinorë në politikat dhe monitorimin e transportit.
- Rritja e fondeve për transportin lokal të qëndrueshëm dhe të aksesueshëm për grupet e marginalizuara.
- Ndërtimi i kapaciteteve brenda qeverisjes vendore për të integruar qasjet gjinore dhe qëndrueshmërinë në planifikimin e transportit.

Monitorimi, Raportimi, dhe Ndërgjegjësimi

- Krijimi i mekanizmave të monitorimit për reduktimin e emetimeve të gazeve serrë (GHG), përmirësimin e efikasitetit energjetik, dhe përafrimin me Objektivat e Zhvillimit të Qëndrueshëm (SDG).
- Zhvillimi i fushatave edukuese dhe ndërgjegjëse për publikun mbi përfitimet e transportit të qëndrueshëm, për të ulur përdorimin e makinave private.



KAPITULLI III

MODELET GJINORE DHE DIMENSIONI GJINOR I SJELLJEVE TË TRANSPORTIT NË SHQIPËRI

PRONËSIA NË MJETET E TRANSPORTIT

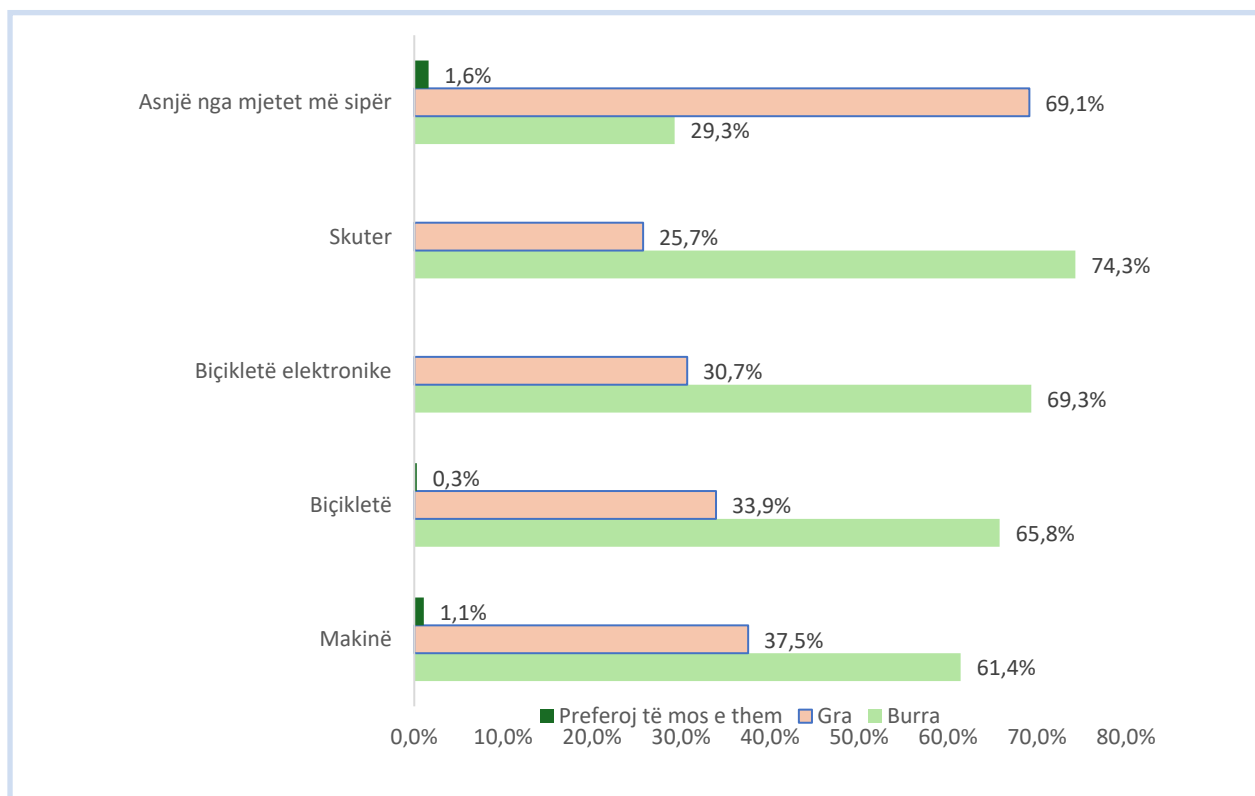
Në këtë seksion analizohen tendencat e preferencave të transportit midis burrave dhe grave, duke vëzhguar qasjen e tyre për mjete të ndryshme transporti, përfshirë makinat, biçikletat e rregullta, biçikletat elektrike dhe Skuterat elektrikë.

Sipas grafikut 1 të intervistuarit pohuan se zotëronin më shumë makina të cilat mbeten një nga opsionet më të preferuara të transportit, veçanërisht midis burrave. Të dhënat tregojnë se **61.4% e burrave** zotërojnë makina, krahasuar me vetëm **37.5% të grave**. Një përqindje e vogël e të anketuarve (1.1%) preferoi të mos përgjigjej.

Në lidhje me biçikletat sipas të dhënave, **65.8% e burrave** përdorin biçikleta të zakonshme, krahasuar me vetëm **33.9% të grave**. Vetëm **0.3% e pjesëmarrësve** preferuan të mos përgjigjen. Përdorimi i **biçikletave elektrike** është gjithashtu më i zakonshëm tek burrat sesa tek gratë. Sipas të dhënave, **69.3% e burrave** përdorin biçikleta elektrike, ndërsa vetëm **30.7% e grave** e zgjedhin këtë mjet transporti. Kohët e fundit skuterat elektrikë janë mjet transporti I preferuar edhe pse problematikë kur vjen puna e aksidenteve që shkaktojnë. Sidoqoftë studimi tregoi se nga të gjitha mjetet e listuara, **skuterat elektrikë janë më të dominuarit nga burrat**, të përdorur nga **74.3% e tyre**, krahasuar me vetëm **25.7% të grave**.

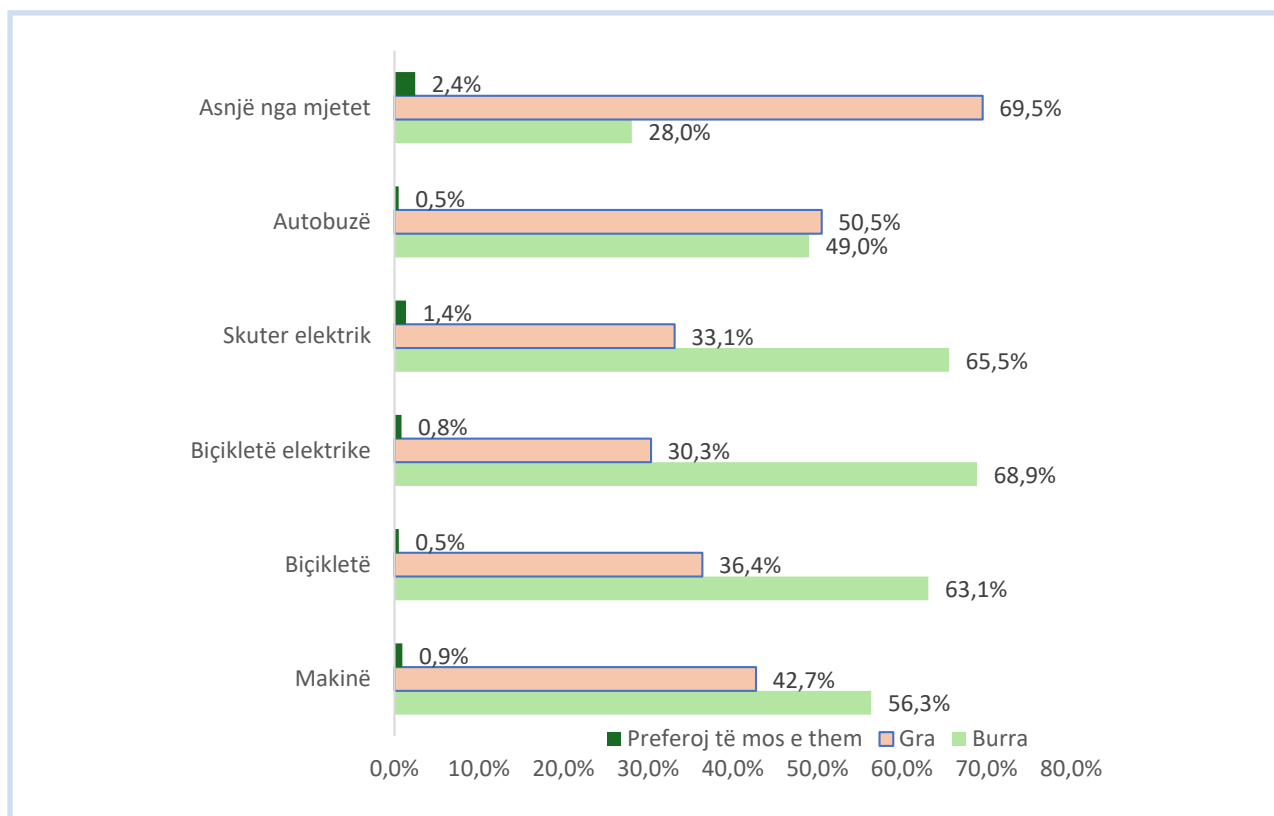
Përdorimi i lartë i skuterave elektrikë nga burrat mund të lidhet me natyrën e tyre praktike dhe shpejtësinë në distanca të shkurtra, por edhe me elementin e risisë teknologjike që mund të tërheqë më shumë burrat sesa gratë. Për gratë, sfida të tilla si infrastruktura e sigurt dhe komoditeti mund të luajnë rol në zgjedhjen e ulët të tyre për këtë mjet transporti.

Një element interesant i studimit është fakti që një përqindje e lartë e grave (69.1%) nuk zgjedhin asnjë nga opsionet e listuara, krahasuar me vetëm **29.3% të burrave**. Një përqindje e vogël (1.6%) preferoi të mos përgjigjet. Ky rezultat sugjeron që gratë mund të kenë preferenca të tjera për transportin, të tilla si përdorimi më i madh i transportit publik, ecja ose mjete të tjera që nuk janë përfshirë në anketë. Gjithashtu, kjo mund të pasqyrojë sfida që lidhen me aksesin në këto mjete ose perceptimet e ndryshme mbi sigurinë dhe komoditetin.

Grafiku 1. A zotëroni një nga mjetet.... Sipas gjinisë (në përqindje)

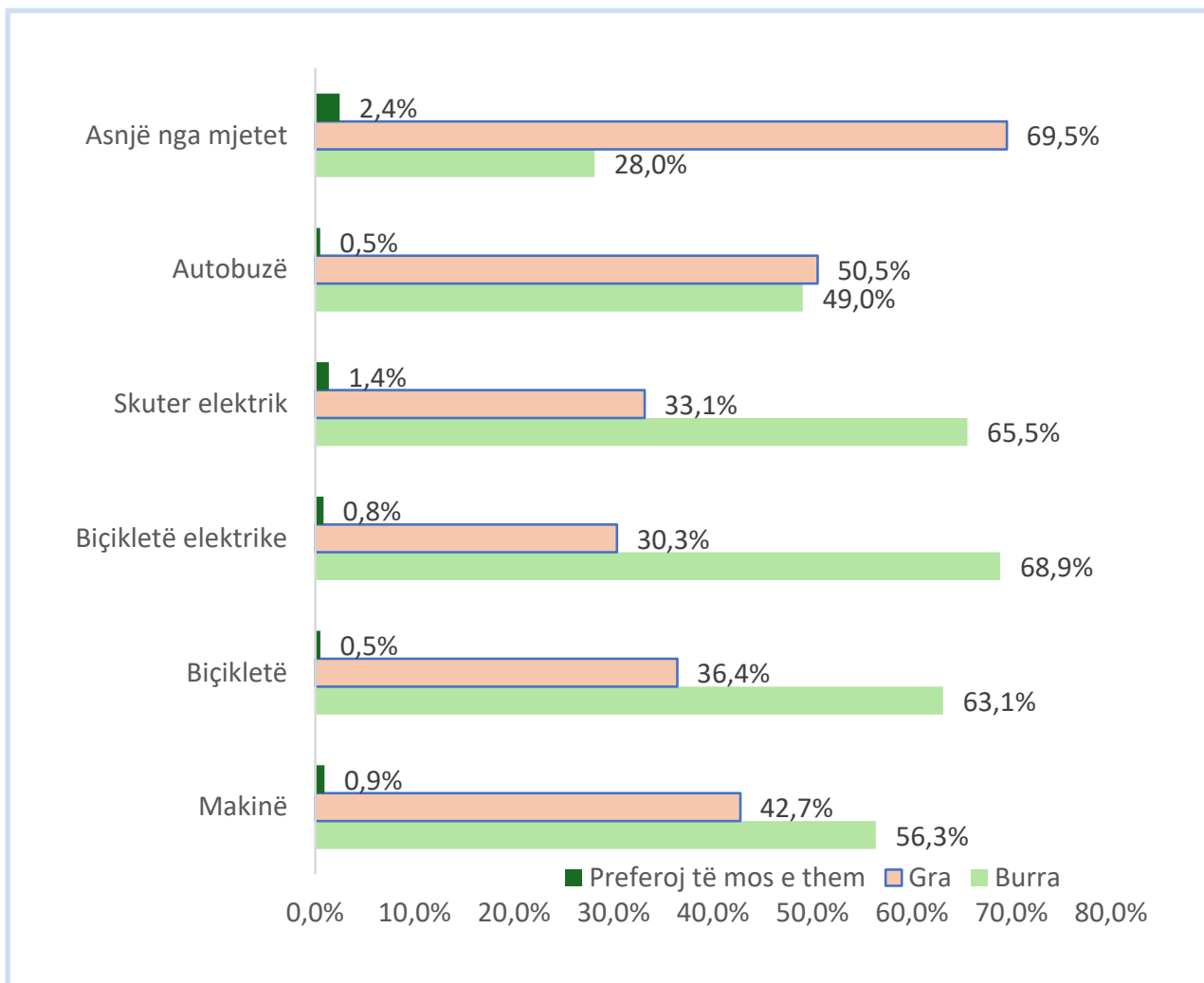
Qasja në mjete transporti

Nga analiza e grafikut 2 “Qasja në mjete sipas gjinisë” vërehet një dallim i qartë midis burrave dhe grave në qasjen ndaj mjeteve të transportit. **Gratë** përbëjnë shumicën dërrmuese (69.5%) të atyre që **nuk kanë qasje në asnjë nga mjetet e listuara**, ndërsa burrat përfaqësojnë vetëm 28.0% të kësaj kategorie. Përdorimi i autobusëve është i shpërndarë pothuajse në mënyrë të barabartë midis grave (50.5%) dhe burrave (49.0%), duke treguar një model të ngjashëm të qasjes ndaj transportit publik. Nga ana tjetër, burrat dominojnë qasjen në mjetet personale, si skuteri elektrik (65.5% kundrejt 33.1% për gratë), biçikleta elektrike (68.9% kundrejt 30.3%), dhe biçikleta e zakonshme (63.1% kundrejt 36.4%). Një tendencë e ngjashme vihet re edhe për makinat, ku burrat përfaqësojnë shumicën (56.3%), ndërsa gratë 42.7%. Në përgjithësi, burrat kanë qasje më të madhe në mjetet e transportit personal, ndërsa gratë përballen me kufizime më të mëdha, veçanërisht në përdorimin e mjeteve individuale. Autobuzi mbetet një mjet i përdorur gjerësisht nga të dyja gjinitë, ndërsa gratë kanë një përqindje më të lartë të atyre që nuk kanë qasje në asnjë mjet transporti.

Grafiku 2. Qasja në mjetet e transportit, sipas gjinisë (në përqindje)

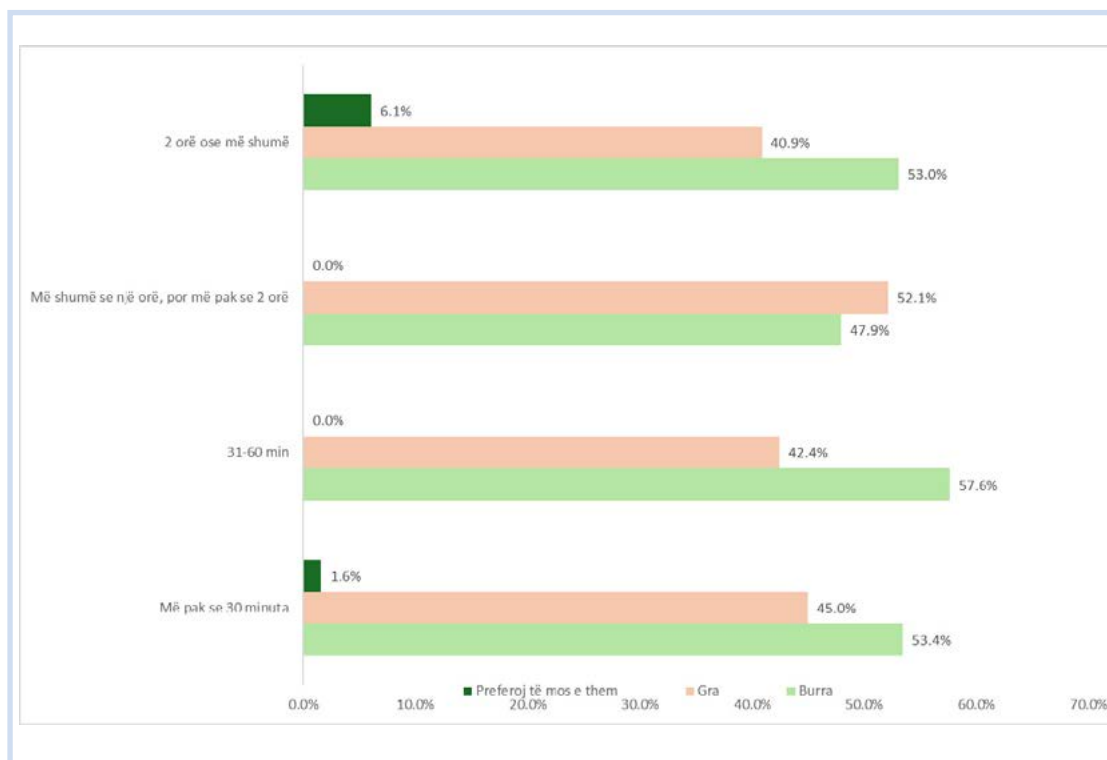
Distanca ditore e udhëtimit për punë ose shkollë

Nga analiza e grafikut 3 mbi distancën e udhëtimit për punë ose shkollë sipas gjinisë, vërehen disa tendenca kryesore. Për kategorinë “Unë nuk udhëtoj”, gratë përbëjnë 52.7%, ndërsa burrat 47.3%, duke treguar një shpërndarje të balancuar. Për distanca të shkurtra 1-5 km, burrat (57.4%) kanë një përqindje më të lartë se gratë (41.9%), ndërsa në distancën 6-10 km përqindjet janë pothuajse të barabarta, me 51.0% burra dhe 49.0% gra. Në kategorinë 11-15 km, burrat (50.5%) udhëtojnë pak më shumë se gratë (48.6%), ndërsa për distancat 16-20 km, burrat përbëjnë shumicën dërrmuese (69.4%) krahasuar me gratë (30.6%). Për distancat mbi 21 km, burrat (57.1%) kanë qasje më të lartë se gratë (41.0%). Një përqindje e konsiderueshme e grave (38.8%) dhe burrave (51.0%) deklarojnë se nuk e dinë saktësisht distancën që udhëtojnë. Kjo tregon se burrat kanë një tendencë më të madhe për të bërë udhëtime më të gjata për në punë ose shkollë, ndërsa gratë kanë përqindje më të lartë në distanca më të shkurtra ose deklarojnë se nuk udhëtojnë.

Grafiku 3. Distanca ditore e udhëtimit për punë ose shkollë sipas gjinisë (në përqindje)

Koha mesatare e udhëtimit

Nga analiza e grafikut 4 mbi kohën mesatare të udhëtimit sipas gjinisë, vërehen disa dallime të rëndësishme. Për kategorinë e udhëtimeve më të shkurtra, më pak se 30 minuta, burrat përbëjnë shumicën (53.4%) krahasuar me gratë (45.0%), ndërsa një përqindje shumë e vogël (1.6%) ka preferuar të mos përgjigjet. Për udhëtimet që zgjasin 31-60 minuta, burrat kanë një përqindje më të lartë (57.6%) sesa gratë (42.4%), duke treguar një tendencë të lehtë që burrat udhëtojnë më gjatë brenda këtij intervali. Kur udhëtimi zgjat më shumë se një orë, por më pak se dy, gratë përbëjnë shumicën (52.1%), ndërsa burrat janë pak më pak të përfaqësuar (47.9%). Për udhëtimet që zgjasin dy ose më shumë orë, burrat prapë përbëjnë shumicën (53.0%) krahasuar me gratë (40.9%), ndërsa 6.1% e të anketuarve kanë preferuar të mos përgjigjen. Përgjithësisht, burrat kanë një prirje më të madhe për të pasur udhëtime më të shkurtra, ndërsa gratë përfaqësojnë një përqindje më të lartë tek udhëtimet që zgjasin mbi një orë.

