biciklo.me odraz IUM GIRO THE CYCLING ADVOCACY

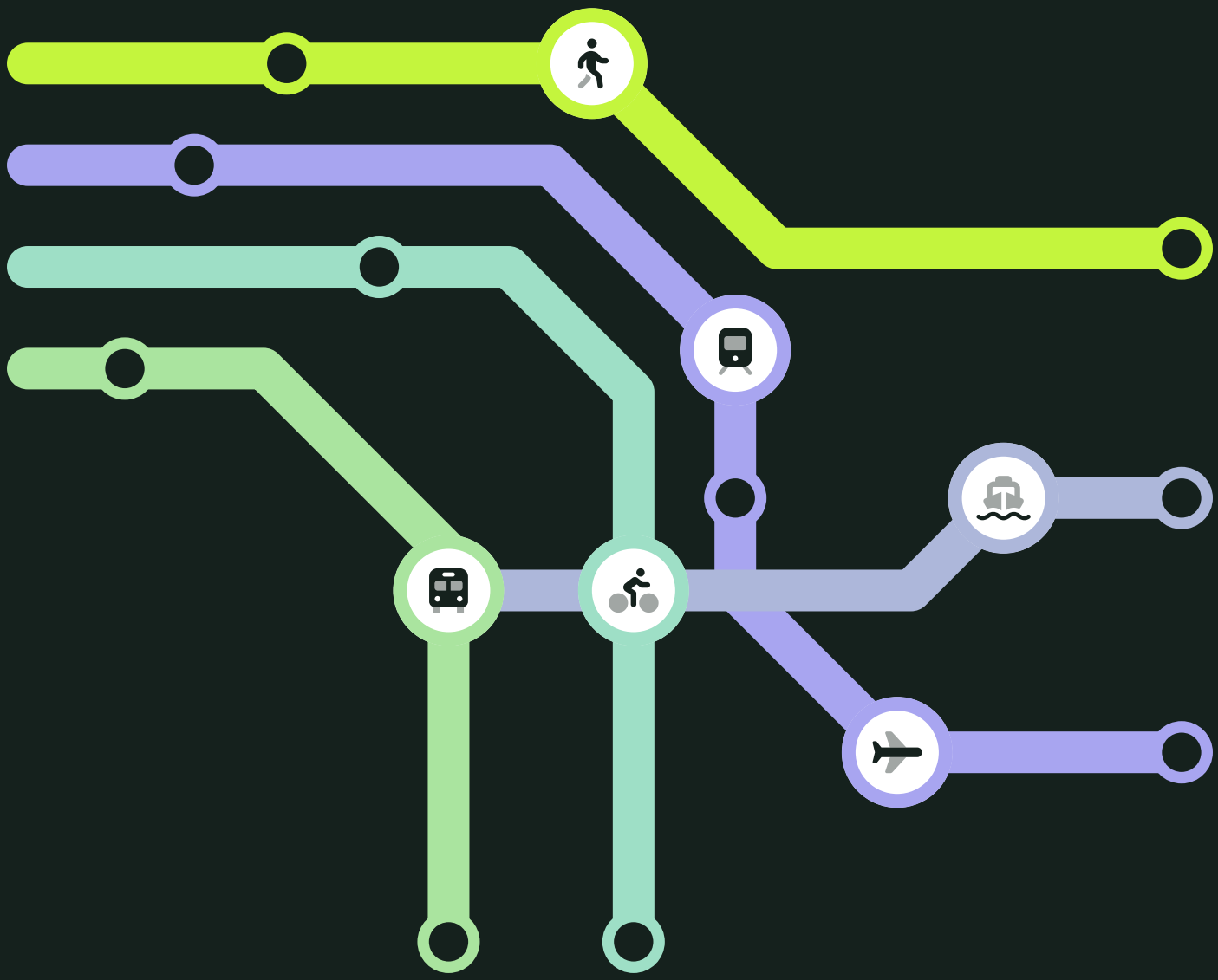
OPEN SOCIETY FOUNDATIONS WESTERN BALKANS

TRANSPORT COMMUNITY

PËRMBLEDHJE E POLITIKAVE

TEN-T në Ballkanin Perëndimor dhe në Kroaci

Udhëzues për kuadrin ligjor dhe detyrimet



Luka Vidan dhe Stefan Bulatoviq

2026



PËRMBLEDHJE E POLITIKAVE

TEN-T në Ballkanin Perëndimor dhe në Kroaci: udhëzues për kuadrin ligjor dhe detyrimet

Autorë: Luka Vidan, *ODRAZ* dhe Stefan Bulatoviq, *Biciklo.me*

Dizajni: Aleksandra Drecun

Viti i botimit: 2026.