Grafiku 4. Koha mesatare e udhëtimit sipas gjinisë (në përqindje)

Kostoja e përballueshme e transportit

Të dhënat e studimit tregojnë se aftësia për të paguar për transportin ndryshon në varësi të gjinisë dhe rajonit, duke u ndarë në disa lloje transporti si autobuzi, biçikleta, makina, taksia, dhe skuterat elektrikë.

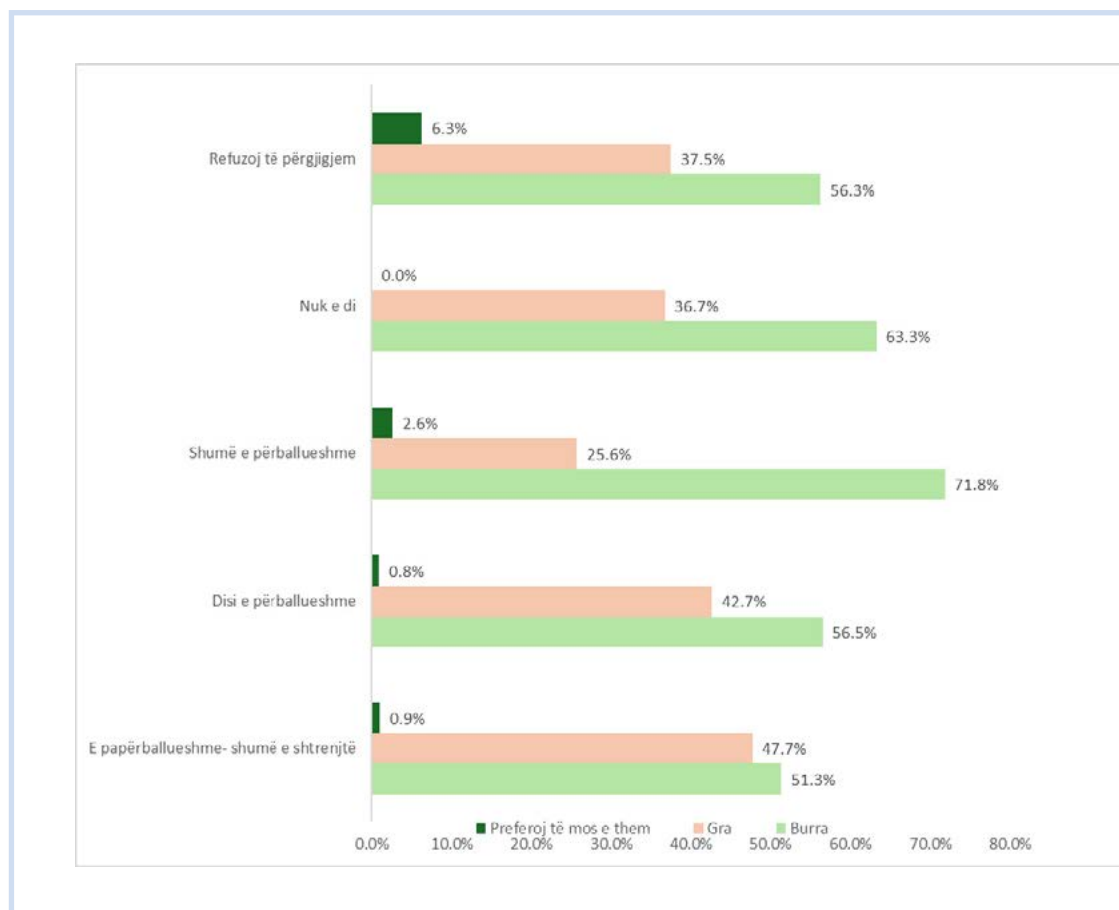
Autobuzi: 40.8% e pjesëmarrësve e konsiderojnë transportin me autobus shumë të përballueshëm, ndërsa 13.7% e shohin atë të paarritshëm për shkak të çmimit. Banorët urbanë kanë më shumë mundësi ta konsiderojnë transportin me autobus të përballueshëm krahasuar me banorët ruralë, ku 35.2% e vlerësojnë atë të papërballueshëm.

Biçikleta dhe Skateboard: 34.9% e pjesëmarrësve e konsiderojnë biçikletën dhe skateboard-in shumë të përballueshëm, ndërsa 13.8% e konsiderojnë si një mjet të shtrenjtë. Banorët urbanë kanë një perceptim më të mirë për këto mundësi transporti (35.8%), ndërsa banorët ruralë i konsiderojnë më të shtrenjta (38.7%).

Makina: Transporti me makinë është i konsideruar nga 36.1% e pjesëmarrësve si të paarritshëm, ndërsa 50.8% e konsiderojnë të përballueshëm, por disi të shtrenjtë. Gratë dhe burrat kanë perceptime të ngjashme, me një dallim të vogël në përgjigje. Banorët ruralë janë më të prirur ta konsiderojnë transportin me makinë të përballueshëm, por disi të shtrenjtë (55.4%).

Taksia: 57.7% e pjesëmarrësve e konsiderojnë taksinë të paarrtshme për shkak të çmimit, ndërsa vetëm 3.5% e shohin atë si shumë të përballueshëm. Gratë janë më të prira të e konsiderojnë më të shtrenjtë se burrat (61.7% krahasuar me 54.5%), ndërsa në nivel rajonal, ka pak ndryshime midis banorëve urbanë dhe ruralë. Taksitë janë të perceptuara si shumë të shtrenjta nga të dyja grupet, por banorët ruralë janë pak më të prirur të thonë se ato janë të përballueshme.

Grafiku 5. Përballueshmëria e kostos së taksisë sipas gjinisë (në përqindje)

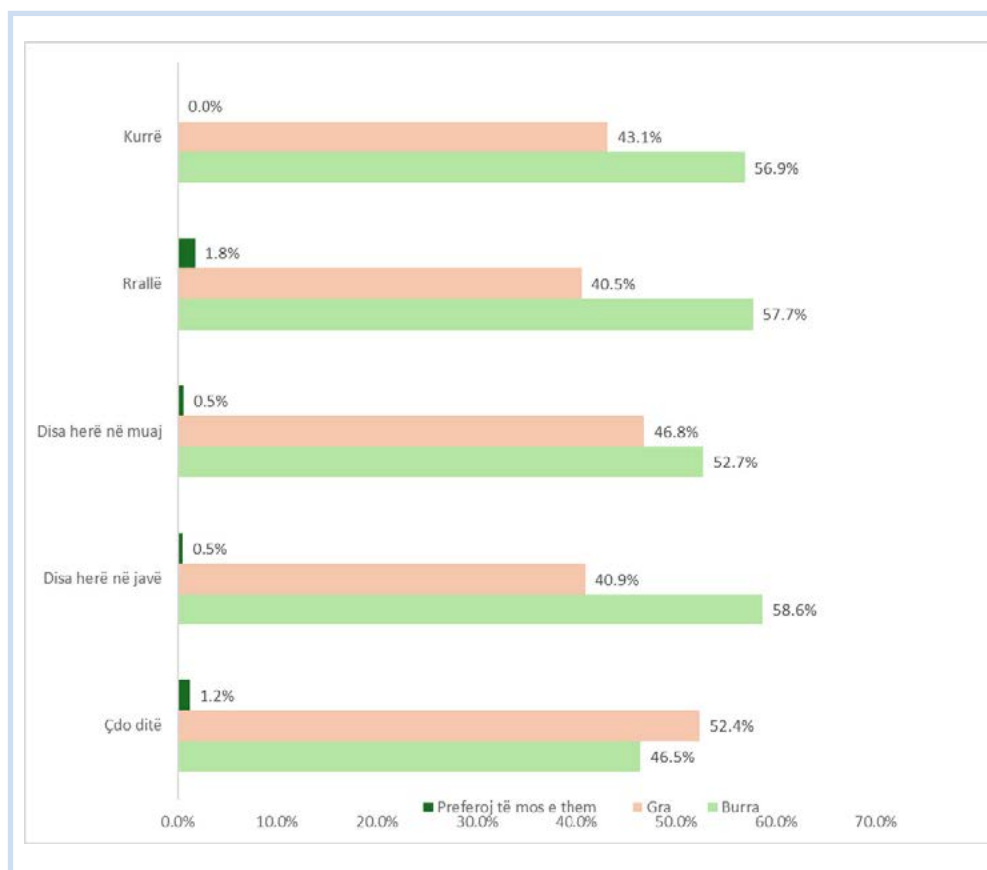


Skuteri elektrik: 20.6% e pjesëmarrësve e konsiderojnë skuteri elektrik të paarrtshëm, ndërsa shumica e konsiderojnë të përballueshëm por disi të shtrenjtë (38.1%). Gratë kanë një perceptim më negativ për këtë mjet transporti krahasuar me burrat, duke e konsideruar atë më të shtrenjtë (20.2% kundrejt 19.8% të burrave).

Frekuenca e përdorimit të mjeteve të transportit

Autobusi: Një analizë e përdorimit të autobusëve tregon ndryshime të dukshme mes grupeve demografikë. 23.1% e të anketuarve përdorin autobusin çdo ditë, 20.0% e përdorin atë çdo javë, ndërsa 30.7% e përdorin rrallë. 9.3% nuk e përdorin fare. Gratë janë më të varura nga përdorimi i autobusit çdo ditë (27.1%), ndërsa burrat e përdorin më shumë çdo javë (21.6% kundrejt 18.3% për gratë). Ata që jetojnë në zona urbane përdorin më shumë autobusin çdo ditë (23.9% kundrejt 20.9% të atyre që jetojnë në zona rurale), por ata që jetojnë në fshat e përdorin më shpesh çdo javë (23.7%).

Grafiku 6. Përdorimi i autobuzit sipas gjinisë (në përqindje)



Ecja: Nga analiza e diagramit mbi frekuencën e ecjes sipas gjinisë, vërehen disa dallime të rëndësishme midis burrave dhe grave. Për ata që nuk ecin kurrë, përqindja është e barabartë (50% burra dhe 50% gra), duke treguar se të dyja gjinitë kanë të njëjtën prirje për të mos ecur fare. Në kategorinë "Rrallë", burrat (54.4%) ecin më pak se gratë (43.9%), duke sugjeruar se gratë mund të jenë më të prirura për të ecur në krahasim me burrat që ecin më rrallë. Kur bëhet fjalë për ecjen disa herë në muaj, burrat (59.3%) përbëjnë shumicën krahasuar me gratë (40.7%), ndërsa për ata që ecin disa herë në javë, burrat (55.6%) janë sërish në përqindje më të lartë sesa gratë (42.5%). Në kategorinë e ecjes së përditshme, burrat (53.5%) janë më të shumtë se gratë (45.7%), duke treguar se ata mund të kenë një tendencë pak më të madhe për të përfshirë ecjen në rutinën e tyre të përditshme.

ditshme. Kjo sugjeron se burrat mund të kenë nevojë më të madhe për të ecur, ndoshta për shkak të distancave më të gjata për në punë ose aktivitete të tjera të përditshme, ndërsa gratë kanë një tendencë më të ulët për të ecur rregullisht.

Grafiku 7. Ecja sipas gjinisë (në përqindje)



Ciklizmi / Skateboard: Përdorimi i biçikletave dhe skateboard-ëve është më i kufizuar, me 15.6% të të anketuarve që i përdorin ata çdo ditë dhe 29.1% që i përdorin rrallë. Burrat janë më të prirur të përdorin biçikletat dhe skateboard-et sesa gratë, dhe ndarja është më e dukshme në kategorinë e përdorimit të përditshëm. Në zonat rurale, përdorimi është më i lartë (16.0% çdo ditë, kundrejt 15.5% në qytet), megjithatë një pjesë e konsiderueshme e qytetarëve nuk i përdorin fare këto mjete transporti (32.0% në qytet).

Makina: Përdorimi i makinave është më i shpeshtë tek burrat (29.4% përdorin çdo ditë, kundrejt 26.3% të grave). Gratë përdorin makinën më pak, sidomos rrallë (20.6%) dhe nuk e përdorin fare (8.8%). Të anketuarit në qytet përdorin më shpesh makina, ndërsa ata që jetojnë në zona rurale kanë më shumë përdorim të makinës rrallë ose aspak, çka tregon për ndryshimet në infrastrukturë dhe mundësitë e aksesit.

Taksi: Përdorimi i taksive është më i shpeshtë tek burrat, sidomos në kategorinë e përdorimit të përditshëm dhe çdo javë. Gratë përdorin më shpesh taksi rrallë ose nuk e përdorin fare (19.3%). Përdorimi i taksive është më i lartë në qytet, ndërsa ata që jetojnë në zona rurale e përdorin shumë më rrallë, duke treguar për kufizimet në akses dhe mundësi transporti në këto zona.

E-scooter: Përdorimi i e-scooter është relativisht i ulët, me 3.9% të grave dhe 9.9% të burrave që i përdorin ata çdo ditë. Në përgjithësi, burrat përdorin më shpesh e-scooter se gratë, ndërsa një pjesë e konsiderueshme e grave (60.9%) nuk e përdorin fare këtë mjet transporti. Zona urbane janë më të prirura për përdorimin e e-scooter-ëve, ndërsa në zonat rurale, përdorimi është shumë i ulët, duke treguar për ndihmën e infrastrukturës dhe mundësive të aksesit në qytet.

Arsyet pse nuk përdoren mjetet e transportit

Një nga pyetjet që iu bë të intervistuarve ishte edhe të tregonin arsyen e mospërdorimit të mjeteve të transportit të ndryshme si autobuz, ecje, biçikleta apo biçikleta elektrike, skuteri elektrik ose makina.

Grafiku 8 tregon arsyet pse njerëzit nuk përdorin autobusin, duke i ndarë sipas gjinisë. Burrat raportojnë më shumë probleme në pothuajse të gjitha kategoritë, veçanërisht për aksesueshmërinë dhe sigurinë. Për shembull, **66.7% e burrave** e konsiderojnë autobusin të **paaksesueshëm për ata që përdorin karrocë me rrota**, krahasuar me **33.3% të grave**. Po ashtu, **60.3% e burrave** thonë se nuk ka ndalesa pranë banesës së tyre, kundrejt **38.4% të grave**. Këto të dhëna tregojnë që infrastruktura dhe vendndodhja e ndalesave janë shqetësime kryesore për burrat.

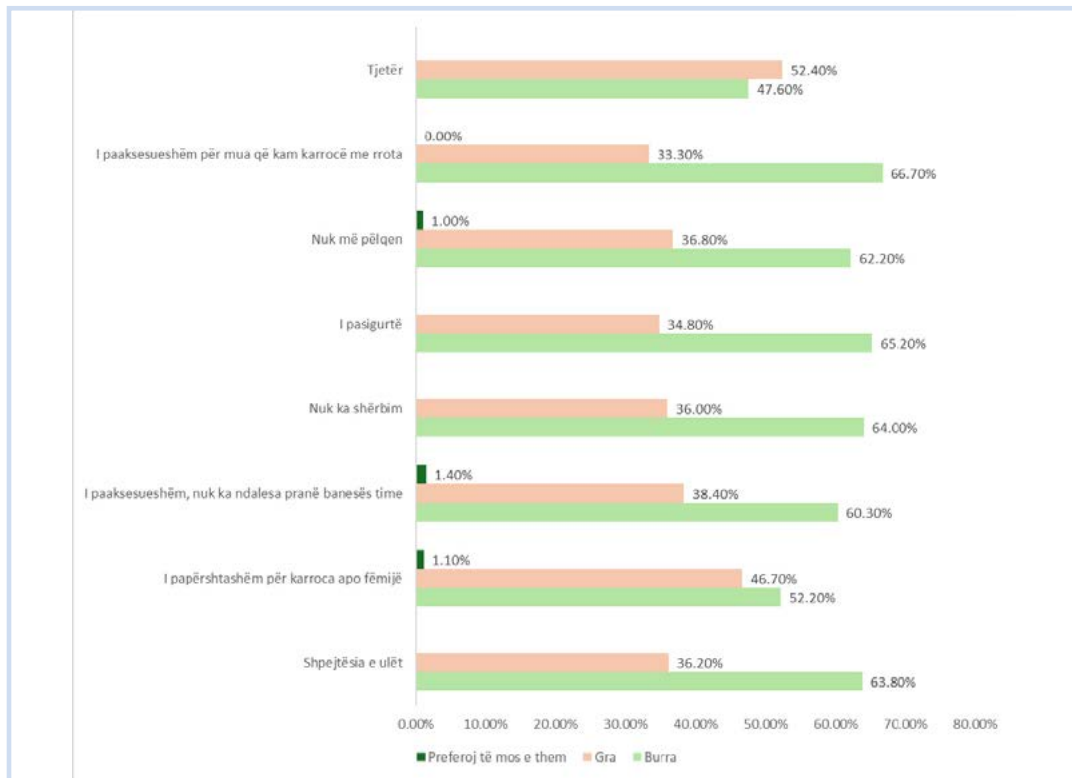
Z. Ali H. (73 vjeç, pensionist, përdorues i rregullt i transportit publik)

“Unë përdor autobusin çdo ditë për të shkuar në treg dhe për të vizituar shokët e mi. Problemi më i madh për mua janë shkallët e larta për të hipur në autobus dhe fakti që disa ndalesa autobuzësh nuk kanë stolë ku mund të ulem. Gjithashtu, shoferët ndonjëherë nisen pa prituri që ne të moshuarit të ulim plotësisht trupin në ndenjësë, gjë që më ka bërë të rrëzohem një herë. Do të ishte shumë më mirë nëse autobusat do të kishin dysheme të ulët dhe më shumë hapësira për ne që kemi vështirësi në lëvizje.”

Zonja Drita M. (69 vjeçe, përdoruese e rastësishme e transportit publik)

“Më pëlqen të eci kur është e mundur, por kur jam e lodhur, përdor autobusin. Një problem i madh për ne gratë e moshuara është mungesa e sigurisë gjatë natës. Stacionet nuk janë të ndriçuara mirë dhe ndonjëherë ka persona që të ngacmojnë. Nuk ndihem rehat të përdor transportin pas orës 8 të darkës. Do të doja të kishim më shumë siguri dhe më shumë vende të rezervuara për të moshuarit.”

Nga ana tjetër, shqetësimi për **sigurinë dhe mungesën e shërbimit** është i lartë për të dyja gjinitë, por përsëri burrat raportojnë më shumë: **65.2% e burrave** e perceptojnë autobusin si **të pasigurt**, ndërsa **34.8% e grave** ndajnë të njëjtin shqetësim. Po ashtu, mungesa e shërbimit raportohet nga **64% e burrave** dhe **36% e grave**. Faktorët si **shpejtësia e ulët** (63.8% burra vs. 36.2% gra) dhe **papërshtatshmëria për të transportuar sende apo fëmijë** (52.2% burra vs. 46.7% gra) sugjerojnë nevojën për përmirësime në efikasitetin dhe komoditetin e transportit publik.

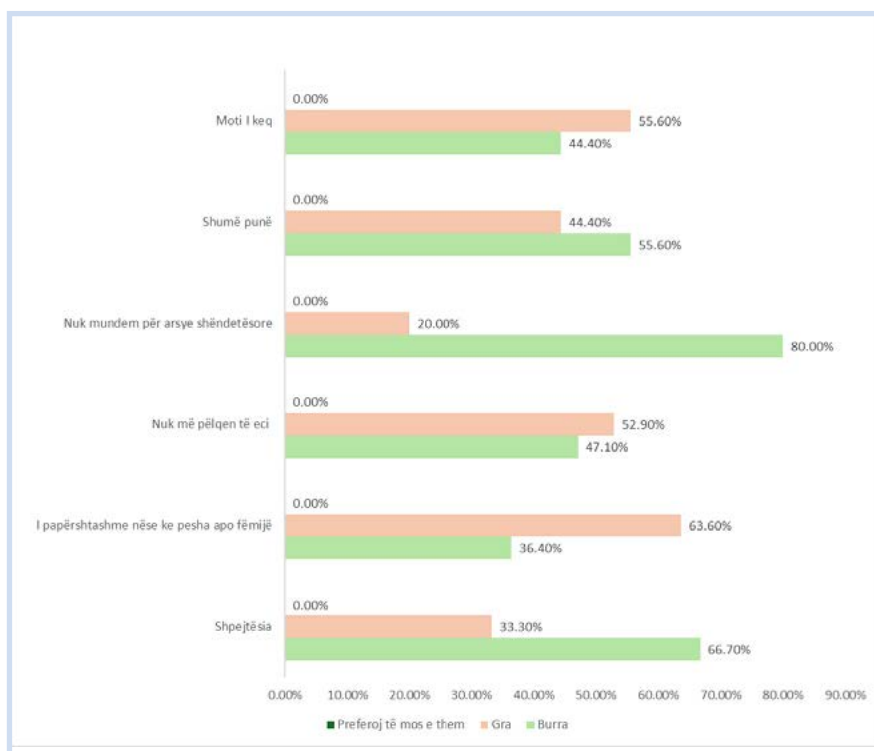
Grafiku 8. Arsyet pse nuk përdoret autobuzi sipas gjinisë (në përqindje)**Znj. Sara V. (27 vjeçe, punonjëse, përdor transportin për punë dhe dalje sociale)**

“Përdor autobusët çdo ditë dhe ndonjëherë ndjem e pasigurt, sidomos natën. Shoferët nuk ndalojnë gjithmonë në vendet e duhura dhe ndonjëherë nuk hapin dyert në mënyrë të rregullt. Do të ndihmonte nëse kishte më shumë ndriçim dhe mbikëqyrje në stacionet e autobusëve.”

Ecja

Ky grafik paraqet arsyet pse njerëzit nuk ecin, duke i ndarë sipas gjinisë. Disa nga faktorët kryesorë për burrat janë shkaqet shëndetësore (80% krahasuar me 20% për gratë) dhe shpejtësia (66.7% burra vs. 33.3% gra), duke treguar se burrat kanë më shumë vështirësi shëndetësore ose prioritojnë efikasitetin kohor. Po ashtu, shumë punë është një arsye e raportuar më shpesh nga burrat (55.6% burra vs. 44.4% gra), duke treguar që ata mund të kenë më pak kohë të lirë për ecje.

Nga ana tjetër, gratë raportojnë në përqindje më të lartë arsye të tilla si moti i keq (55.6% gra vs. 44.4% burra) dhe papërshtatshmëria për ata me peshë apo fëmijë (63.6% gra vs. 36.4% burra), që tregon se kushtet mjedisore dhe barrat familjare ndikojnë më shumë tek gratë. Preferenca personale për të ecur është e ndarë në mënyrë të balancuar, me një përqindje të lartë në të dyja gjinitë (52.9% gra vs. 47.1% burra). Përmirësimet në infrastrukturë dhe qasja ndaj kohës për lëvizje mund të ndihmojnë në adresimin e këtyre sfidave.

Grafiku 9. Arsyet për të mos ecur sipas gjinisë (në përqindje)

Bicikleta / Skateboard: Për 33.8% të pjesëmarrësve, infrastruktura më e sigurt e rrugëve do të ishte nxitësja kryesore për të përdorur më shpesh biçikletën ose skateboardin. Çmimi dhe lidhjet më të mira për rrugët e biçikletës janë gjithashtu të rëndësishme për një pjesë të konsiderueshme të respondentëve.

E-scooter: Për 35.9% të respondentëve, e-scooter nuk është një mundësi transporti, me një prirje më të theksuar tek gratë. Siguria është një shqetësim kryesor për 28.2% të pjesëmarrësve, dhe kostot janë një faktor inkurajues për 25.1%. Përmirësimi i lidhjeve të e-scooter në rrjetin e transportit është gjithashtu i rëndësishëm për 17.1% të respondentëve.

Makina: Mungesa e makinës është arsyeja kryesore pse individët nuk e përdorin atë (53.2%), me gratë (61.1%) që raportojnë këtë më shpesh sesa burrat (46.6%), duke sugjeruar kufizime ekonomike më të mëdha për gratë. Një tjetër arsye e zakonshme është mungesa e aftësive për drejtim (17.1%), që prek më shumë gratë (20.1%) sesa burrat (13.7%), ndoshta për shkak të normave tradicionale gjinore ose mungesës së trajnimeve. Preferencat personale, si mos pëlqimi i përdorimit të makinës (13%), dhe puna e tepërt (13%) janë arsye shtesë, me burrat që i raportojnë këto më shpesh sesa gratë.

Arsyet e përdorimit të mjeteve të ndryshme të transportit

Autobuzi

Përmirësimi i lidhjeve dhe shpeshtësisë së autobusëve është faktori kryesor që do të inkurajonte përdorimin më të shpeshtë, i theksuar nga **50.2%** e të anketuarve, veçanërisht në zonat urbane (51.5%) dhe nga individët që nuk deklarojnë gjininë e tyre (66.7%). Ulja e kostove është e rëndësishme për **24.8%**, më shumë për gratë (27.1%) dhe banorët ruralë (26.9%), duke reflektuar sfida financiare. Ndërsa **14.1%** deklarojnë se nuk do ta përdornin autobusin pavarësisht ndryshimeve, veçanërisht në zonat rurale (19.4%). Këto të dhëna sugjerojnë nevojën për politika që adresojnë përmirësimin e infrastrukturës, uljen e kostove dhe sigurinë për të rritur atraktivitetin e transportit publik.

Ecja

Të anketuarit informuan se siguria është prioritet kryesisht për gratë (20%) dhe zonat urbane (22.4%).

Biçikleta dhe skuteri elektrik

Rreth 33.8% e të anketuarve theksuan sigurinë (rrugë më të mira) si faktor kyç për përdorimin më të shpeshtë të biçikletës, ndërsa 28.2% e përmendën skuterin elektrik, veçanërisht gratë dhe pjesëmarrësit urbanë. Kostoja më e ulët u konsiderua nga 25.1% për të dyja mjetet, më e rëndësishme për personat që jetojnë në zonat rurale dhe ata që preferojnë të mos deklarojnë. Mosgatishmëria për t'i përdorur ishte më e lartë për skuterin elektrik (35.9%) krahasuar me biçikletën (19.9%), me një përqindje më të madhe tek gratë dhe pjesëmarrësit urbanë.

Arsyet për zgjedhjen e llojit të transportit

Autobusët janë kryesisht mënyra më e zakonshme për punë, ku 77.6% e të anketuarve i përdorin për këtë qëllim. Gratë (81.6%) varen më shumë te autobusët për punë dhe akses në shërbime shëndetësore (21% krahasuar me 11% të burrave), ndërsa burrat kanë përqindje më të lartë në transport familjar. Zonat urbane tregojnë një përdorim më të madh të autobusëve për arsye pune dhe arsim (78.6%), duke reflektuar aksesin më të mirë në infrastrukturë dhe shërbime.

Ecja në këmbë mbetet një mënyrë thelbësore për punë (50.3%), ku gratë kryesojnë (53.4% krahasuar me 48.2% të burrave). Gjithashtu, ecja shërben si një aktivitet për argëtim (44.1%) dhe për shëndet (41.2%), me një shpërndarje të balancuar gjinore. Në zonat urbane, ecja për punë është më e zakonshme (51.3%) falë infrastrukturës më të mire.

Biçikleta përdoret kryesisht për punë (51.9%), veçanërisht nga burrat (55.7%), ndërsa gratë tregojnë përqindje më të ulët (42.9%). Biçikleta për argëtim dhe sport është gjithashtu një mjet i rëndësishëm (30.2%), me përfshirje të ngjashme gjinore.

Makinat përdoren më së shumti për punë (61.2%), me dallime të vogla gjinore (60.8% gra, 61.3% burra). Përdorimi për transport familjar (33.7%) është më i zakonshëm tek burrat (36.7%), ndërsa gratë (27.7%) i përdorin më shumë për akses në shërbime shëndetësore. Gratë gjithashtu tregojnë përqindje më të lartë në përdorimin e makinave për argëtim (26.8%).

Taksitë tregojnë përdorim të konsiderueshëm për punë (51.6%), me burrat që kryesojnë lehtë (53.1%). Transporti familjar përbën 23.3%, ku burrat (25.6%) i përdorin më shumë, ndërsa gratë varen te taksitë për shërbime shëndetësore (27.7%). Përdorimi për argëtim është më i lartë tek gratë (20.5%) krahasuar me burrat (11.3%), duke reflektuar preferenca të ndryshme për fleksibilitet dhe rehati.

Edhe skuterët elektrikë përdoren për punë nga 50.8% e pjesëmarrësve, me përdorim të ngjashëm gjinor. Skuterët kanë potencial më të madh në zonat rurale për argëtim (30.9%), ndoshta për shkak të qasjeve të kufizuara ndaj transportit publik.

Perceptimet mbi sigurinë dhe mbrojtjen

Të dhënat e mbledhura tregojnë dallime të mëdha në perceptimet e sigurisë, të ndikuara nga gjinia, rajoni dhe mënyra e transportit. Një analizë më e thellë zbulon se gratë përballen me sfida më të mëdha në ndjenjën e sigurisë, si gjatë transportit publik ashtu edhe gjatë ecjes, ndërsa zonat urbane tregojnë nivele më të ulëta sigurie krahasuar me ato rurale.

Siguria në Transportin Publik. Një pjesë e madhe e burrave (49.6%) raportojnë se ndihen shumë të sigurt në transportin publik, ndërsa vetëm 31.0% e grave ndajnë këtë ndjesi. Kjo diferencë gjinore reflekton shqetësime të grave për ngacmimet, mungesën e ndriçimit dhe sigurisë në stacionet e transportit. Gratë raportojnë ndjesinë e “disi të sigurt” (61.6%), duke treguar një pasiguri të vazhdueshme. Për më tepër, të pyeturit nga zonat urbane tregojnë një perceptim më të ulët të sigurisë (42.8% shumë të sigurt) krahasuar me ata të zonave rurale (80.0%), duke sugjeruar se urbanizimi krijon më shumë sfida sigurie për përdoruesit.

Siguria gjatë Ecjes. Gjatë ecjes, 62.1% e burrave ndihen shumë të sigurt, ndërsa kjo shifër është më e ulët për gratë (52.7%). Gratë gjithashtu raportojnë pasiguri të moderuar (35.4%) në krahasim me burrat (28.6%), çka tregon sfida që lidhen me mjedisin urban, si ndriçimi i pamjaftueshëm, trotualet që në disa raste mungojnë fare apo janë të ngushtë sa një nënë me karrocë nuk mund të kalojë dhe rreziku i ngacmimeve.

Analiza e Sigurisë së Transportit Publik

Siguria në Udhëtimet me Autobus

Nga analiza rreth 47.6% e të anketuarve ndihen të sigurt duke udhëtuar me autobus në çdo kohë, ndërsa 22.3% ndihen të pasigurt natën. Gratë (27.7%) ndihen dukshëm më pak të sigurta duke përdorur autobusin gjatë natës, krahasuar me burrat (17.6%). Përgjigjet nga zonat urbane dhe rurale janë të ngjashme, megjithëse banorët ruralë (23.3%) shprehin një nivel të lehtë më të lartë të pasigurisë në krahasim me ata urbanë (21.9%).

Siguria gjatë Ecjes

Rreth 48.8% e të anketuarve ndihen të sigurt duke ecur vetëm në çdo kohë, ndërsa 26.8% ndihen të pasigurt natën. Gratë (37.3%) ndihen shumë më të pasigurta gjatë ecjes natën sesa burrat (18.1%). Banorët ruralë (29.3%) raportojnë një nivel më të lartë të pasigurisë gjatë natës krahasuar me ata urbanë (26.0%).

Siguria gjatë ecjes me biçikletë

Vetëm 40.7% e të anketuarve ndihen të sigurt duke përdorur biçikletën në çdo kohë.

Për më tepër, 39.0% ndihen të pasigurt gjatë ditës, ndërsa 26.6% shprehin pasiguri gjatë natës. Gratë (36.9%) ndihen dukshëm më të pasigurta gjatë dhënies së biçikletës natën në krahasim me burrat (18.6%). Banorët ruralë (27.9%) shprehin ndjenjë më të lartë pasigurie se ata urbanë (26.2%) kur bëhet fjalë për çiklizmin gjatë natës.

Siguria në Udhëtimet me Makina

Rreth 55.3% e të anketuarve ndihen të sigurt duke udhëtuar me makinë në çdo kohë.

Megjithatë, 27.9% ndihen të pasigurt gjatë ditës dhe 24.6% ndihen të pasigurt gjatë natës.

Gratë (27.7%) raportojnë një ndjenjë më të lartë pasigurie gjatë natës sesa burrat (22.2%).

Siguria në Përdorimin e Taksive

Vetëm 45.5% e të anketuarve ndihen të sigurt duke përdorur një taksì në çdo kohë.

Nga ana tjetër, 28.8% ndihen të pasigurt gjatë ditës dhe 31.2% ndihen të pasigurt gjatë natës. Gratë (39.9%) ndihen dukshëm më pak të sigurta duke përdorur taksitë gjatë natës krahasuar me burrat (23.7%). Banorët ruralë (33.1%) shprehin një nivel më të lartë të pasigurisë sesa ata urbanë (30.5%) gjatë përdorimit të taksive natën.

Gratë ndihen dukshëm më të pasigurta gjatë natës në të gjitha llojet e transportit, veçanërisht në ecje (37.3%), çiklizëm (36.9%) dhe përdorimin e taksive (39.9%).

Banorët urbanë ndihen përgjithësisht më të sigurt në shumicën e mënyrave të transportit në krahasim me ata ruralë. Ecja dhe përdorimi i biçikletës perceptohen si më të rrezikshme natën, me një pjesë të madhe të të anketuarve që shprehin shqetësime për sigurinë.

Taksitë perceptohen si më pak të sigurta se makinat gjatë natës, gjë që sugjeron probleme besimi ndaj shoferëve të taksive ose përvoja të pakëndshme nga udhëtarët.

Analiza e Sigurisë gjatë ecjes në trotuare

Gjatë ditës, burrat ndihen më të sigurt se gratë kur ecin në trotuare. 41.3% e burrave i konsiderojnë shumë të sigurta, krahasuar me vetëm 28.5% të grave. Ndërsa shumica e grave (51.3%) i perceptojnë si disi të sigurta, një përqindje më e lartë e tyre (18.1%) i konsiderojnë të pasigurta, në krahasim me vetëm 9.2% të burrave. Nga ana tjetër, perceptimi i sigurisë mes banorëve ruralë dhe urbanë është i ngjashëm, me 36.9% të ruralëve dhe 35.4% të urbanëve që ndihen shumë të sigurt, dhe rreth 48% e të dyja grupeve që i konsiderojnë disi të sigurta. Vetëm 13.2% e ruralëve dhe 13.3% e urbanëve i konsiderojnë të pasigurta. Në përgjithësi, gratë ndihen dukshëm më të pasigurta se burrat, ndërsa ndryshimet midis zonave rurale dhe urbane janë të vogla. Kjo tregon nevojën për përmirësimin e ndriçimit dhe infrastrukturës së trotuareve për të rritur sigurinë, veçanërisht për gratë.

Tabela 5. Siguria në trotuare sipas gjinisë dhe zonës (gjatë ditës) sipas gjinisë (në përqindje)

Niveli i sigurisë (gjatë ditës)	Gra	Burra	Rural	Urban
Shumë të sigurta	28.5	41.3	36.9	35.4
Disi të sigurta	51.3	46.5	48.4	48.1
Të pasigurta	18.1	9.2	13.2	13.3
Nuk e di	2.0	3.0	1.4	3.2

Gjatë natës, vetëm 17.3% e të anketuarve i konsiderojnë trotuaret shumë të sigurta, me burrat (20.6%) që ndihen më të sigurt se gratë (13.2%). 41.0% i vlerësojnë trotuaret si disi të sigurta, me një ndarje ku burrat (46.0%) ndihen më të sigurt sesa gratë (35.4%). Ndërkohë, 36.2% e të anketuarve i perceptojnë trotuaret si të pasigurta, me një përqindje të lartë të grave (47.0%) që ndihen të pasigurta në krahasim me burrat (27.3%). Perceptimi i sigurisë ndryshon pak mes zonave, ku 23.0% e banorëve ruralë dhe 15.3% e atyre urbanë i konsiderojnë trotuaret shumë të sigurta, ndërsa 36.2% e të dyja grupeve i vlerësojnë si të pasigurta. Këto të dhëna tregojnë se gratë ndihen dukshëm më të pasigurta gjatë natës dhe se, megjithëse ndryshimet mes zonave urbane dhe rurale janë të vogla, siguria në trotuare mbetet një çështje shqetësuese për shumë qytetarë.

Tabela 6. Siguria në trotuare sipas gjinisë dhe zonës (gjatë natës), sipas gjinisë (në përqindje)

Niveli i sigurisë (gjatë natës)	Gra	Burra	Rural	Urban
Shumë të sigurtë	13.2	20.6	23	15.3
Disi të sigurtë	35.4	46	36.6	42.6
Jo të sigurtë	47	27.3	36.2	36.2
Nuk e di	4.3	6.2	4.2	6

Trotuaret janë analizuar edhe në lidhje me aksesueshmërinë e trotuareve për personat me aftësi të kufizuara dhe karrocën e fëmijëve. Nga analiza rezultoi që vetëm 18.5% e të anketuarve i konsiderojnë trotuaret shumë të aksesueshme për personat me aftësi të kufizuara ose me karrocën e fëmijëve, me burrat (23.7%) që raportojnë akses më të mirë se gratë (11.6%). Pjesa më e madhe e të anketuarve (45.8%) i vlerësojnë si disi të aksesueshme, ku gratë (48.5%) kanë një perceptim pak më pozitiv se burrat (44.1%). Megjithatë, një përqindje e konsiderueshme (31.2%) i konsiderojnë trotuaret krejtësisht të paaksesueshme, ku gratë (35.6%) shprehin më shumë shqetësim se burrat (27.8%). Sa i përket dallimeve mes zonave, 19.5% e banorëve ruralë dhe 18.1% e atyre urbanë i konsiderojnë trotuaret shumë të aksesueshme, ndërsa 32.4% e banorëve ruralë dhe 30.8% e atyre urbanë i konsiderojnë tërësisht të paaksesueshme. 42.9% e banorëve ruralë dhe 46.9% e atyre urbanë mendojnë se janë disi të aksesueshme. Këto të dhëna tregojnë se aksesimi mbetet një problem i rëndësishëm për një pjesë të madhe të popullsisë, veçanërisht për gratë dhe grupet më të prekura nga barrierat infrastrukturore.

Tabela 7. Analiza e Aksesueshmërisë së Trotuareve për Personat me Aftësi të Kufizuara dhe Karrocën e Fëmijëve

Aksesueshmëria për PAK	Gra	Burra	Rural	Urban
Shumë të aksesueshëm	11.6	23.7	19.5	18.1
Disi të aksesueshme	48.5	44.1	42.9	46.9
Të pa aksesueshme	35.6	27.8	32.4	30.8
Nuk e di	4.3	4.3	5.2	4.3

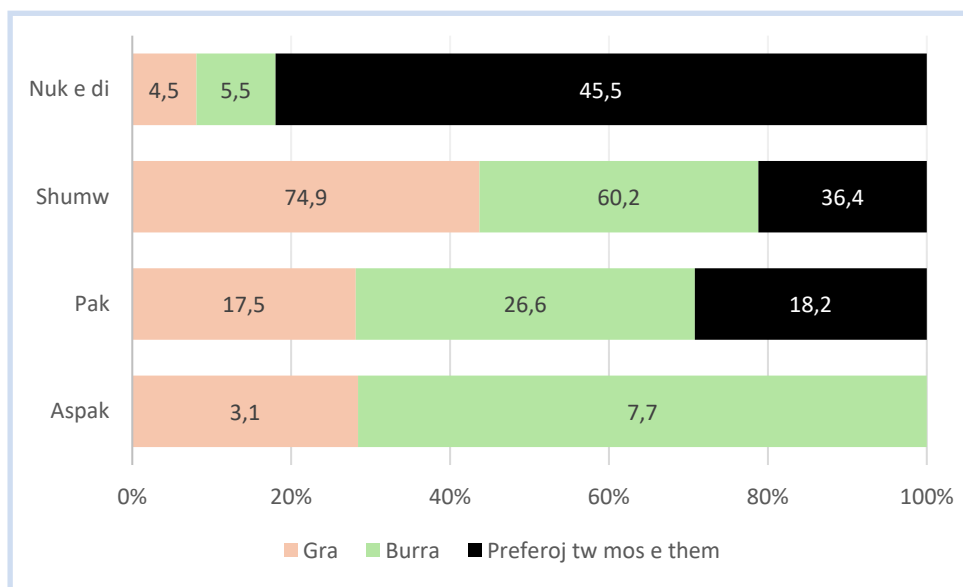
MODELET GJINORE NË ADRESIMIN E NDRYSHIMEVE KLIMATIKE PËRMES ZGJEDHJES SË MUNDËSIVE TË TRANSPORTIT

Ndryshimet klimatike janë një sfidë globale që kërkon veprime të koordinuara dhe ndërhyrje në shumë fusha, përfshirë transportin. Studimet kanë treguar se gratë dhe burrat shpesh kanë modele të ndryshme në lidhje me transportin, duke reflektuar preferenca, nevojat dhe mundësitë të ndryshme, dhe këto dallime mund të kenë një ndikim të rëndësishëm në mënyrën se si ata kontribuojnë në përpjekjet për të adresuar ndryshimet klimatike. Më poshtë është analiza e perceptimeve të individëve që iu përgjigjën pyetësorit tonë.