Ky publikim është përgatitur në kuadër të projektit SUMPOWER, me mbështetjen e Fondacionit për Shoqëri të Hapur – Ballkani Perëndimor. Mendimet dhe qëndrimet e shprehura i përkasin ekskluzivisht autorëve dhe nuk pasqyrojnë domosdoshmërisht qëndrimet e Fondacionit.

Hyrje

Mobiliteti urban është një komponent kyç i zhvillimit të qëndrueshëm ekonomik, përfshirjes sociale dhe mbrojtjes së mjedisit në Evropë. Me vazhdimin e rritjes së zonave urbane dhe rritjen e kërkesës për mobilitet, qytetet në rajon përballen me sfida gjithnjë e më të mëdha që lidhen me bllokimet e trafikut, ndotjen e ajrit, emetimet e gazeve serrë, sigurinë rrugore dhe aksesueshmërinë. Qytetet mbulojnë vetëm 4% të sipërfaqes së përgjithshme të Evropës, ndërsa në to jeton 75% e popullsisë. Qytetet janë gjithashtu përgjegjëse për mbi 65% të konsumit të përgjithshëm të energjisë dhe 70% të emetimeve të CO_2. Përballimi i këtyre sfidave kërkon një qasje të strukturuar, të integruar dhe të avancuar ndaj planifikimit të transportit urban.

Në nivel evropian, Kuadri i Bashkimit Evropian për Mobilitetin Urban ofron bazën strategjike për zhvillimin e sistemeve të sigurta, të aksesueshme, gjithëpërfshirëse dhe me zero emetime të mobilitetit urban. Ai promovon miratimin e Planeve të Mobilitetit Urban të Qëndrueshëm (Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP, në vijim: SUMP) si një instrument kyç planifikimi që siguron zgjidhje të integruara, multimodale dhe të orientuara drejt nevojave të përdoruesve të transportit.

Rregullorja (BE) 2024/1679 përfaqëson kuadrin e ri dhe të rishikuar ligjor për zhvillimin e Rrjetit Transeuropian të Transportit (TEN-T), me synimin për krijimin e një sistemi transporti të integruar, multimodal, interoperabil dhe të qëndrueshëm në nivel të Bashkimit Evropian dhe vendeve anëtare të asociuara. Rregullorja përcakton një strukturë hierarkike të rrjetit përmes nivelit bazë, nivelit të zgjeruar bazë dhe nivelit gjithëpërfshirës, me afate të përcaktuara qartë për realizimin (2030, 2040 dhe 2050) dhe theksi vendoset në eliminimin e pikave të ngushta, veçanërisht në segmentet ndërkufitare, si dhe në forcimin e kohezionit territorial përmes lidhjes së zonave urbane, rurale dhe periferike. Një fokus i veçantë i kushtohet zhvillimit të transportit hekurudhor dhe ujor si shtylla të mobilitetit të qëndrueshëm, krahas përmirësimit të infrastrukturës rrugore dhe ajrore në funksion të multimodalitetit. Rregullorja thekson më tej rolin e nyjeve urbane si pika kyçe për integrimin e transportit në distanca të gjata me transportin urban, zhvillimin e terminaleve logjistike multimodale, si dhe zbatimin e sistemeve digjitale dhe inteligjente të transportit, me qëllim rritjen e efikasitetit dhe sigurisë. Në kontekstin e objektivave klimatike, nxitet dekarbonizimi i sektorit të transportit përmes zhvillimit të infrastrukturës për karburante alternative dhe forcimit të qëndrueshmërisë së rrjetit ndaj ndryshimeve klimatike dhe çrregullimeve të tjera, kurse zbatimi bazohet në projekte me interes të përbashkët dhe në koordinimin përmes korridoreve evropiane të transportit. [1]

Në Ballkanin Perëndimor, **Strategjia për Mobilitet të Qëndrueshëm dhe të Mençur (SSMS)**, e hartuar në vitin 2021 nga Komuniteti i Transportit, harmonizon politikën rajonale të transportit me Marrëveshjen e Gjelbër Evropiane dhe Strategjinë për Mobilitet të Qëndrueshëm dhe të Mençur. Ajo përcakton një rrugë të qartë drejt një sistemi transporti më të gjelbër, më të sigurt dhe më të digjitalizuar, duke përfshirë objektiva specifike lidhur me dekarbonizimin e transportit urban, ndryshimin e mënyrës së transportit (*eng. modal shift*), krijimin e infrastrukturës për karburante alternative dhe digjitalizimin e shërbimeve të mobilitetit. [2]