PERCEPTIMI PËR NDOTJEN E AJRIT NGA AUTOMJETET

Nga 1,100 të anketuar, perceptimet përsa i përket kontributit të automjeteve në ndotjen e ajrit janë shpërndarë në mënyrë të tillë: Shumica e të anketuarve besojnë se automjetet kontribuojnë ndjeshëm në ndotjen e ajrit, me 74.9% të grave dhe 60.2% të burrave që ndajnë këtë mendim. Një përqindje më e lartë e burrave (26.6%) sesa e grave (17.5%) mendojnë se ndikimi i makinave është i vogël. Vetëm 3.1% e grave dhe 7.7% e burrave besojnë se makinat nuk ndotin ajrin fare. Grupin “Preferoj të mos e them” e karakterizon një përqindje shumë e lartë e pasigurisë (45.5%), duke zgjedhur opsionin “Nuk e di”, në krahasim me gratë (4.5%) dhe burrat (5.5%). Këto rezultate tregojnë se gratë kanë një perceptim më të fortë për ndikimin e madh të makinave në ndotjen e ajrit, ndërsa burrat dhe grupi pa gjini të deklaruar tregojnë më shumë hezitim ose indiferencë ndaj kësaj çështjeje.

Grafiku 10. Perceptimi për ndotjen e ajrit nga automjetet sipas gjinisë (në përqindje)



Në analizën e perceptimit mbi ndotjen e ajrit nga automjetet sipas zonës, vërehet se **shumica e të anketuarve, si në zonat rurale (62.4%) ashtu edhe urbane (68.0%), besojnë se makinat kontribuojnë ndjeshëm në ndotjen e ajrit**. Ndërkohë, **një përqindje më e madhe e banorëve të zonave rurale (25.8%)** mendojnë se ndikimi i makinave është i vogël, krahasuar me 21.3% të atyre që jetojnë në zonat urbane. **Vetëm një pakicë beson se makinat nuk ndotin aspak ajrin (6.6% në zonat rurale dhe 5.2% në ato urbane)**, duke treguar një ndërgjegjësim të lartë për këtë çështje. Përqindja e atyre që nuk e dinë ose nuk kanë një mendim të qartë është pothuajse e njëjtë në të dyja zonat (5.2% rurale dhe 5.5% urbane).

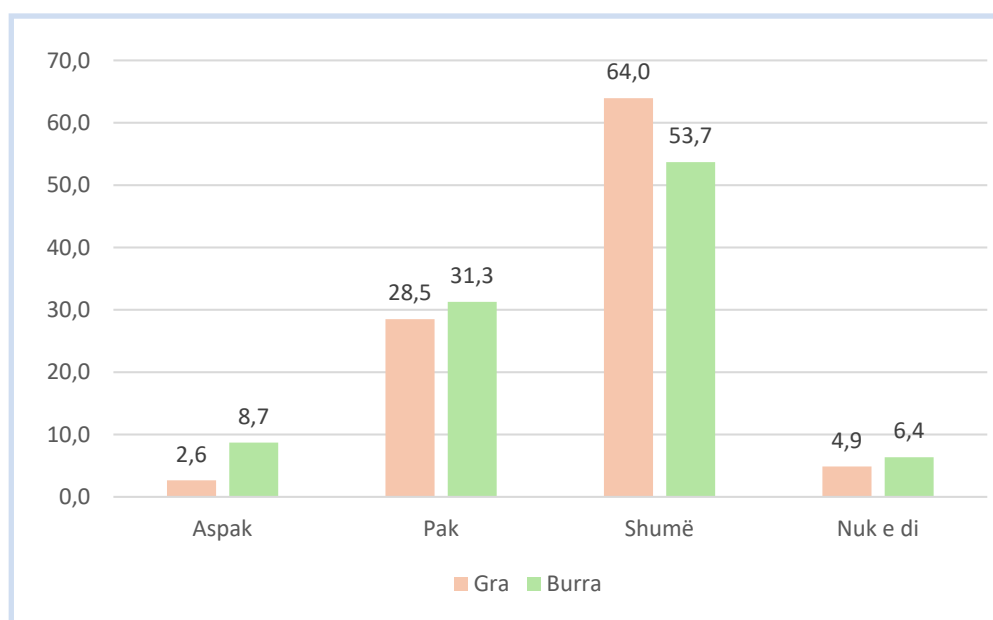
Tabela 8. Perceptimi për ndotjen e ajrit nga automjetet sipas zonës (në përqindje)

	Rural	Urban
Aspak	6.6	5.2
Pak	25.8	21.3
Shumë	62.4	68.0
Nuk e di	5.2	5.5

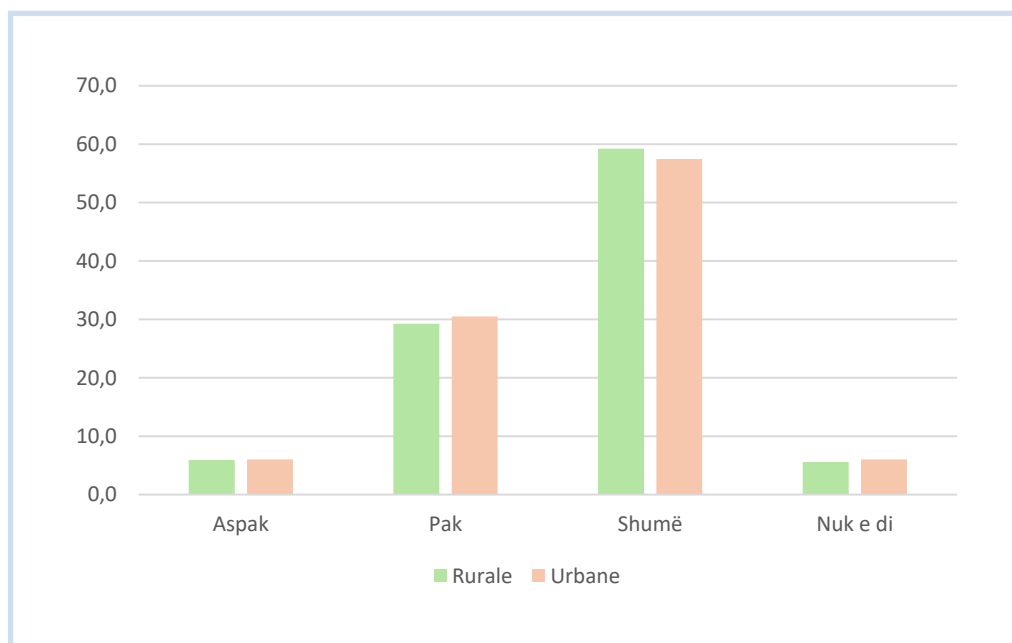
PERCEPTIMI PËR NDRYSHIMET KLIMATIKE

Përsa i përket shqetësimeve për ndryshimet klimatike, nga 1,100 individë që u përgjigjën nga analiza e perceptimit të shqetësimit për ndryshimet klimatike sipas gjinisë, vërehet se shumica e të anketuarve janë shumë të shqetësuar për ndryshimet klimatike, me 64.0% të grave dhe 53.7% të burrave që ndajnë këtë mendim. Burrat tregojnë një nivel më të lartë indiference ose skepticizmi, me 8.7% që nuk janë aspak të shqetësuar, krahasuar me vetëm 2.6% të grave. Përgjigja “Pak i shqetësuar” është më e përhapur tek burrat (31.3%) sesa tek gratë (28.5%), duke sugjeruar një prirje më të ulët të burrave për ta konsideruar ndryshimin klimatik si një çështje urgjente. Përqindja e atyre që nuk kanë një opinion të formuar është e ulët, por sërish më e lartë tek burrat (6.4%) sesa tek gratë (4.9%). Në përgjithësi, gratë tregojnë një nivel më të lartë shqetësimi për ndryshimet klimatike, ndërsa burrat janë më të prirur të jenë më pak të shqetësuar ose indiferentë ndaj kësaj çështjeje.

Grafiku 11. Shqetësimi për ndryshimet klimatike, sipas gjinisë, (në përqindje)



Nga analiza e shqetësimit për ndryshimet klimatike sipas zonës (rurale dhe urbane), vërehet se shumica e të anketuarve janë shumë të shqetësuar, me 59.2% në zonat rurale dhe 57.4% në zonat urbane që ndajnë këtë mendim. Përqindja e atyre që janë pak të shqetësuar është disi më e lartë në zonat urbane (30.5%) sesa në ato rurale (29.3%), duke treguar një prirje të ngjashme në të dyja zonat. Për ata që nuk janë aspak të shqetësuar, përqindjet janë pothuajse të njëjta (5.9% në zonat rurale dhe 6.0% në ato urbane), duke treguar se skepticizmi ndaj ndryshimeve klimatike mbetet i kufizuar. Përqindja e atyre që nuk kanë një opinion të formuar (“Nuk e di”) është gjithashtu e njëjtë në të dy zonat (5.6% rurale dhe 6.0% urbane). Këto rezultate sugjerojnë se shqetësimi për ndryshimet klimatike është i lartë në të dyja zonat, me një përqindje të vogël të njerëzve që tregojnë indiferencë ose pasiguri mbi këtë çështje.

Grafiku 12. Shqetësimi për ndryshimet klimatike (sipas zonës) në përqindje

Analiza e ndikimit të transportit në arsim, punësim dhe pjesëmarrje publike

Nga analiza e të dhënave mbi **ndikimin e mungesës së transportit të përshtatshëm në vendimet individuale**, vërehet se **një numër i konsiderueshëm i njerëzve ka përjetuar kufizime në arsim, punësim dhe pjesëmarrje publike për shkak të transportit të papërshtatshëm ose të padisponueshëm.**

- **Arsimi: 265 individë (92 gra dhe 171 burra)** raportojnë se nuk kanë vazhduar shkollimin në pesë vitet e fundit për shkak të mungesës së transportit. Megjithatë, shumica dërrmuese **(835 individë: 399 gra dhe 427 burra)** nuk e kanë pasur këtë pengesë.
- **Punësimi: 487 individë (223 gra dhe 263 burra)** kanë refuzuar një ofertë pune për shkak të transportit të papërshtatshëm, duke treguar se ky faktor ka një ndikim të konsiderueshëm në mundësitë e punësimit.
- **Pjesëmarrja publike: 446 individë (198 gra dhe 245 burra)** nuk kanë marrë pjesë në konsultime publike apo në procese të tjera të politikëbërjes për shkak të mungesës së transportit. Megjithatë, **654 individë (293 gra dhe 353 burra)** nuk kanë hasur këtë problem, duke treguar se për shumicën, transporti nuk ka qenë një pengesë në angazhimin e tyre publik.

Mungesa e transportit ka ndikuar më shumë te burrat sesa te gratë, veçanërisht në arsim, punësim dhe pjesëmarrje publike. Punësimi është fusha ku transporti i papërshtatshëm ka ndikuar më shumë, me 487 individë që kanë refuzuar oferta pune për këtë arsye. Edhe pse shumica nuk e ka përjetuar këtë problem, një përqindje e konsiderueshme e popullsisë ka pasur

kufizime të mëdha për shkak të transportit të pamjaftueshëm, duke theksuar nevojën për investime dhe përmirësime në infrastrukturën e transportit publik.

Tabela 9. Disa çështje që ndikohen nga cilësia e transportit

Disa çështje që ndikohen nga cilësia e transportit	Po	Jo
Në pesë vitet e fundit, a keni vendosur të mos e vazhdoni shkollimin sepse nuk kishit transport të përshtatshëm?	265 individë (92 gra dhe 171 burra)	835 individë (399 gra dhe 427 burra)
Në pesë vitet e fundit, a keni refuzuar një punë për shkak të transportit publik të papërshtatshëm ose të padisponueshëm?	487 individë (223 gra dhe 263 burra)	613 individë (268 gra dhe 335 burra)
Në pesë vitet e fundit, a nuk keni marrë pjesë në zhvillimin e politikave (të marrë pjesë në një konsultim publik të qeverisë ose në një proces tjetër pjesëmarrjeje) sepse nuk kishit transport?	446 individë (198 gra dhe 245 burra)	654 individë (293 gra dhe 353 burra)

Nga analiza e **sfidave të përdorimit të transportit publik sipas gjinisë**, vërehet se **mungesa e transportit publik pranë vendbanimit është problemi kryesor për të dyja gjinitë**, por preket më shumë nga **gratë (47.5%) sesa burrat (38.0%)**. Po ashtu, **nevoja për të përdorur më shumë se një mjet transporti për të arritur në punë është një shqetësim i madh, veçanërisht për gratë (38.9%) në krahasim me burrat (33.1%)**, duke sugjeruar një kompleksitet më të lartë në itineraret e udhëtimit të tyre të përditshëm. Një tjetër problem i theksuar është **mungesa e sigurisë në transportin publik**, ku gratë (33.3%) ndihen më të pasigurta se burrat (28.2%), duke reflektuar ndoshta shqetësime të lidhura me ngacmimet ose kushtet e përgjithshme të sigurisë në transportin publik.

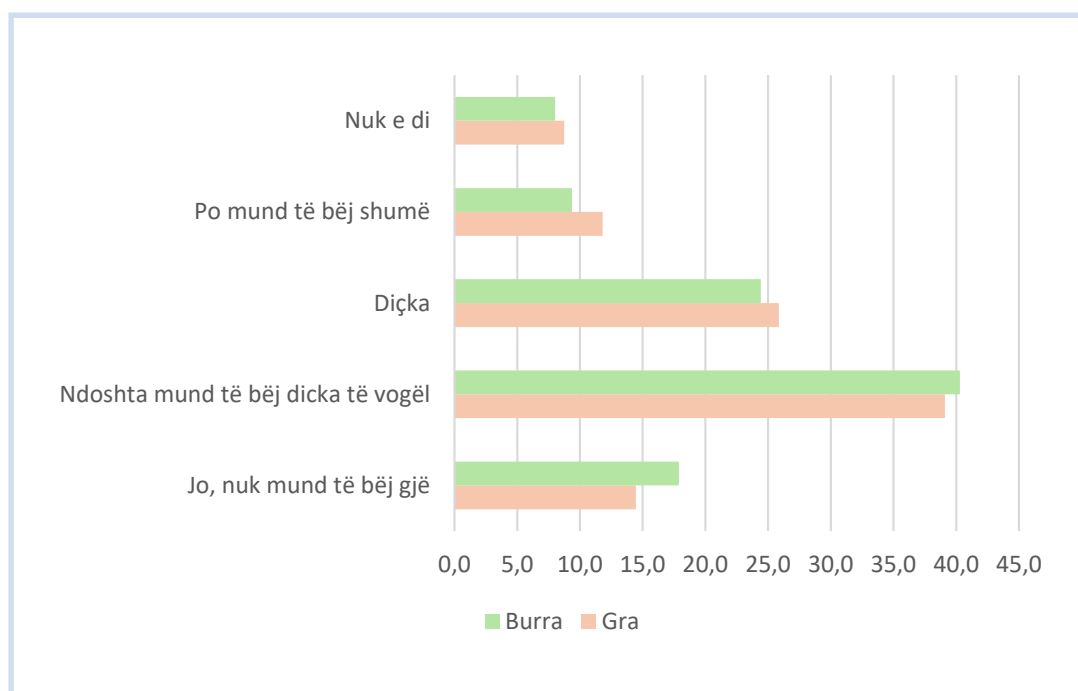
Nga ana tjetër, **lloji i shërbimit dhe itineraret janë një faktor më shqetësues për burrat (33.5%) sesa për gratë (30.3%)**, duke treguar ndoshta pritshmëri më të larta për cilësinë dhe fleksibilitetin e transportit. **Koha e shpenzuar në transport është një shqetësim më i madh për burrat (31.0%) sesa për gratë (29.3%)**, ndërsa **çmimi i transportit publik në raport me pagën është më problematik për burrat (26.1%) krahasuar me gratë (23.7%)**. Sa i përket **aksesit të personave me aftësi të kufizuara**, përqindjet janë pothuajse të njëjta për të dy gjinitë (28.8% gratë dhe 28.6% burrat), duke treguar një problem të përgjithshëm të qasjes në transportin publik. **Dëshira për të mos përdorur transportin publik çdo ditë është më e lartë tek gratë (26.3%) se tek burrat (22.9%)**, ndoshta për shkak të përvojave të pakëndshme ose mungesës së komoditetit. **Në përgjithësi, gratë përballen më shumë me sfida të lidhura me sigurinë dhe disponueshmërinë e transportit**, ndërsa burrat kanë më shumë shqetësime për cilësinë e shërbimit dhe kohën e udhëtimit.

Ndikimi i individit në ndryshimet klimatike

Të pyetur nëse mund të ndikojnë në ndryshimet klimatike përmes zgjedhjeve individuale të transportit, përgjigjet u analizuan si më poshtë:

Nga analiza e **perceptimit të ndikimit personal në ndryshimet klimatike përmes zgjedhjeve të transportit sipas gjinisë**, vërehet se shumica e të anketuarve besojnë se mund të bëjnë diçka, por në mënyrë të kufizuar. **Përqindja më e lartë e grave (39.1%) dhe burrave (40.3%) besojnë se ndoshta mund të bëjnë diçka të vogël për të ndikuar në klimë**, duke treguar një ndjenjë të moderuar përgjegjësie. **Rreth një e katërta e të anketuarve (25.9% e grave dhe 24.4% e burrave) besojnë se mund të bëjnë diçka më të konsiderueshme**, ndërsa një përqindje më e vogël, **11.8% e grave dhe 9.4% e burrave, besojnë se mund të kenë një ndikim të madh**. Nga ana tjetër, **më shumë burra (17.9%) sesa gra (14.5%) besojnë se nuk mund të bëjnë asgjë për ndryshimet klimatike**, çka mund të sugjerojë një shkallë më të lartë skepticizmi te burrat. Përqindja e atyre që nuk e dinë mbetet e ngjashme midis gjinive (8.8% gra dhe 8.0% burra). **Në përgjithësi, gratë duken pak më optimiste për ndikimin e tyre në klimë, ndërsa burrat tregojnë një tendencë më të madhe për të besuar se nuk mund të bëjnë ndryshime domethënëse.**

Grafiku 13. Perceptimi për ndikimin individual në ndryshimet klimatike sipas gjinisë (në përqindje)



Nga analiza e perceptimit mbi rolin personal në ndryshimet klimatike sipas gjinisë, vërehet se shumica e të anketuarve besojnë se qeveria duhet të trajtojë këtë çështje, jo njerëzit, me 37.7% të grave dhe 39.4% të burrave që ndajnë këtë mendim. Po ashtu, një numër i konsiderueshëm nuk besojnë në ndryshimet klimatike, me një përqindje më të lartë tek burrat (24.5%) sesa tek gratë (21.9%), duke reflektuar skepticizëm ose mosbesim ndaj këtij fenomeni.

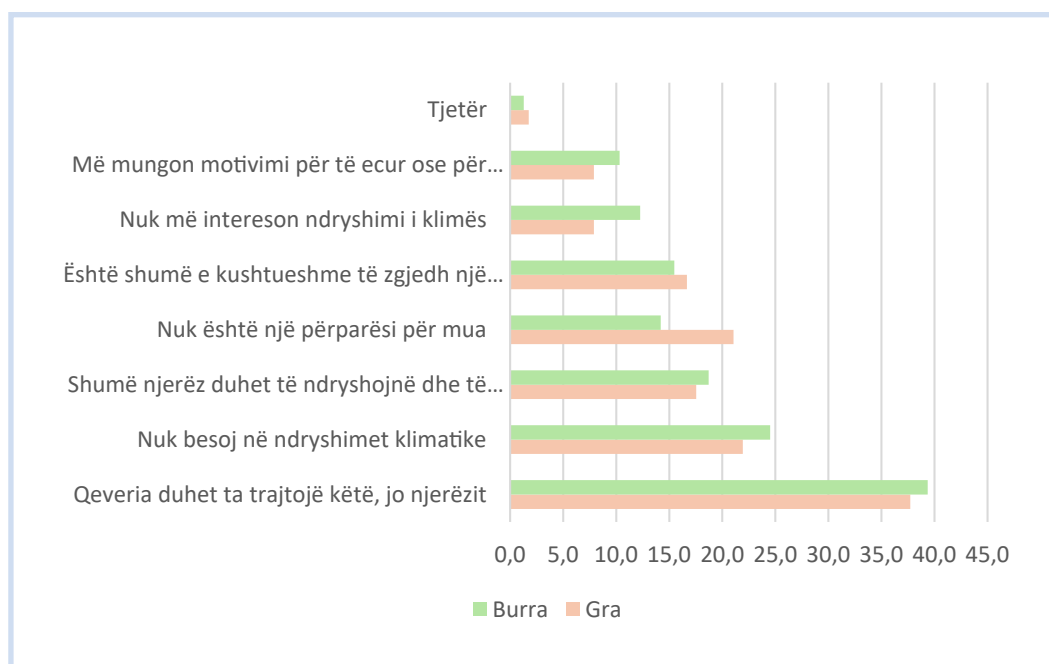
Një tjetër faktor i rëndësishëm është perceptimi se ndryshimi duhet të vijë nga të gjithë, jo vetëm nga individ, një mendim i ndarë nga 17.5% e grave dhe 18.7% e burrave. Për më tepër, mospri-

oritizimi i ndryshimeve klimatike është më i lartë tek gratë (21.1%) sesa tek burrat (14.2%), duke sugjeruar një përjasje më pragmatike ndaj çështjeve të tjera jetësore.

Kostoja e ndryshimit të mënyrës së transportit shihet si një pengesë nga 16.7% e grave dhe 15.5% e burrave, duke treguar se aspektet ekonomike luajnë një rol të rëndësishëm. Mungesa e interesit për klimën është më e përhapur tek burrat (12.3%) sesa tek gratë (7.9%), gjë që mund të reflektojë një nivel më të ulët ndërgjegjësimi ose shqetësimi.

Një faktor tjetër i përmendur është mungesa e motivimit për të ecur ose për të përdorur biçikletën, që është më e shprehur tek burrat (10.3%) sesa tek gratë (7.9%). Më në fund, një përqindje shumë e vogël ka dhënë përgjigje të tjera (1.8% gra dhe 1.3% burra), duke treguar se alternativa të tjera nuk janë domethënëse në këtë diskutim. Shumica e të anketuarve besojnë se ndryshimet klimatike janë një çështje që duhet adresuar nga qeveria, jo individët. Ndërkohë, skepticizmi ndaj ndryshimeve klimatike është më i lartë tek burrat, të cilët gjithashtu kanë një nivel më të lartë të indiferencës dhe mungesës së motivimit për të ndryshuar sjelljen e tyre të transportit. Nga ana tjetër, gratë janë më të prirura të konsiderojnë ndikimet ekonomike dhe të prioritojnë çështje të tjera përpara klimës.

Grafiku 14. Perceptimi mbi rolin personal në ndryshimet klimatike sipas gjinisë (në përqindje)



Preferencat dhe arsyet kryesore që pengojnë përdorimin e opsioneve të ndryshme të transportit

Duke analizuar të dhënat mbi **preferencat dhe arsyet kryesore që pengojnë përdorimin e opsioneve të ndryshme të transportit**, nga analiza e tabelës 10 më poshtë vërehet se **ecja është opioni më i preferuar**, me **786 individë shumë pro**, ndërsa **e-skuteri është opioni më i refuzuar** (352 individë aspak të interesuar). **Makinat elektrike kanë mbështetje të lartë (645 persona pro)**, por **kostoja e lartë mbetet pengesa kryesore për adoptimin e tyre (114 individë e konsiderojnë shumë të shtrenjtë)**. **Biçikletat e rregullta dhe biçikletat elektrike janë gjithashtu të preferuara nga shumica**, por **mungesa e infrastrukturës për biçikleta dhe kostoja e lartë e biçikletave elektrike (104 persona) janë faktorë kufizues**. Nga ana tjetër, **makinat e përbashkëta/ ngasja me marrëveshje përballet me dy sfida kryesore: vështirësinë në koordinim (174 individë) dhe preferencën për pavarësi (100 individë)**. **Autobusët kanë një përkrahje të balancuar**, por **mungesa e linjave të disponueshme (114 individë) dhe itinerari i kufizuar (75 individë) e bëjnë këtë opsion më pak tërheqës**.

Nga të dhënat del qartë se **mungesa e infrastrukturës dhe kostot e larta** janë faktorët kryesorë që kufizojnë adoptimin e formave alternative të transportit, veçanërisht për makinat elektrike, biçikletat dhe e-skuterët. **Siguria është gjithashtu një shqetësim i madh për e-skuterët**, ku 157 individë e konsiderojnë këtë opsion shumë të rrezikshëm. Politikat mbështetëse dhe investimet në infrastrukturë, si zgjerimi i rrugëve për biçikleta, përmirësimi i linjave të autobusëve dhe subvencionet për transport të gjelbër, do të ndihmonin në rritjen e adoptimit të këtyre opsioneve. Në përgjithësi, **ndryshimi i zakoneve të transportit kërkon jo vetëm ndërgjegjësim dhe lehtësira financiare, por edhe përmirësime në infrastrukturë dhe siguri, në mënyrë që qytetarët të kenë alternativa tërheqëse dhe të realizueshme për transport të qëndrueshëm**.

Tabela 10. Interes për përdorimin e formave të ndryshme të transportit për të ndikuar ndryshimet klimatike

Opsione të ndryshme transporti	Aspak	Pak	Shumë	Nuk e di	Nëse jo, cila është arsyeja kryesore?
Makinë elektrike	171	214	645	70	114 individë prej atyre që thonë aspak mendojnë që makinat elektrike janë shumë e shtrenjta
Makinat e përbashkëta / ngasja me marrëveshje	304	343	315	138	174 individë mendojnë që përdorimi i makinave të përbashkëta ka vështirësi në koordinim. 100 individë deklarojnë se i pëlqen pavarësia.
Autobusët	195	452	365	88	114 individë thonë që linja e autobusëve janë të padisponueshme në zonën e tyre; 75 mendojnë që itinerari i autobusëve nuk mbulon shumë zona që ata kanë nevojë të shkojnë; 51 individë mendojnë që autobusët janë shumë të ngadaltë.

Biçikleta të rregullta	188	285	561	66	17 individë mendojnë që është shumë e shtrenjtë; 56 individë mendojnë se nuk ka rrugë të përshtatshme dhe 65 individë deklaruan se nuk iu pëlqen.
Biçikleta elektrike	216	265	537	82	61 individë mendojnë që biçikletat elektrike janë shumë shtrenjtë. 67 individë mendojnë që nuk ka rrugë të mjaftueshme dhe 104 individë deklaruan se nuk iu pëlqen.
Ecje	105	159	786	50	73 individë mendojnë që ecja është shumë e ngadaltë për të kryer punë apo nëse kë pesha për të ngritur.
E-skuter	352	287	313	148	56 individë mendojnë që është një pasije shumë e shtrenjtë; 157 individë thonë që është shumë e rrezikshme; 113 individë thonë që nuk ka rrugë të mjaftueshme; 154 individë mendojnë thonë që nuk iu pëlqen.





KAPITULLI IV

MËSIMET E NXJERRA NGA PRAKTIKAT E MIRA LOKALE

Transporti publik është një nga shtyllat kryesore të infrastrukturës urbane dhe luan një rol kyç në jetën e përditshme të qytetarëve. Qasja ndaj tij, cilësia e shërbimit dhe mënyra se si fondet publike alokohen për transportin ndikojnë drejtpërdrejt në zhvillimin ekonomik, mjedisin dhe përfshirjen sociale. Analiza më poshtë përmbledh të dhënat dhe perspektivat nga një intervistë me një zyrtar të Ministrisë së Financave, duke trajtuar temat kryesore mbi buxhetimin e transportit publik, politikat gjinore, sfidat e sigurisë dhe aksesueshmërisë, si dhe prioritetet për investime të ardhshme. Analiza më poshtë është një përmbledhje e diskutimeve në një fokus grup me 10 organizata të shoqërisë civile në mbrojtje të të drejtave të njeriut. 8 intervista individuale me përdorues të rregullt të transportit publik (2 të moshuar; 2 të moshës së mesme, 2 të rinj, 1 përdorues biçiklete dhe 1 person me aftësi të kufizuar përdorues i transportit publik).

PËRMBLEDHJE E INTERVISTËS ME ZYRTARIN E MINISTRISË SË FINANCE

Ministria e Financave nuk ka përgjegjësi direkte për transportin publik, pasi ky sektor është kryesisht në juridiksionin e Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë, si dhe njësive të vetëqeverisjes vendore. Megjithatë, ajo luan një rol kyç në hartimin e buxhetit kombëtar dhe alokimin e fondeve për transportin publik.

Buxheti për transportin publik në 2024 dhe 2025 u shpërnda si më poshtë:

- Në vitin 2024, u shpenzuan **36 miliardë lekë** (4.8% e buxhetit total) për transportin publik, nga të cilat **23 miliardë lekë** (3.1%) ishin për transportin rrugor.
- Në vitin 2025, fondet e planifikuara janë **54 miliardë lekë** (7% e buxhetit total), ku **33 miliardë lekë** (4%) janë për transportin rrugor.
- Në nivel vendor, shpenzimet për transportin publik u rritën nga **713 milionë lekë në 2024** në **1.9 miliardë lekë në 2025**.

Buxhetimi i përgjigjshëm gjinor është pjesë e politikave buxhetore dhe ka një aneks të veçantë në udhëzimet standarde. Këto udhëzime synojnë të sigurojnë që fondet të ndahen duke marrë parasysh nevojat e ndryshme gjinore në transport.

Ministria rekomandon që koordinimi të ndodhë gjatë hartimit të buxheteve vjetore dhe afatmesme, si dhe përmes tryezave të përbashkëta ndërmjet qeverisë qendrore dhe bashkive. Buxhetimi për transportin përfshin edhe faktorët e ndryshimeve klimatike, si përmbytjet dhe zjarret, përmes kodeve specifike buxhetore dhe metodologjisë së monitorimit. Shteti shqiptar ka plane për zgjerimin e korsive të biçikletave dhe transportit publik të gjelbër, me disa bashki që tashmë kanë implementuar projekte për autobusë elektrikë dhe rrugë të aksesueshme për biçikleta.

Gjatë procesit të buxhetimit, Ministria e Financave organizon takime gjatë hartimit të buxhetit për të siguruar që shqetësimet gjinore dhe ato të transportit publik të përfshihen në politikat e financimit. Bashkitë kanë autonomi në ndarjen e fondeve, por gjithashtu mund të marrin fonde nga pushteti qendror, duke u përfshirë në negociata për të përmbushur standardet kombëtare. Aktualisht nuk ekziston një kornizë specifike për buxhetimin gjinor në transport, por ai është i integruar në ligjet dhe udhëzimet ekzistuese. Për të siguruar një ndarje më të drejtë të fondeve, qeveria investon në sistemin **AFMIS** për mbledhjen dhe analizimin e të dhënave mbi përdorimin e transportit nga grupet e ndryshme shoqërore.

Zyrtarët e nivelit vendor dhe qendror trajnohen nga organizata ndërkombëtare si **UN Women**, **UNDP**, **BE** dhe **Shkolla e Administratës Publike (ASPA)** për të zbatuar buxhetimin gjinor në transport. Ky proces monitorohet përmes raporteve të rregullta, të cilat ndihmojnë në vlerësimin e ndikimit të fondeve të alokuara në barazinë gjinore dhe në përmirësimin e politikave të ardhshme.

Bashkitë marrin mbështetje financiare nga qeveria qendrore për të integruar buxhetimin gjinor dhe për të rritur aksesin në transport për të gjitha grupet shoqërore, veçanërisht për gratë dhe grupet vulnerabël.

Përfundime nga grupi i fokusuar me përfaqësues të shoqërisë civile opinionet jepen për Bashkinë Tiranë:

Shembuj pozitivë të transportit dhe infrastrukturës

Në kuadër të përmirësimeve të transportit publik në Shqipëri, janë vënë re disa iniciativa pozitive:

- Shtimi i korsive të biçikletave dhe zgjerimi i rrugëve për këmbësorët në disa zona të Tiranës, veçanërisht në Bulevardin e Ri dhe Unazën e Re.
- Futja e autobusëve ekologjikë në linja kryesore si Unaza dhe TEG.
- Vendosja e tabelave në disa stacione urbane për informimin mbi oraret dhe itineraret.
- Modernizimi i disa linjave të autobusëve me mjete më të reja dhe më të shpeshta gjatë orëve të pikut.
- Përpjekje për përmirësimin e transportit në zonat periferike përmes shtimit të linjave të reja dhe ndërtimit të stacioneve të përshtatshme për përdoruesit me nevoja të veçanta.
- Inkorporimi në Google map I të gjitha linjave të transportit public në Tiranë.

E.B (29 vjeç): “Një nga zhvillimet më pozitive në infrastrukturën e transportit publik në Tiranë muajt e fundit ka qenë vendosja e tabelave orientuese në stacionet e autobusëve, duke mundësuar informimin më të saktë të qytetarëve mbi itineraret dhe oraret e qarkullimit.”

Valbona Sulce - gazetare

Gjatë muajit Mars 2024 në Tiranë është ndërmarrë një fushatë ndërgjegjësuere kundër ngacmimit seksual, që do zgjati 1 muaj. Rreth 80% e vajzave dhe grave të anketuara nga fondacioni Fredrich Ebert kanë thënë se ambienti më i pasigurt në vendin tonë ka qenë në transportin publik, vendi i dytë në punë me 31%, e më pas në shkollë. Nisur nga këto shifra alarmante, kjo fushatë është një domosdoshmëri për të sensibilizuar gratë e vajzat që të denoncojnë. Fushatës iu bashkua edhe Kreu i Shoqatës së Transportit Publik, i cili tha se rastet e ngacmimeve në autobusë është shumë më të lartë nga sa denoncohet. Në kuadër të kësaj nisme, Bashkia e Tiranës u angazhua të vendosë ndriçues në stacionet e autobusëve dhe kamera.

Shembuj negativë të transportit dhe infrastrukturës

Megjithë përmirësimet, ekzistojnë ende probleme të mëdha që ndikojnë në cilësinë e transportit publik:

- Autobusët shpesh vijnë me vonesë, veçanërisht në linjat që lidhin qendrën me periferinë.
- Mbingarkesa e autobusëve gjatë orëve të pikut e bën të vështirë udhëtimin, sidomos për gratë dhe personat me aftësi të kufizuara.
- Infrastrukturë e papërshtatshme për këmbësorët dhe çiklistët në shumë zona të qytetit.
- Trafiku i rënduar dhe mungesa e korsive të dedikuara për transportin publik rrisin vonesat dhe ndotjen e ajrit.
- Stacionet e autobusëve shpesh janë të pambuluara dhe pa tabela informative mbi oraret.

M.M (47 vjeç): *“Një shembull i keq është orari i tejzgatur që kanë disa linja urbane, ku pritjet shpesh zgjasin nga 45 minuta deri në 1 orë. Sistemi i ngrohjes dhe ftohjes gjatë verës dhe dimrit, i cili në shumicën e rasteve pretendohet se është jashtë funksionit, rrezikon seriozisht shëndetin e personave me sëmundje të zemrës, frymëmarrjes, tensionit dhe të grave shtatzëna. Parkimet e gabuara në rrugë të ngushta ose korsitë e dedikuara për transportin urban shtojnë trafikun, mbipopullimin e autobusëve dhe vonesat në orare. Kjo e vështirëson edhe llogaritjen e kohës së duhur për të marrë një linjë urbane.”*

Ndikimi gjinor i transportit publik

Transporti publik ndikon ndryshe tek burrat dhe gratë, duke krijuar sfida të veçanta për gratë:

- Gratë përballen me pasiguri në transportin publik, veçanërisht gjatë orëve të vona të natës, për shkak të ndriçimit të dobët dhe mungesës së mbikëqyrjes.
- Ngacmimet seksuale në autobusë janë një problem i vazhdueshëm, por raportohen shumë pak për shkak të mungesës së mekanizmave të raportimit.
- Nënmat me fëmijë dhe çanta të rënda e kanë të vështirë të përdorin transportin publik, për shkak të mungesës së hapësirave të përshtatshme dhe mbingarkesës së autobusëve.
- Mungesa e rampave dhe infrastrukturës për personat me aftësi të kufizuara ndikon më shumë gratë që kujdesen për fëmijë ose të moshuar me vështirësi në lëvizje.

O.Ç (37 vjeç): *“Përdorimi i transportit publik nga gratë është më i vështirë se nga burrat. Edhe pse qasja ka ndryshuar shumë, në disa familje gruaja duhet të shoqërojë fëmijët në çerdhe, kopsht, te mjeku, në kurse etj., dhe gjithashtu të shkojë në punë. Distanca midis këtyre vendeve nuk është e afërt, dhe përdorimi i transportit publik është i domosdoshëm. Për këtë arsye, duhet siguar transport publik edhe në zonat më periferike. Ndërsa burrat zakonisht shkojnë në punë dhe kthehen nga puna, gjë që e lehtëson lëvizjen e tyre. Kthimi në orët e vona në shtëpi, për shkak të orareve të transportit, e bën edhe më të vështirë përdorimin e tij dhe rrit numrin e rasteve të abuzimit.”*

Vështirësitë e personave me aftësi të kufizuara në transportin publik

- Mungesa e rampave dhe hapësirave të përshtatshme për personat me aftësi të kufizuara në autobusë.
- Shoferët dhe fatorinot shpesh nuk ndihmojnë personat me aftësi të kufizuara për të hipur ose zbritur nga autobusi.
- Stacionet e autobusëve nuk janë të pajisura me sinjalizime zanore ose vizuale për personat me dëmtime të shikimit.
- Rrugët dhe trotualet shpesh nuk janë të përshtatshme për karrocën e personave me aftësi të kufizuara, duke kufizuar lëvizshmërinë e tyre.

L.D (39 vjeç): *“Në shumë zonë ka persona me aftësi të kufizuara që I shoh që detyrohen të mos dalin nga shtëpia ose të përdorin makina private apo taksì, pasi që edhe vet një linjë autobusi që është në këtë zonë nuk ka rampë dhe as suport të dedikuar për këta persona.”*

Çështjet e sigurisë në transportin publik

- Ndriçimi i pamjaftueshëm në stacionet e autobusëve dhe rrugët kryesore krijon pasiguri, veçanërisht për gratë dhe vajzat.
- Kafshët endacake përbëjnë rrezik në disa zona të qytetit, veçanërisht afër stacioneve të autobusëve.
- Ngacmimet seksuale dhe vjedhjet në transportin publik janë probleme të zakonshme, por raportohen rrallë për shkak të mungesës së mekanizmave të raportimit.

E.H (45 vjeç): *“Në shumë zona, si Lapraka, Astiri dhe zona poshtë stacionit të trenit, ndriçimi është i dobët ose inekzistent. Vajzat dhe gratë shpesh përballen me raste të ngacmimeve në autobusë të tejmbushur, sidomos gjatë orëve të pikut. Nuk ka mekanizma të qartë raportimi për incidentet e sigurisë në transportin publik, duke bërë që shumë raste të mos raportohen. Në zonat periferike si Bregu i Lumit, Kombinat dhe zona e Rrugës së Elbasanit, ka prani të qenve endacakë afër stacioneve të autobusëve.”*

Rast Studimor: Barazia Gjinore në Projektet e Hekurudhës Shqiptare (NE BOX)

Hekurudha Shqiptare po përjeton një valë të madhe investimesh në infrastrukturë, me projekte strategjike si rikonstruksioni i linjës Durrës–Tiranë–Rinas dhe rehabilitimi i linjës Vorë–Hani i Hotit, mbështetur nga BERZH, Bashkimi Evropian dhe Qeveria Shqiptare. Megjithëse ky zhvillim përfaqëson një hap të rëndësishëm drejt modernizimit të transportit, vërehet mungesa e të dhënave statistikore të ndara sipas gjinisë dhe aftësisë së kufizuar, çka përbën një pengesë për politikëbërje gjithëpërfshirëse dhe të ndjeshme gjinore.

Me ndihmën e Qendrës “Aleanca Gjinore për Zhvillim, me financimin e Bankës Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH), Hekurudha Shqiptare ka hartuar dhe po zbaton dokumente kyçe që synojnë integrimin e barazisë gjinore në të gjitha nivelet e operimit dhe menaxhimit. Ndër to, **Plani i Veprimit për Mundësi të Barabarta (EOAP, 2024)** parashtron objektiva konkrete për përfshirjen gjinore në rekrutim, zhvillim profesional, vendimmarrje dhe mbrojtje kundër ngacmimit seksual. Plani synon rritjen e pjesëmarrjes së grave në pozicione teknike dhe drejtuese përmes masave si shpallje pune përfshirëse, mentorim gjinor, dhe programe të synuara për vajzat në Sh-

kencë, Teknologji, Inxhinieri dhe Matematikë. Po ashtu, ofron mekanizma të qartë për ankesa dhe auditim gjinor të praktikave të Burimeve Njerëzore.