Rrjeti Transevropian i Transportit (TEN-T)

Rrjeti Transevropian i Transportit (TEN-T) është një instrument kyç i Bashkimit Evropian për planifikimin dhe zhvillimin e një infrastrukture transporti të harmonizuar, efikase, multimodale dhe me cilësi të lartë në të gjithë territorin e BE-së. Ky rrjet përfshin hekurudhat, rrugët e brendshme ujore, linjat e transportit detar në distanca të shkurtra dhe rrugët që lidhin nyjet urbane, portet detare dhe portet e brendshme, aeroportet dhe terminalet. Qëllimi i tij kryesor është të nxisë transportin efikas të udhëtarëve dhe mallrave, të sigurojë qasje në vendet e punës dhe shërbimet, si dhe të mundësojë tregtinë dhe rritjen ekonomike. Duke lidhur sistemet e transportit përtej kufijve, pa boshllëqe, pika të ngushta ose hallka që mungojnë, TEN-T forcon kohezionin ekonomik, social dhe territorial të Bashkimit Evropian. Për më tepër, në përputhje me revidimin e vitit 2024, rrjeti është i orientuar fuqishëm drejt reduktimit të ndikimit negativ të transportit në mjedis dhe klimë, si dhe drejt rritjes së sigurisë dhe qëndrueshmërisë së të gjithë sistemit të transportit. [3]

Zbatimi dhe zhvillimi i Rrjetit Transevropian të Transportit mbështeten përmes aktiviteteve kryesore legjislative dhe strategjike, të cilat shprehen përmes dy shtyllave kryesore [3]:

- **Avancimi i Rrjetit Transevropian të Transportit (TEN-T)**: Kjo direktivë synon drejtpërdrejt përmirësimin e zhvillimit të rrjetit TEN-T, duke parashikuar lehtësimin dhe përshpejtimin e proceseve administrative dhe procedurave për dhënien e lejeve për projektet e infrastrukturës ndërkufitare.
- **Mobiliteti ushtarak**: Bëhet fjalë për një iniciativë të Bashkimit Evropian që siguron lëvizjen e shpejtë dhe të papenguar të personelit ushtarak, pajisjeve dhe mjeteve brenda dhe jashtë BE-së, përfshirë situatat emergjente që kërkojnë reagim në një kohë të shkurtër dhe në shkallë të gjerë. Në këtë kontekst, Rrjeti Transevropian i Transportit ka përdorim të dyfishtë (ushtarak dhe civil), ndërsa Komisioni Evropian, në bashkëpunim me shtetet anëtare, siguron që infrastruktura të përmbushë të dyja këto kërkesa.

Kuadri i politikave të BE-së për mobilitet të qëndrueshëm urban

Bashkimi Evropian ka krijuar një kuadër gjithëpërfshirës dhe dinamik politikash me qëllim mbështetjen e zhvillimit drejt sistemeve të mobilitetit urban të qëndrueshme, me emetime të ulëta të karbonit dhe të integruara. **SUMP-të** janë bërë instrumenti qendror brenda këtij kuadri, duke u ofruar qyteteve një qasje strategjike dhe afatgjatë për adresimin e sfidave të transportit, duke përmirësuar njëkohësisht cilësinë e jetës, duke reduktuar emetimet dhe duke rritur aksesueshmërinë për të gjithë përdoruesit. Që nga prezantimi i tyre në kuadër të Paketës për Mobilitetin Urban të vitit 2013, SUMP-të janë forcuar gradualisht përmes nismave kryesore të BE-së, përfshirë Marrëveshjen e Gjelbër Evropiane, Strategjinë për Mobilitet të Qëndrueshëm dhe të Mençur, Kuadrin e Ri të BE-së për Mobilitetin Urban dhe paketën **"Gati per 55"**, të cilat së bashku orientojnë dekarbonizimin, ndryshimin e modalitetit të transportit dhe digjitalizimin e transportit.

Paralelisht me këtë, BE-ja ka zhvilluar udhëzime metodologjike të harmonizuara për të mbështetur zbatimin, veçanërisht përmes platformës ELTIS (tani EU Urban Mobility Observatory) dhe Udhëzimeve për hartimin dhe zbatimin e planeve të mobilitetit urban të qëndrueshëm (botimi i tretë), duke siguruar një qasje të qëndrueshme, të bazuar në dëshmi dhe me cilësi të lartë ndaj planifikimit të mobilitetit urban të qëndrueshëm në Evropë.