Dokumenti shoqërues **“Plani i Masave” (2023–2025)** lidh projektet hekurudhore me angazhimet kombëtare dhe ndërkombëtare si Objektivat e Zhvillimit të Qëndrueshëm (OZHQ 5 dhe 9). Ai evidenton se gratë janë ende nën-përfaqësuar në nivelet vendimmarrëse të HSH, por thekson progresin në ngritjen e mekanizmave të raportimit, përfshirjen në grupet strategjike dhe në zhvillimin e politikave sociale. Të dy dokumentet përbëjnë një bazë të rëndësishme për një sistem transporti më gjithëpërfshirës, të barabartë dhe të ndjeshëm gjinor në Shqipëri.





KAPITULLI V

ZGJIDHJET E TRANSPORTIT GJINOR: MASAT DHE KOSTOT

KONKLUSIONE

Ndikimi i transportit në mjedis dhe shëndet

Transporti rrugor është një kontribues kryesor në ndotjen e ajrit dhe emetimet e gazrave serrë në Shqipëri. Rritja e numrit të automjeteve private ka përkeqësuar cilësinë e ajrit, veçanërisht në zonat urbane si Tirana, duke ndikuar drejtpërdrejt në shëndetin publik. Përqendrimi i lartë i grimcave të ndotjes (PM2.5 dhe PM10) është i lidhur me probleme të frymëmarrjes dhe sëmundje kardiovaskulare.

Dallime gjinore në qasjen dhe përdorimin e transportit

Gratë dhe burrat përjetojnë sfida të ndryshme në përdorimin e transportit publik. Gratë janë më të prirura të raportojnë shqetësime për sigurinë dhe aksesueshmërinë, ndërsa burrat raportojnë përqindje më të larta të papëlqyeshmërisë ndaj transportit publik dhe shqetësimeve për shpejtësinë. Për më tepër, gratë kanë më pak akses në mjete të transportit privat si makinat dhe biçikletat, duke i bërë më të varura nga opsionet publike.

Barriera kryesore për përdorimin e autobusëve

Faktorët kryesorë që pengojnë përdorimin e autobusëve përfshijnë: mungesën e shërbimeve të disponueshme (64% e burrave vs. 36% e grave), shqetësimet për sigurinë (65.2% e burrave vs. 34.8% e grave) dhe shpejtësinë e ulët (63.8% e burrave vs. 36.2% e grave). Këto gjetje sugjerojnë se përmirësimi i sigurisë, shpejtësisë dhe frekuencës së shërbimeve mund të rrisë përdorimin e transportit publik.

Qasja e kufizuar në transport për grupet vulnerabël

Personat me aftësi të kufizuara dhe ata që kanë fëmijë përballen me vështirësi të mëdha në përdorimin e transportit publik. Gratë raportojnë përqindje më të larta të papërshtatshmërisë së autobusëve për karrocet e fëmijëve (63.6%) krahasuar me burrat (36.4%).

Përmirësimi i politikave të transportit

Politikat aktuale për transportin në Shqipëri janë të lidhura me Agjendën e Gjelbër të Ballkanit dhe objektivat e zhvillimit të qëndrueshëm (SDG), por ende ka sfida në zbatimin e tyre. Rritja e investi-

meve në transportin publik, përmirësimi i infrastrukturës për biçikleta dhe ecjen, si dhe mbështetja për mjetet elektrike janë hapa të nevojshëm për të reduktuar ndikimin negativ të transportit.

Studimi thekson nevojën për politika më të ndjeshme ndaj gjinisë dhe mjedisit në sektorin e transportit. Investimet në transportin publik të shpejtë dhe të sigurt, bashkë me promovimin e mjeteve alternative të qëndrueshme, mund të ndihmojnë në uljen e ndotjes dhe përmirësimin e aksesit për të gjitha grupet e popullsisë.

REKOMANDIME SIPAS INSTITUCIONEVE

Për të përmirësuar **aksesin, cilësinë dhe ndikimin e transportit në ndryshimet klimatike dhe mundësitë socio-ekonomike**, rekomandohet që **institucionet qendrore dhe lokale, si dhe sektori privat dhe shoqëria civile, të ndërmarrin hapat e mëposhtëm:**

1. Qeveria dhe Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë

- Zhvillimi i një strategjie kombëtare për transportin e qëndrueshëm, duke përfshirë plane për elektrifikimin e flotës së transportit publik dhe rritjen e përdorimit të biçikletave dhe skuterëve elektrikë.
- Zgjerimi dhe përmirësimi i infrastrukturës së transportit publik, duke shtuar linja të reja, orare më të përshtatshme dhe tarifa të subvencionuara për grupet vulnerabel.
- Krijimi i mekanizmave subvencionues për transportin alternativ si makinat elektrike dhe biçikletat, për ta bërë më të përballueshëm për qytetarët.
- Hartimi i politikave për përmirësimin e aksesit për personat me aftësi të kufizuara, përfshirë investime në autobusë të përshtatur dhe trotuare me akses të lehtë.

2. Bashkitë dhe Autoritetet Lokale

- Ndërtimi i korsive të dedikuara për biçikleta dhe skuterë, veçanërisht në zonat urbane dhe rrugët kryesore të qyteteve.
- Zhvillimi i një sistemi të integruar të transportit publik, për të lehtësuar kalimin nga një formë transporti në tjetrën pa vështirësi.
- Shtimi i ndriçimit dhe monitorimit në stacionet e autobusëve dhe mjetet e transportit publik, për të rritur sigurinë, veçanërisht për gratë.
- Krijimi i programeve pilot për transport publik falas ose me kosto të ulët në orët e pikut për punëtorët dhe studentët.
- Zhvillimi i fushatave ndërgjegjëse për përdorimin e transportit të gjelbër dhe ndarjen e makinave (carpooling).

3. Ministria e Financave dhe Ekonomisë

- Vendosja e incentive fiskale për kompanitë që investojnë në transport të gjelbër, si zhvillimi i flotave me autobusë elektrikë ose ofrimi i skuterëve elektrikë me qira.
- Reduktimi i TVSH-së për automjetet elektrike dhe biçikletat elektrike, për të nxitur blerjen e tyre nga qytetarët. Sigurimi i fondeve për përmirësimin e infrastrukturës së transportit në zonat rurale dhe të largëta, për të reduktuar pabarazitë rajonale në aksesin ndaj transportit.

4. Ministria e Arsimit dhe Universitete

- Zhvillimi i një programi për transport falas për studentët, sidomos për ata që banojnë në zona të largëta dhe kanë vështirësi në aksesin ndaj universiteteve dhe shkollave.
- Integrimi i edukimit mbi ndikimin e transportit në ndryshimet klimatike në programet shkollore dhe universitare.
- Mbështetja e projekteve kërkimore mbi transportin e qëndrueshëm në bashkëpunim me universitetet dhe institucionet shkencore.

5. Ministria e Brendshme dhe Policia e Shtetit

- Forcimi i masave për sigurinë në transportin publik, duke përfshirë monitorimin me kamera dhe patrullat policore në stacionet dhe linjat e autobusëve.
- Hartimi i ligjeve dhe rregulloreve për përdorimin e e-skuterëve dhe biçikletave elektrike, për të rritur sigurinë në rrugë. Ndëshkimi i sjelljeve të papërshtatshme dhe ngacmimeve në transportin publik, për të garantuar një ambient të sigurt për të gjithë qytetarët, veçanërisht për gratë.

6. Shoqëria Civile dhe Organizatat Mjedisore

- Nxitja e ndërgjegjësimit mbi ndikimin e transportit në ndryshimet klimatike përmes fushatave publike dhe edukimit komunitar.
- Monitorimi i politikave të transportit publik dhe mbajtja përgjegjëse e autoriteteve për përmirësimet e premtuara.
- Promovimi i iniciativave lokale për carpooling, përdorimin e biçikletave dhe zgjerimin e infrastrukturës për transport të qëndrueshëm.

7. Sektori Privat dhe Kompanitë e Transportit

- Inkurajimi i kompanive për të ofruar transport të organizuar për punonjësit e tyre, veçanërisht në sektorët ku transporti publik është i kufizuar.
- Zhvillimi i shërbimeve të ndarjes së biçikletave dhe skuterëve elektrikë (bike-sharing, e-scooter sharing) në qytete, duke krijuar alternativa të reja transporti për qytetarët.
- Zbatimi i politikave për transport të qëndrueshëm në kompani, si vendosja e shërbimeve të transportit të gjelbër për punonjësit ose stimulimi i përdorimit të biçikletave për punë.

8. Investimi në infrastrukturë transporti në zonat rurale:

- Duhet të përmirësohet transporti publik dhe rrjetet rrugore në zonat rurale për të reduktuar distancat e gjata të udhëtimit dhe për të lehtësuar aksesin në vende pune dhe shkolla. Kjo mund të përfshijë autobusë të rregullt, transport të subvencionuar ose krijimin e pikave të reja lidhëse afër vendbanimeve.

9. Përmirësimi i politikave për punësim lokal:

- Promovimi i zhvillimit ekonomik në zonat rurale për të krijuar më shumë vende pune lokale mund të reduktojë nevojën për udhëtime të gjata dhe të rrisë qëndrueshmërinë.
- Duhet të krijohen politika që përmirësojnë aksesin në transport për gratë, si sigurimi i më shumë opsioneve të sigurta dhe të përballueshme, apo nxitja e punësimit më afër vendbanimeve të tyre.
- Në zonat urbane, ku udhëtimet e shkurtra dominojnë, investimi në rrugë për biçikleta dhe këmbësorë, si dhe zgjerimi i transportit publik efikas, mund të ndihmojnë në uljen e varësisë nga automjetet private dhe të përmirësojnë cilësinë e jetës.
- Organizimi i fushatave për ndërgjegjësimin mbi përdorimin e transportit publik, ndarjen e makinave (carpooling) dhe opsionet alternative, si biçikletat, mund të zvogëlojë koston dhe ndikimin mjedisor të udhëtimeve të gjata.
- Qeveria shqiptare dhe organizatat lokale duhet të krijojnë politika të bazuara në nevojat specifike të zonave urbane dhe rurale, si dhe të adresojnë sfidat gjinore për një qasje të barabartë ndaj transportit dhe mundësive ekonomike.

Rekomandimet e këtij raporti synojnë krijimin e një sistemi transporti më gjithëpërfshirës dhe të qëndrueshëm, duke ulur barrierat gjinore, sociale dhe ekonomike. Investimet në transportin publik, përmirësimi i sigurisë dhe integrimi i politikave për transport të gjelbër janë hapa thelbësorë për të siguruar akses të barabartë dhe për të reduktuar ndikimin e transportit në mjedis. Bashkëpunimi mes qeverisë, autoriteteve lokale, sektorit privat dhe shoqërisë civile është thelbësor për të sjellë ndryshime të qëndrueshme në këtë sektor.

SHTOJCA

SHTOJCA 1

Përmbledhje e Analizës së Përgjigjeve mbi Transportin dhe Infrastrukturën në Elbasan

Nga intervistat me përdoruesit e transportit publik në Elbasan (4 anëtarë të shoqërisë civile dhe 4 qytetarë), dolën në pah një sërë problematikash që lidhen me cilësinë e shërbimit, infrastrukturën, sigurinë dhe aksesueshmërinë për grupet më të ndjeshme të popullsisë.

Një nga shqetësimet kryesore është gjendja e autobusëve, të cilët janë të vjetër, të papastër dhe shpesh pa kondicioner, duke e bërë udhëtimin të pakëndshëm si në verë ashtu edhe në dimër. Rrugët, sidomos në zonat periferike, janë të dëmtuara dhe të pa ndriçuara, duke krijuar vështirësi për lëvizjen gjatë natës. Për më tepër, mungon informacioni i qartë mbi linjat e transportit dhe oraret nuk janë të rregullta, çka shkakton pasiguri dhe vonesa për qytetarët.

Një tjetër problematikë shqetësuese është siguria, veçanërisht për gratë dhe të moshuarit. Mungesa e ndriçimit në shumë stacione dhe rrugë rrit rrezikun e ngacmimeve, të cilat ndodhin, por shpesh nuk raportohen. Një shqetësim i vazhdueshëm mbetet prania e qenve endacakë, të cilët janë bërë kërcënim për këmbësorët, duke shkaktuar incidente dhe dëmtime fizike, sidomos për fëmijët dhe të moshuarit.

Aksesueshmëria për grupet vulnerabël mbetet një sfidë e madhe. Nuk ka vende të rezervuara për gratë shtatzëna, prindërit me fëmijë të vegjël apo personat me aftësi të kufizuara. Autobusët nuk janë të pajisur me rampa apo hapësira të përshtatura, ndërsa trotuaret në shumë zona janë të dëmtuara ose të papërshtatshme për lëvizjen me karrocë. Këto mangësi i bëjnë të varur nga ndihma e të tjerëve dhe kufizojnë ndjeshëm lëvizshmërinë e tyre. Një shqetësim i veçantë është fakti që, pavarësisht se personat me aftësi të kufizuara kanë librezë që duhet t'u sigurojnë udhëtim falas, shumë prej tyre detyrohen ende të paguajnë për biletat e transportit publik. Kjo përbën një barrë të padrejtë për familjet e tyre, të cilat mbahen kryesisht me pagesën e KEMP-it.

Diferencat gjinore në përdorimin e transportit publik janë gjithashtu evidente. Gratë shpesh e përdorin transportin për të shoqëruar fëmijët, për të bërë blerje apo për të shkuar në punë, por oraret e parregullta dhe autobuzët e mbipopulluar e bëjnë këtë proces të vështirë. Përmbytjet e shpeshta në disa zona ndikojnë më shumë tek gratë, veçanërisht ato që kujdesen për fëmijët dhe të moshuarit, duke i detyruar të kalojnë pengesa shtesë në përditshmërinë e tyre.

Për të përmirësuar transportin publik në Elbasan, është e domosdoshme të investohet në rritjen e numrit të autobusëve dhe përmirësimin e cilësisë së tyre, duke siguruar një shërbim më të pastër dhe më të përshtatshëm. Nevojitet përmirësimi i infrastrukturës rrugore, sidomos në lagjet periferike si Krasta, Shënkoll, Katund i Ri dhe Bradashesh, ku rrugët janë të dëmtuara dhe transporti është i kufizuar. Po ashtu, ndriçimi në rrugët kryesore dhe ato dytësore duhet të përmirësohet për të rritur sigurinë e qytetarëve, veçanërisht në zona si Parku i Elbasanit, ku mungesa e dritës favorizon ngacmimet dhe sjelljet e pahijshme.

Në përfundim, transporti publik në Elbasan përballë me probleme të shumta që ndikojnë të gjithë qytetarët, por në veçanti gratë, të moshuarit dhe personat me aftësi të kufizuara. Investimet në përmirësimin e mjeteve të transportit, rritjen e aksesueshmërisë dhe përmirësimin e ndriçimit dhe sigurisë në hapësirat publike janë të nevojshme për të krijuar një sistem transporti më të përshtatshëm dhe gjithëpërfshirës për të gjithë qytetarët.

MË POSHTË INTERVISTAT:

Znj. M. Gj. (45 vjeçe, përdoruese e rregullt e transportit publik, punonjëse në organizatë të shoqërisë civile mbi problematika gjinore)

Në disa vende ka tabela informuese me oraret e transportit publik, të cilat ndihmojnë qytetarët të orientohen më mirë. Gjithashtu, disa stacione kanë tenda që mbrojnë njerëzit nga shiu dhe dielli, duke e bërë pritjen më të rehatshme. Megjithatë, një nga problemet kryesore është mungesa e mirëmbajtjes së autobusëve—shpesh janë të papastër dhe pa kondicioner, gjë që i bën udhëtimet të pakëndshme si në verë, ashtu edhe në dimër. Duhet investuar në mjete më cilësore. Gratë shtatzëna dhe ato me fëmijë të vegjël kanë nevojë për vende të rezervuara, ashtu siç ndodh në vende të tjera. Po ashtu, personat me aftësi të kufizuara përballen me sfida të mëdha, pasi shumica e autobusëve nuk kanë pajisje për t'i ndihmuar në hipje, zbritje apo gjatë udhëtimit.

Nga përvoja ime, transporti ndikon ndryshe te gratë dhe burrat. Për shembull, gjatë përmbytjeve, gratë përballen me më shumë vështirësi, veçanërisht ato që kujdesen për fëmijët ose kanë përgjegjësi të tjera shtëpiake. Siguria është një tjetër shqetësim i madh. Në Elbasan, shumë zona dhe rrugica janë të pandriçuara, si Parku i Elbasanit, ku shpesh ndodhin ngacmime nga persona të papërgjegjshëm. Për më tepër, numri i madh i qenve endacakë ka shkaktuar shqetësime dhe dëmtime fizike të fëmijëve dhe të moshuarit. Këto janë probleme serioze që duhet të adresohen për të siguruar një mjedis më të sigurt për të gjithë.

Znj. Dh.Gj. (61 vjeçe, përdoruese e rregullt e transportit publik, punonjëse në organizatë të shoqërisë civile që punon me grupet e marginalizuara)

Oraret e autobusëve dhe tendat në stacione ndihmojnë qytetarët, por autobusët janë të papastër dhe pa kondicioner. Bashkia duhet të përmirësojë transportin dhe infrastrukturën rrugore, sidomos në periferi.

Nuk ka vende të posaçme për gratë shtatzëna, prindërit me fëmijë dhe personat me aftësi të kufizuara. Siguria mbetet shqetësim në zona të pandriçuara si Parku Rinia, ku ndodhin ngacmime. Qentë endacakë janë problem serioz, duke rrezikuar qytetarët në çdo lagje.

Znj V. P. (42 vjeçe, përdoruese e rrallë e transportit publik, punonjëse në organizatë të shoqërisë civile)

Elbasani ka linja që lidhin zonat kryesore, por automjetet janë të pamjaftueshme dhe oraret e parregullta, sidomos në periferitë si Krasta, Shënkoll, Katund i Ri dhe Labinot. Bashkia duhet të investojë në më shumë autobusë, sinjalizim më të mirë dhe ndriçim për sigurinë.

Gratë përballen me vështirësi për shkak të mungesës së orareve të përshtatshme dhe pasigurisë në transportin publik. Ngacimet ndodhin, por shpesh nuk raportohen. Personat me aftësi të kufizuara kanë vështirësi për shkak të mungesës së rampave dhe sinjalizimeve. Ndriçimi i dobët dhe qentë endacakë mbeten shqetësim për të gjithë qytetarët.

Znj. V. Xh. (42 vjeçe, përdoruese e rrallë e transportit publik, qytetare)

Bulevardi kryesor është i mirëmbajtur, por autobuzët janë të vjetër dhe shpesh prishen, duke shkaktuar vonesa. Bashkia duhet të investojë në më shumë linja për lagjet periferike si Katund i Ri dhe Bradashesh.

Gratë përballen me vështirësi për shkak të autobuzëve të mbushur dhe mungesës së vendeve të dedikuara për grate shtatëzana apo me fëmijë të vegjël. Transporti publik është më i zakonshëm për grate, por ndriçimi i dobët rrit pasigurinë në orët e vona. Personat me aftësi të kufizuara nuk kanë asnjë facilitet. Qentë endacakë dhe mungesa e ndriçimit në rrugët dytësore mbeten shqetësime kryesore për qytetarët.

Znj. J. P. (27 vjeçe, përdoruese e rrallë e transportit publik, qytetare)

Disa stacione autobusi janë rinovuar dhe ofrojnë mbrojtje, por mungojnë oraret dhe informacioni për linjat. Ndriçimi i dobët në lagje si Krasta dhe Manazdera rrit pasigurinë, sidomos për grate, të cilat shpesh shmangin autobuzët e mbushur.

Përmbytjet pengojnë transportin publik, duke ndikuar më shumë tek grate me angazhime familjare. Autobuzët nuk janë të aksesueshëm për personat me aftësi të kufizuara, dhe trotualet e dëmtuara vështirësojnë lëvizjen. Në zona si parku i Elbasanit, ngacmimet ndaj grave janë shqetësim serioz.

Z. Sh. A. (70 vjeç, përdorues i rregullt i transportit publik, qytetar)

Disa stacione kanë tabela me orare, por rrugët periferike janë të dëmtuara dhe pa ndriçim, duke vështirësuar lëvizjen natën. Bashkia duhet të investojë në trotuare, sidomos pranë shkollave dhe spitaleve.

Gratë ndihen të pasigurta në stacionet e izoluara, sidomos në mbrëmje. Përmbytjet i prekin më shumë ato me fëmijë të vegjël. Personat me aftësi të kufizuara por edhe të moshuarit hasin vështirësi në lëvizje për shkak të mungesës së aksesit. Qentë endacakë mbeten problem serioz, duke rrezikuar këmbësorët sidomos të moshuarit

Z. V. Xh. (43 vjeç, përdorues i rrallë i transportit publik, qytetar)

Autobusët duhet të jenë më të rinj dhe të përshtatur për qytetin, pasi aktualisht janë shumë të vjetër dhe ndotin mjedisin. Infrastruktura rrugore është dëmtuar nga ndërhyrjet e fundit.

Transporti përdoret njësoj nga grate dhe burrat dhe nuk mendoj se ka ndonjë dallim të madh në Elbasan. Nuk kam përjetuar apo pare ngacmime, por situata me qentë endacakë është shqetësuese dhe e rrezikshme për këmbësorët.

Z. Kristaq (65 vjeç, përdorues i rrallë i transportit publik, prind i dy fëmijëve me aftësi të kufizuara, kryetar i Organizatës për Mbrojtjen e PAK Elbasan)

Transporti publik në Elbasan është jashtëzakonisht i papërshtatshëm për personat me aftësi të kufizuara, si ata me vështirësi fizike ashtu edhe ata me aftësi mendore të kufizuara. Autobusët nuk kanë kushte të përshtatshme, ndërsa infrastruktura dhe orientimi mbeten sfida të mëdha për ta. Për më tepër, edhe pse personat me aftësi të kufizuara kanë librezë që supozohet t'i lehtësojnë nga pagesat, ata shpesh detyrohen të paguajnë gjithsesi, duke e rënduar ekonomikisht familjet e tyre, të cilat mbahen kryesisht me pagesën e KEMP-it.

Shtojca 2 – Metodologjia

Qëllimi dhe Objektivat

Ky hulumtim kishte për qëllim identifikimin e mundësive për politika që janë përgjegjëse ndaj klimës dhe gjinive për përmirësimin e aksesit të grave dhe burrave në transportin publik. Hulumtimi synon të propozojë zgjidhje që janë përgjegjëse ndaj gjinive dhe të qëndrueshme për financimin nga shteti të një sektori transporti gjithëpërfshirës dhe përgjegjës ndaj mjedisit, duke u bazuar në identifikimin e nevojave aktuale, interesave dhe praktikave të udhëtimit të grave dhe burrave.

Objektivat përfshijnë:

1. Analizimin e modeleve gjinore në aksesin dhe përdorimin e llojeve të ndryshme të transportit, duke përfshirë modelet e udhëtimit, zgjedhjet e transportit, shpenzimet personale, perceptimet për opsionet e transportit dhe aksesueshmërinë, si dhe se si transporti ndikon në jetën socio-ekonomike të grupeve të ndryshme gjinore (moshë, aftësi të kufizuara, vendndodhje, etni, status ekonomik).
2. Analizën gjinore të ligjeve, politikave dhe buxheteve aktuale të transportit.
3. Propozimin e mundësive për buxhete që janë përgjegjëse ndaj gjinive, duke përfshirë vlerësimin e shpenzimeve të mundshme nga shteti për përmirësimin e aksesit në transportin përgjegjës ndaj gjinive dhe klimës.
4. Përgatitja e një raporti me rekomandime për atë që duhet të financohet në nivel kombëtar dhe rajonal.

Pyetje Kërkimore:

Pyetjet kryesore përfshijnë:

- Sa akses kanë gratë dhe burrat në lloje të ndryshme transporti dhe si përdoren ato? Si ndikojnë opsionet e transportit në jetën socio-ekonomike të grave dhe burrave?
- Si ndikojnë pushteti, institucionet, praktikat dhe pjesëmarrja, pronësia dhe aksesimi i burimeve në zgjedhjet e transportit dhe politikat/buxhetet që janë miratuar dhe zbatuar?
- Sa janë të përgjegjshme ndaj gjinive ligjet, politikat dhe buxhetet aktuale të sektorit të transportit?
- Çfarë mund të bëjnë politikat e transportit për të përmirësuar përgjegjshmërinë gjinore dhe cilat do të jenë kostot dhe përfitimet?
- Si mund të ndikojnë politikat dhe buxhetet përgjegjëse ndaj gjinive në qëndrueshmëri, gjithëpërfshirje dhe ndryshimin e klimës?

Metodat e Kërkimit:

Kërkim Zyrtar dhe Mbledhje të të Dhënave Sekondare: Ky proces do të përfshijë shqyrtimin e politikave dhe buxheteve të transportit dhe mbledhjen e të dhënave sekondare për sjelljet e udhëtimit të grave dhe burrave, përfshirë të dhëna për përdorimin e kohës për qëllime transporti, migrimet ditore, punonjësit në sektorin e transportit dhe pronësinë e mjeteve.

Mbledhja e të Dhënave Primare – Ankete: Do të zhvillohet një anketë në Shqipëri, me një mostër përfaqësuese prej 1,100 personash, për të mbledhur të dhëna mbi nevojat, perceptimet dhe sh-

penzimet për transportin. Anketa do të fokusohet në faktorë si disponueshmëria, siguria, përballueshmëria dhe miqësia me përdoruesit për të krijuar zgjidhje që janë specifike për secilën gjini.

Studime Rasti: Çdo qytet do të zgjedhë dy qytete për të realizuar studime lokale të praktikave të mira për transportin që janë përgjegjës ndaj gjinive dhe klimës. Studimet do të përfshijnë intervista me funksionarë dhe individë që përdorin transportin publik, biçikleta ose kanë aftësi të kufizuara për të identifikuar nevojat dhe mundësitë për përmirësim.

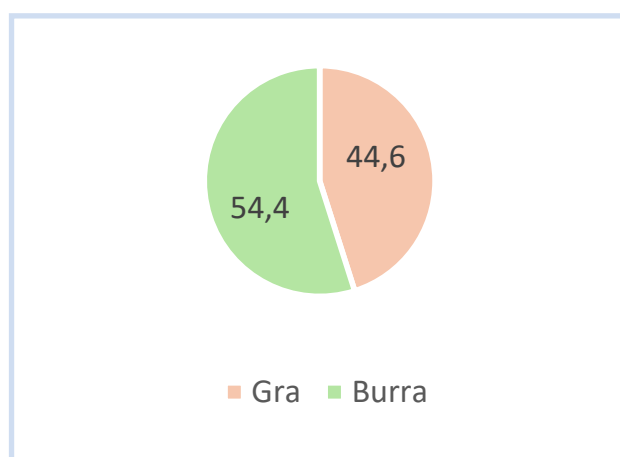
Analiza e të Dhënave: Të dhënat kuantitative do të analizohet nga një kompani e kontraktuar, duke përfshirë tabelat e kryqëzuara të të dhënave që lidhin faktorët gjinorë dhe faktorët e tjerë të diversitetit (moshë, aftësi të kufizuara, etni, etj.). Analiza gjithashtu do të shqyrtojë ligjet, politikat dhe buxhetet për transportin duke përdorur metodologjinë e “semaforit”.

Ky hulumtim do të ofrojë rekomandime për politikat dhe investimet në transportin publik që janë përgjegjëse ndaj gjinive dhe klimës, duke kontribuar në përmirësimin e infrastrukturës dhe mundësive për të gjithë përdoruesit, duke respektuar të drejtat gjinore dhe duke ndihmuar në reduktimin e ndikimit të ndryshimeve klimatike.

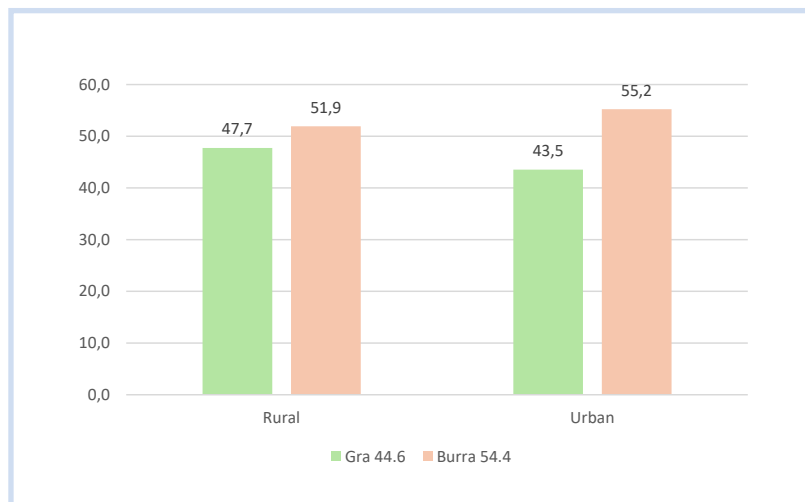
Shtojca 3 - Të dhëna demografike

Pyetësorit iu përgjigjën 1100 individë nga territori i Republikës së Shqipërisë nga të cilët 491 vajza e gra të cilat përbënin (44.6% e totalit), dhe 598 djem e burra të cilët përbënin (54.4% të totalit). 11 individë ose (1.0% e totalit) zgjedhën të **të mos përgjigjen** është zgjedhur nga 11 individë (1.0% e totalit).

Grafiku 15. Shpërndarja e kampionit sipas gjinisë (në përqindje)



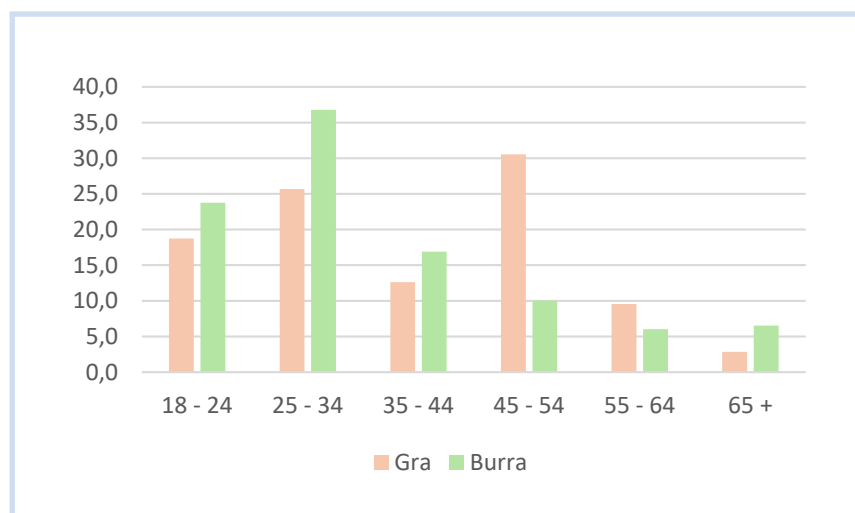
Analiza e shpërndarjes sipas rajonit dhe gjinisë tregon se 137 gra ose (47.7%) jetojnë në zona rurale dhe 354 gra ose (43.5%) jetojnë në zona urbane. Ndërsa 149 burra (51.9%) jetojnë në zona rurale kundrejt 449 burra (55.2%). Por analiza tregoi se kishte 11 individë që preferuan të mos përgjigjen.

Grafiku 16. Shpërndarja e kampionit sipas gjinisë dhe zonave (në përqindje)

Shpërndarja e gjinisë tregon një balancim të afërt mes grave dhe burrave, me burrat që kanë një përqindje pak më të lartë. Popullsia urbane dominon në të gjitha kategoritë, duke treguar një tendencë më të lartë për jetesë në qytete. Zona rurale ka një përfaqësim më të ulët, veçanërisht për ata që zgjedhin të mos tregojnë gjininë e tyre.

Shpërndarja sipas moshës dhe gjinisë

Grupi i moshës **25-34 vjeç** është më i madhi, duke përbërë **31.7%** të totalit (349 persona), ndërsa grupi **18-24 vjeç** përbën **21.6%** të totalit (238 persona). Grupet më të vogla janë ato të moshës **55-64 vjeç** me **7.5%** (83 persona) dhe **65 vjeç e më shumë** me vetëm **4.8%** (53 persona). Kjo tregon se grupet më të reja përbëjnë shumicën e popullsisë totale, ndërsa grupet më të vjetra kanë përqindje shumë më të ulët.

Grafiku 17. Shpërndarja sipas moshës dhe gjinisë

Shpërndarja e pjesëmarrësve sipas gjinisë dhe rajoneve

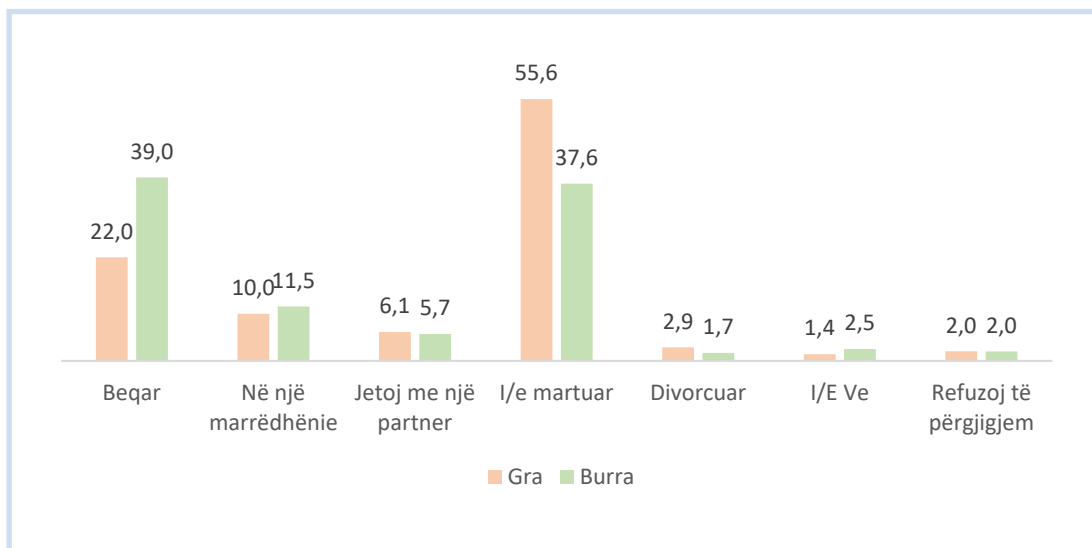
Përfaqësimi sipas gjinisë tregon se Tirana dominon me numrin më të lartë të pjesëmarrësve (517), ku gratë përbëjnë 50.3% dhe burrat 44.6%. Vlora ndjek si kontribuese kryesore, ku gratë (5.7%) tejkalojnë ndjeshëm burrat (2.2%). Shkodra paraqet një shpërndarje më të balancuar gjinore, me 4.5% gra dhe 3.5% burra. Bashkitë më të vogla, si Belshi, Dropulli dhe Këlcyra, shfaqin diferenca të vogla gjinore, por kontributi i tyre mbetet i ulët në numra të përgjithshëm.

Nga ana rajonale, zonat urbane dominojnë përfaqësimin, veçanërisht në Tiranë (50.4% urbane kundrejt 37.3% rurale) dhe Durrës (8.4% urbane kundrejt 9.4% rurale). Rajonet rurale shfaqin përqindje më të larta në bashki më të vogla, si Devolli (9.1% rurale) dhe Lushnja (9.1% rurale). Zonat urbane kanë një përfaqësim dukshëm më të madh, duke sugjeruar një fokus të mundshëm tek popullsia metropolitane dhe ato periferike.

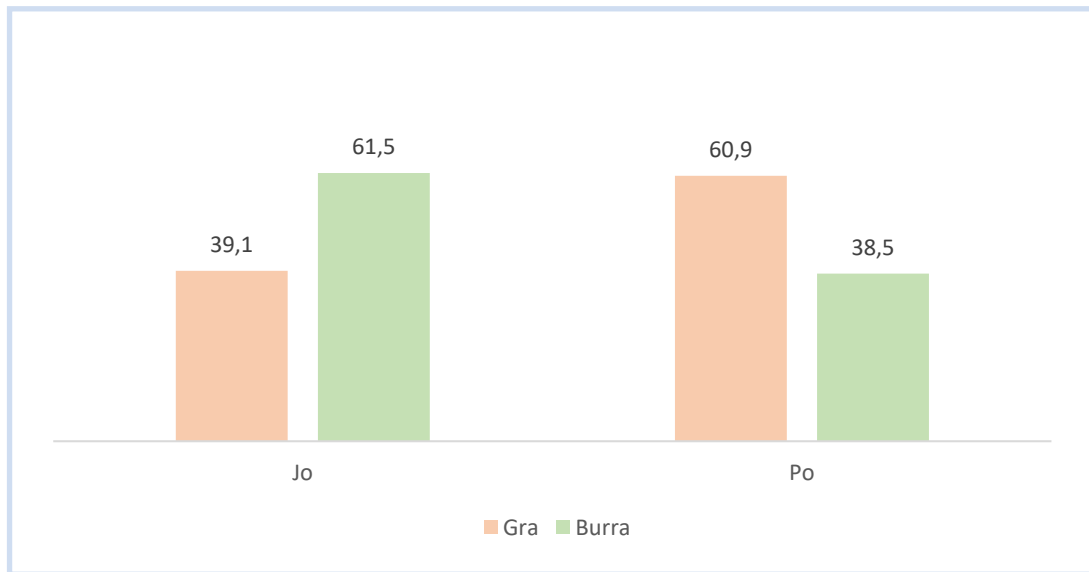
Statusi sipas gjinisë

Të dhënat tregojnë se në kampionin që iu përgjigjën pyetjeve, burrat (39.0%) përbënin një përqindje më të lartë të beqarëve krahasuar me gratë (22.0%), ndërsa gratë raportojnë një përqindje shumë më të lartë të martesave (55.6%) krahasuar me burrat (37.6%). Përqindjet e personave që janë në një marrëdhënie apo që jetojnë me një partner janë relativisht të ngjashme midis gjinive. Gratë gjithashtu raportojnë një përqindje më të lartë të divorceve (2.9%) sesa burrat (1.7%), ndërsa përqindja e personave të ve është pak më e lartë te burrat (2.5%) krahasuar me gratë (1.4%). Përfundimisht, një numër i barabartë burrash dhe grash (2.0%) kanë refuzuar të përgjigjen.

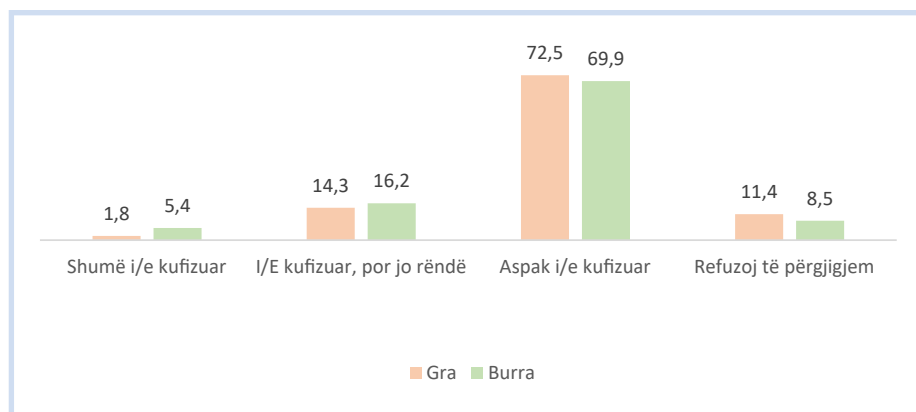
Grafiku 18. Statusi sipas gjinisë (në përqindje)



Grafiku 19 tregon se 39.1% e grave dhe 61.5% e burrave nuk kanë fëmijë, ndërsa 60.9% e grave dhe 38.5% e burrave raportojnë se kanë fëmijë.

Grafiku 19. A keni fëmijë sipas gjinisë (në përqindje)**Kufizime nga problemet shëndetësore**

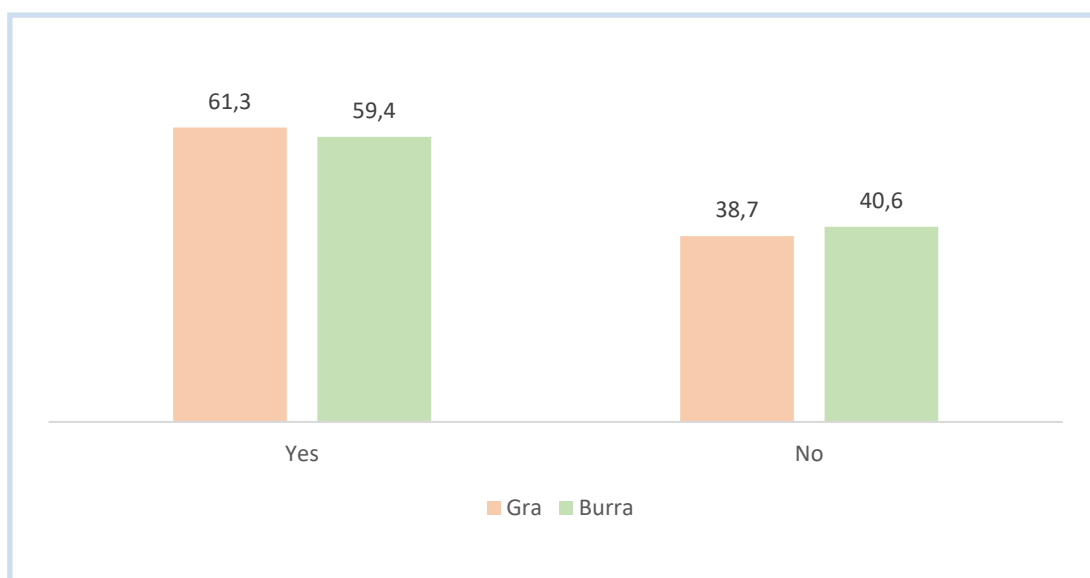
Grafiku 20 paraqet kufizimet e shkaktuara nga problemet shëndetësore sipas gjinisë, ku shumica e të anketuarve raportojnë se nuk janë të kufizuar fare (72.5% e grave dhe 69.9% e burrave). Një përqindje më e vogël e pjesëmarrësve deklarojnë se janë të kufizuar, por jo rëndë (14.3% e grave dhe 16.2% e burrave), ndërsa vetëm një pakicë raportojnë se janë shumë të kufizuar (1.8% e grave dhe 5.4% e burrave), duke treguar se burrat kanë më shumë gjasa të raportojnë kufizime të rënda. Përqindja e atyre që refuzojnë të përgjigjen është gjithashtu më e lartë te gratë (11.4%) krahasuar me burrat (8.5%). Në përgjithësi, të dhënat sugjerojnë se shumica e njerëzve nuk ndihen të kufizuar nga problemet shëndetësore, ndërsa një pjesë më e vogël, kryesisht burra, raportojnë kufizime më të rënda.

Grafiku 20. Kufizime në lidhje me çështje shëndetësore

Punësimi gjatë javës së fundit

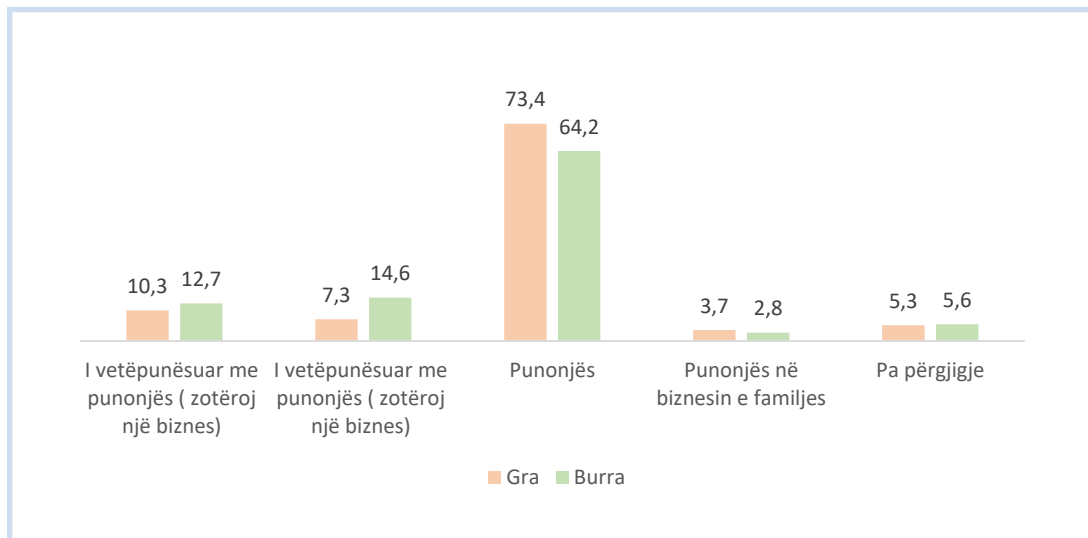
Grafiku paraqet përqindjen e grave dhe burrave që deklaruan se kishin punuar me pagë apo për fitim në javën e fundit. Sipas të dhënave, 61.3% e grave dhe 59.4% e burrave raportuan se kishin punuar gjatë javës së fundit, ndërsa 38.7% e grave dhe 40.6% e burrave deklaruan se nuk kishin punuar.

Grafiku 21. Punësimi gjatë javës së fundit sipas gjinisë (në përqindje)



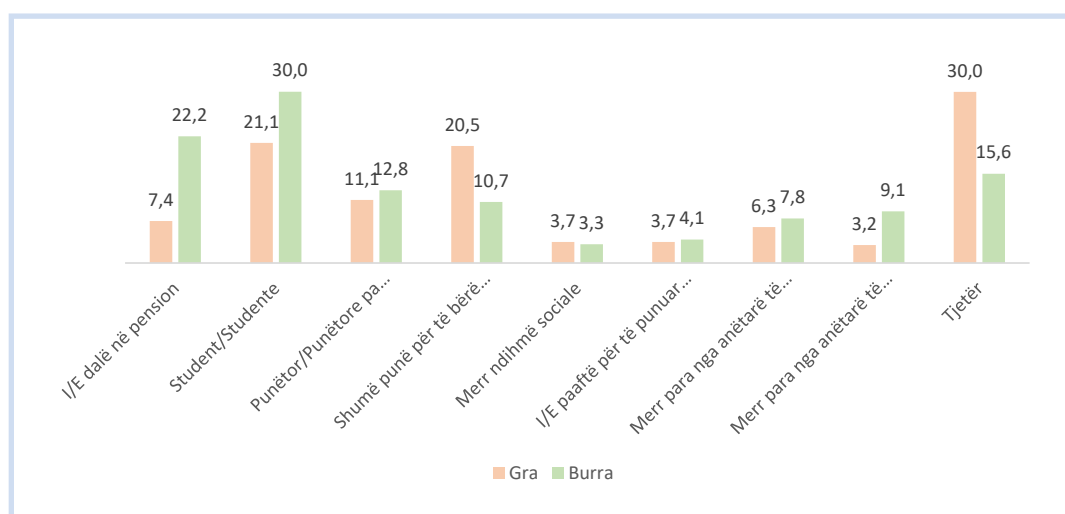
Statusi i punësimit

Grafiku paraqet statusin e punësimit sipas gjinisë, duke treguar dallime midis grave dhe burrave në llojet e angazhimit në punë. **Punonjësit** përbëjnë shumicën e të anketuarve, me 73.4% të grave dhe 64.2% të burrave që raportojnë se janë të punësuar, duke treguar se gratë kanë një përqindje më të lartë të punësimit të rregullt. **Vetëpunësimi** paraqitet në dy kategori: me punonjës dhe pa punonjës. Më shumë burra (14.6%) sesa gra (7.3%) janë të vetëpunësuar pa punonjës, ndërsa një përqindje më e lartë burrash (12.7%) sesa gra (10.3%) raportojnë të jenë të vetëpunësuar me punonjës. Kjo sugjeron se burrat kanë më shumë gjasa të angazhohen në aktivitete sipërmarrëse. Përsa i përket punës në **biznesin e familjes**, përqindjet janë të ulëta, me një angazhim pak më të madh nga gratë (3.7%) sesa burrat (2.8%). Përqindjet e atyre që nuk kanë dhënë përgjigje janë të ngjashme (5.3% për gratë dhe 5.6% për burrat). Në përgjithësi, të dhënat sugjerojnë se gratë kanë një pjesëmarrje më të lartë në punësimin e rregullt, ndërsa burrat priren të angazhohen më shumë në sipërmarrje ose vetëpunësim.

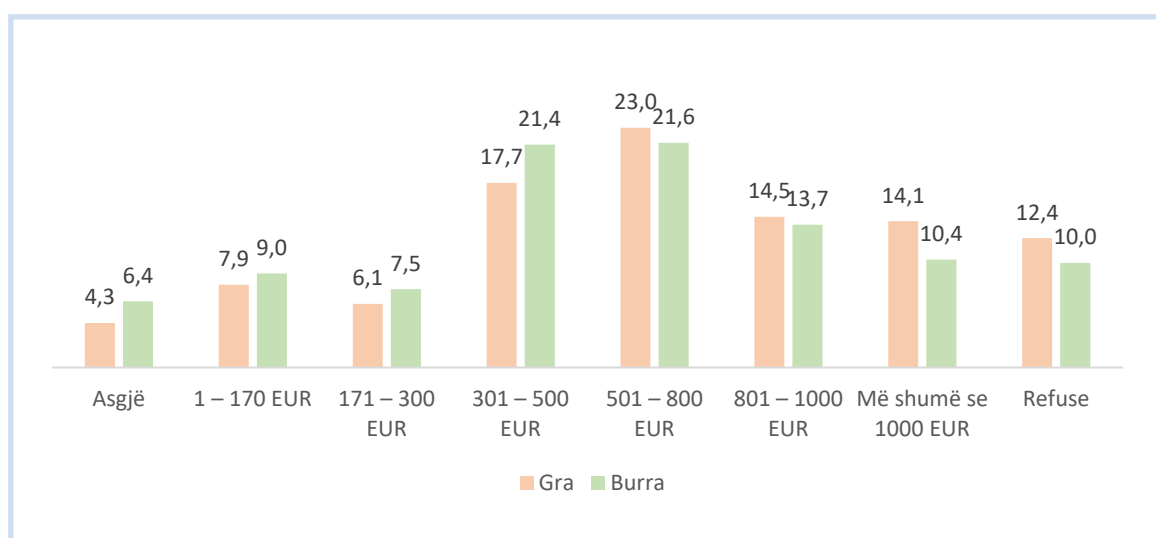
Grafiku 22. Statusi i punësimit sipas gjinisë (në përqindje)**Arsyet e papunësisë**

Nga 1100 individë që u përgjigjën 440 deklaruan që janë të papunë. Arsyet e papunësisë janë sipas analizës më poshtë:

Grafiku 23 paraqet arsyet e papunësisë sipas gjinisë, duke treguar dallime të dukshme midis grave dhe burrave. Për pensionistët, përqindja e burrave (22.2%) është dukshëm më e lartë se ajo e grave (7.4%), duke sugjeruar se burrat dalin në pension më shpesh ose më herët. Përqindja e studentëve është e ngjashme midis grave (21.1%) dhe burrave (30.0%), duke treguar një përfshirje të lartë të të dy gjinive në arsim. Gratë kanë më shumë gjasa të jenë të papuna për shkak të **shumë punëve në shtëpi dhe kujdesit për të tjerët** (20.5% krahasuar me 10.7% të burrave), duke reflektuar ndikimin e përgjegjësisë familjare në punësimin e tyre. Përqindjet e atyre që marrin **ndihmë sociale** dhe që janë **të paaftë për të punuar** janë të ngjashme për të dyja gjinitë. Marrja e parave nga anëtarët e familjes brenda dhe jashtë vendit është më e zakonshme te burrat (7.8% dhe 9.1%) sesa te gratë (6.3% dhe 3.2%), duke sugjeruar që burrat mund të mbështeten më shumë në ndihmën financiare nga familja. Në kategorinë "Tjetër", gratë (30.0%) raportojnë një përqindje shumë më të lartë sesa burrat (15.6%), duke sugjeruar se faktorë të tjerë, të papërfshirë në opsionet e grafikut, ndikojnë më shumë tek ato. Në përgjithësi, grafiku tregon se përgjegjësitë familjare dhe punët e papaguara janë një faktor i rëndësishëm i papunësisë për gratë, ndërsa burrat raportojnë më shumë arsye të lidhura me pensionin dhe ndihmën financiare nga familja.

Grafiku 23. Arsyet e papunësisë sipas gjinisë (në përqindje)**Të ardhurat individuale**

Të dhënat paraqesin shpërndarjen e të ardhurave mujore për gratë dhe burrat nga të gjitha burimet, përfshirë ndihmën financiare nga të tjerët. Përqindja e atyre që nuk kanë asnjë të ardhur është më e lartë tek burrat (6.4%) sesa tek gratë (4.3%). Në kategoritë e të ardhurave më të ulëta (1 – 170 EUR dhe 171 – 300 EUR), burrat gjithashtu raportojnë përqindje pak më të larta (9.0% dhe 7.5%) në krahasim me gratë (7.9% dhe 6.1%). Në intervalin **301 – 500 EUR**, një pjesë më e madhe e burrave (21.4%) raportojnë këtë nivel të të ardhurave krahasuar me gratë (17.7%). Për grupin **501 – 800 EUR**, të dy gjinitë janë afërsisht të barabartë (23.0% për gratë dhe 21.6% për burrat), duke treguar se kjo kategori përfaqëson një pjesë të konsiderueshme të të anketuarve. Kur bëhet fjalë për të ardhura më të larta, **801 – 1000 EUR** dhe **më shumë se 1000 EUR**, gratë raportojnë përqindje më të larta (14.5% dhe 14.1%) krahasuar me burrat (13.7% dhe 10.4%), duke sugjeruar se gratë kanë më shumë gjasa të jenë në kategoritë e të ardhurave më të larta. Përqindja e atyre që refuzojnë të përgjigjen është më e lartë tek gratë (12.4%) sesa tek burrat (10.0%). Në përgjithësi, burrat dominojnë në kategoritë me të ardhura më të ulëta, ndërsa gratë kanë një prirje më të lartë për të raportuar të ardhura më të larta, duke sugjeruar ndryshime të mundshme në strukturën e punësimit ose burimet e të ardhurave midis gjinive.

Grafiku 24. Të ardhurat individuale sipas gjinisë (në përqindje)

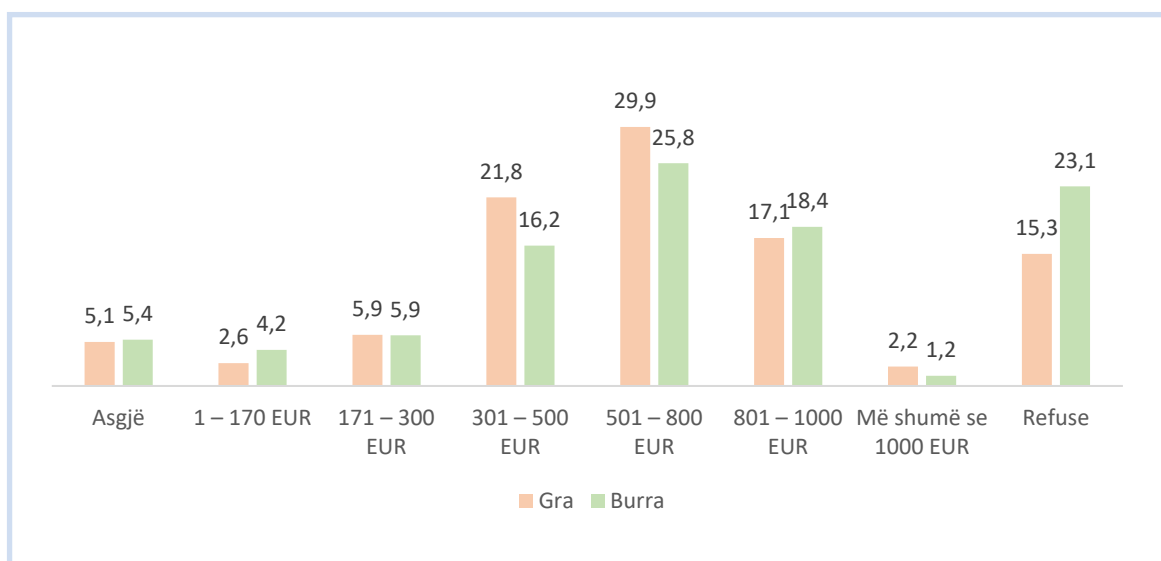
Të ardhurat familjare

Grafiku 25 paraqet shpërndarjen e të ardhurave totale të familjeve sipas grave dhe burrave. Përqindja e atyre që nuk kanë të ardhura është e ngjashme për të dyja gjinitë (5.1% për gratë dhe 5.4% për burrat). Në intervalin më të ulët të të ardhurave (1 – 170 EUR), burrat (4.2%) raportojnë një përqindje më të lartë krahasuar me gratë (2.6%), ndërsa në kategorinë **171 – 300 EUR**, të dy gjinitë raportojnë të njëjtën përqindje (5.9%). Sa i përket intervalit **301 – 500 EUR**, një përqindje më e lartë e grave (21.8%) raportojnë këtë nivel të të ardhurave krahasuar me burrat (16.2%), duke sugjeruar se gratë mund të jenë në familje me të ardhura të mesme më shpesh sesa burrat.

Në kategorinë **501 – 800 EUR**, përqindjet mbeten të larta për të dyja gjinitë, me gratë (29.9%) që raportojnë një përqindje më të madhe sesa burrat (25.8%). Për intervalin **801 – 1000 EUR**, burrat (18.4%) raportojnë një përqindje më të lartë sesa gratë (17.1%), ndërsa për të ardhurat **mbi 1000 EUR**, përqindja e burrave (1.2%) është më e ulët krahasuar me gratë (2.2%).

Një dallim i rëndësishëm vërehet tek ata që kanë refuzuar të përgjigjen, ku burrat (23.1%) kanë një përqindje dukshëm më të lartë se gratë (15.3%), gjë që mund të tregojë më pak gatishmëri për të ndarë informacionin mbi të ardhurat e familjes. Në përgjithësi, të dhënat sugjerojnë se shumica e familjeve të grave kanë të ardhura të mesme (301 – 800 EUR), ndërsa burrat janë më të përfaqësuar në kategorinë e të ardhurave më të larta (801 – 1000 EUR) dhe në refuzimin për të dhënë përgjigje.

Grafiku 25. Të ardhurat familjare sipas gjinisë (në përqindje)



Shtojca 4 – Pyetëtori

(Pyetëtori i përdorur për këtë studim gjendet në këtë link: XXX)

REFERENCA

Këshilli për Bashkëpunim Rajonal (RCC). *“Agjenda e Gjellbër për Ballkanin Perëndimor: Një hap drejt zhvillimit të qëndrueshëm.”* Marrë nga: www.rcc.int

Komisioni Evropian. *“Marrëveshja e Gjellbër Evropiane dhe ndikimi në Ballkanin Perëndimor.”* Marrë nga: ec.europa.eu

UNDP Albania. *“Raporti mbi zhvillimin e qëndrueshëm dhe roli i transportit në arritjen e SDG-ve.”* Marrë nga: ëëë.al.undp.org

Banka Botërore. *“Lidhja dhe mobiliteti në Ballkanin Perëndimor: Mundësi dhe sfida për transportin e qëndrueshëm.”* Marrë nga: www.worldbank.org

Organizata Ndërkombëtare për Energjinë e Rinovueshme (IRENA). *“Dekarbonizimi i transportit: Rruga drejt energjisë së pastër në Ballkan.”* Marrë nga: www.irena.org

Agjencia Evropiane e Mjedisit (EEA). *“Ndikimi i transportit në ndryshimet klimatike dhe biodiversitetin në Evropë.”* Marrë nga: www.eea.europa.eu

Shoqata e Transportit Ndërkombëtar (IRU). *“Rritja e efikasitetit dhe dixhitalizimi i transportit në Ballkan.”* Marrë nga: www.iru.org

UNECE. *“Transporti i qëndrueshëm dhe zhvillimi ekonomik në Ballkanin Perëndimor.”* Marrë nga: www.unece.org

Qendra Rajonale e Mjedisit (REC). *“Projekte dhe politika për transportin e qëndrueshëm në Ballkan.”* Marrë nga: www.rec.org

Instituti për Politikën e Gjellbra. *“Zhvillimi i qëndrueshëm urban dhe transporti në qytetet e Ballkanit.”* Marrë nga: www.greenpolicyinstitute.org

Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë (MIE): Dokumente strategjike dhe raportet e sektorit të transportit: www.infrastruktura.gov.al

Autoriteti Rrugor Shqiptar (ARRSH): Informacione mbi projektet e rrugëve dhe infrastrukturës: www.arrsh.gov.al

Drejtoria e Përgjithshme e Transportit Rrugor (DPSHTRR): Statistika dhe programe për transportin rrugor: www.dpshttr.gov.al

Plani Kombëtar i Energjisë dhe Klimës (2020–2030): Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë: Plani i Energjisë dhe Klimës

Masterplani i Infrastrukturës së Transportit: Burime nga dokumentet e politikave të MIE dhe partnerët ndërkombëtarë: Masterplani

Bashkimi Evropian (EU):

Korridoret transevropiane të transportit (TEN-T) dhe projektet për Ballkanin Perëndimor: www.europa.eu

Këshilli për Bashkëpunim Rajonal (RCC): Raportet mbi integrimin rajonal dhe zhvillimin e qëndrueshëm: www.rcc.int

Banka Botërore: Projekte infrastrukturore dhe politika për transportin e qëndrueshëm: www.worldbank.org

Agjencia Kombëtare e Zonave të Mbrojtura (AKZM): Ndikimi i infrastrukturës së transportit në biodiversitet: www.akzm.gov.al

Strategjia Kombëtare e Transportit (2021–2030): Dokumenti i hartuar nga MIE në bashkëpunim me partnerët ndërkombëtarë. Disponohet në: www.infrastruktura.gov.al

Organizata për Bashkëpunim dhe Zhvillim Ekonomik (OECD): Raporte mbi transportin dhe zhvillimin ekonomik në Shqipëri: www.oecd.org

UNDP Shqipëri: Roli i transportit në zhvillimin e qëndrueshëm: www.al.undp.org