Në kuadër të përshtatjes së qyteteve evropiane ndaj sfidave bashkëkohore mjedisore dhe infrastrukturore, Drejtoria e Përgjithshme për Mobilitetin dhe Transportin e Komisionit Evropian (DG MOVE) publikoi më 11 qershor të vitit 2026 edicionin e tretë, të përditësuar, të Udhëzimeve për hartimin dhe zbatimin e SUMP-ve. Qëllimi kryesor i këtij dokumenti është të sigurojë që të 431 nyjet urbane në BE të miratojnë dhe zbatojnë SUMP-in deri në fund të vitit 2027. Në këtë mënyrë, politikat lokale të transportit harmonizohen drejtpërdrejt me objektivat kryesore të Marrëveshjes së Gjelbër Evropiane, Strategjisë për Mobilitet të Qëndrueshëm dhe të Mençur dhe Kuadrit të ri të BE-së për Mobilitetin Urban.

Megjithëse ruajnë metodologjinë bazë të provuar, udhëzimet e reja sjellin një nivel dukshëm më të lartë prakticiteti, qartësie dhe përshtatjeje me tendencat bashkëkohore. Fokusi zgjerohet përtej vetë qendrave të qyteteve dhe përfshin zonat periurbane dhe rurale, logjistikën urbane, menaxhimin e avancuar të të dhënave, si dhe trajtimin e varfërisë së transportit përmes një përfshirjeje më të madhe sociale.

Çfarë është një nyje urbane?

Me Rregulloren (BE) 2024/1679 për Rrjetin Transevropian të Transportit (TEN-T) janë identifikuar 431 qytete përgjatë rrjetit TEN-T, të cilët, për shkak të rëndësisë së tyre për sistemin e transportit, janë përcaktuar si nyje urbane. Bëhet fjalë për qytete që përfaqësojnë pikat e fillimit ose të përfundimit të udhëtimeve të udhëtarëve dhe transportit të mallrave në rrjetin TEN-T, si dhe vende ku kryhet transferimi i udhëtarëve dhe dërgesave brenda një modaliteti të vetëm ose ndërmjet modaliteteve të ndryshme të transportit. Këto qytete përbëjnë pika të rëndësishme në korridoret ndërkombëtare hekurudhore, përkatësisht vende ku hekurudhat dhe rrugët lidhen me portet detare ose aeroportet, si dhe me sistemet lokale të mobilitetit urban. Në këtë mënyrë, udhëtarëve u mundësohet kalimi i lehtë drejt transportit publik urban, infrastrukturës së çiklizmit dhe korridoreve për këmbësorë, ndërsa transportit të mallrave i mundësohet lëvizje e vazhdueshme dhe multimodale. Siç përcaktohet me Rregullore, çdo nyje urbane është e detyruar që deri në fund të vitit 2027 të miratojë një Plan të Mobilitetit Urban të Qëndrueshëm (SUMP), si një strategji afatgjatë, gjithëpërfshirëse dhe e integruar e transportit për të gjithë zonën funksionale urbane, e cila shërben si një kuadër efektiv për përballimin e sfidave në fushën e mobilitetit urban.

Krahas dokumentit kryesor, janë publikuar edhe manuale të specializuara që trajtojnë në mënyrë më të detajuar aspekte specifike të mobilitetit urban, si dokumenti referues për çiklizmin dhe udhëzimet për rregullimin e aksesit të automjeteve (ang. *Urban Vehicle Access Regulations – UVARs*) – një grup masash për kufizimin e aksesit të automjeteve në zona të caktuara urbane, me qëllim reduktimin e bllokimeve të trafikut dhe ndotjes, si dhe rritjen e sigurisë.

Risitë kryesore në udhëzimet e reja për SUMP

Kuadri i përditësuar për vitin 2026 e transformon SUMP-in nga një praktikë e rekomanduar në një instrument të detyrueshëm dhe të fuqishëm për arritjen e neutralitetit klimatik, përmes disa risive kryesore:

- **Përputhshmëri e plotë me politikat e BE-së:** Udhëzimet lidhen drejtpërdrejt me aktet më të fundit evropiane, përfshirë Deklaratën Evropiane për Çiklizmin, Direktivën për Sistemet Inteligjente të Transportit (ITS) dhe rregulloren e rishikuar për infrastrukturën për karburante alternative.
- **Detyrim ligjor për nyjet urbane:** Sipas Rregullores për TEN-T, miratimi i SUMP-it deri në fund të vitit 2027 bëhet detyrim ligjor për 431 qytete kyçe në BE.
- **Zbatueshmëri dhe thjeshtësi:** Gjuha e dokumentit është përmirësuar, janë shtuar shembuj konkretë nga praktika dhe linke të dobishme, duke e lehtësuar ndjeshëm zbatimin dhe përshtatjen në nivel lokal.
- **Planifikim më i gjerë hapësinor dhe logjistik:** Planifikimi zgjerohet në zonat periferike (periurbane) dhe rurale, duke përfshirë në mënyrë aktive aktorët nga sektori i transportit në distanca të gjata dhe logjistikës urbane (transportit të mallrave).
- **Planifikim i avancuar i bazuar në të dhëna:** Futet një nivel më i lartë i integrimit të modelimit të transportit, monitorimit të indikatorëve dhe përdorimit të "hapësirave të të dhënave për mobilitetin" (*data spaces*) si infrastrukturë e përbashkët për shkëmbimin e të dhënave.
- **Ndjeshmëri sociale:** Theks i veçantë vendoset në aksesueshmërinë e transportit për grupet vulnerabël dhe në adresimin e problemeve që lidhen me varfërinë e transportit.
- **Manuale shoqëruese:** Paketa përfshin udhëzime specifike për zhvillimin e infrastrukturës së çiklizmit dhe zbatimin e masave UVAR (si zonat me emetime të ulëta).

Implikimet për qytetet dhe cilësinë e jetës

Pika më e rëndësishme e udhëzimeve të reja është kalimi nga faza e projekteve testuese në fazën e zbatimit të detyrueshëm dhe konkret. Për qytetet dhe rajonet, kjo nënkupton nevojën për forcimin e masave konkrete që ndikojnë drejtpërdrejt në cilësinë e jetës së qytetarëve, me fokus në tri shtylla kryesore:

1. **Transporti multimodal** – integrimi i formave të ndryshme të transportit në një sistem të vetëm dhe funksional.
2. **Mobiliteti aktiv** – promovimi dhe zgjerimi i infrastrukturës për ecje dhe çiklizmin.
3. **Rregullimi i aksesit të automjeteve** – krijimi i zonave me emetime të ulëta (*low-emission zones*) dhe menaxhimi inteligjent i flukseve të trafikut në qendrat urbane.

Roli i rrjetit TEN-T

Në vitet e fundit, kuadri i politikave të BE-së për mobilitetin urban ka evoluar nga udhëzime kryesisht rekomanduese drejt kërkesave më të strukturuara dhe detyruese. Ky ndryshim është më i dukshëm në **Rregulloren (BE) 2024/1679**, përmes së cilës roli i nyjeve urbane ngrihet në nivelin e lidhjeve kyçe ndërmjet sistemeve lokale, kombëtare dhe evropiane të transportit. [1]

Sipas kësaj rregulloreje, **nyjet urbane** nuk trajtohen më vetëm si koncept planifikimi, por si entitete të rregulluara me detyrime konkrete. Konkretisht, qytetet e identifikuara si nyje urbane janë të detyruara që **deri në vitin 2027** të miratojnë dhe zbatojnë SUMP-të në përputhje me kërkesat shtesë të përcaktuara. Këto plane duhet të përmbajnë objektiva, masa dhe tregues të qartë të performancës, ndërsa zbatimi i tyre i nënshtrohet monitorimit dhe raportimit në nivel të BE-së. [1]

Njëkohësisht, shteteve anëtare u jepet një rol më i fuqishëm në mundësimin e këtij tranzicioni. **Shtetet anëtare janë të detyruara të krijojnë korniza kombëtare për SUMP**, përfshirë [1]:

1. **përcaktimi i pikave kombëtare të kontaktit**
2. **programe kombëtare të strukturuara për SUMP;**
3. **sisteme për mbledhjen e të dhënave, monitorimin dhe raportimin mbi treguesit e mobilitetit urban.**

Kjo përfaqëson një hap të rëndësishëm drejt institucionalizimit të planifikimit të SUMP-ve në nivel kombëtar, duke kaluar nga zbatimi vullnetar drejt një modeli të koordinuar dhe të përgjegjshëm të qeverisjes.

Rregullorja më tej forcon prioritetet kryesore të politikave, duke kërkuar që nyjet urbane të sigurojnë [1]:

1. **integrimin multimodal, duke përfshirë zhvillimin e nyjeve multimodale të transportit të udhëtarëve dhe terminaleve të transportit të mallrave,**
2. **futjen e zgjidhjeve infrastrukturore të mobilitetit me zero dhe emetime të ulëta, në përputhje me Rregulloren (BE) 2023/1804;**
3. **logjistikë urbane efikase dhe lidhje të fazës „last-mile“, duke reduktuar bllokimet e trafikut dhe emetimet dhe duke përmirësuar efikasitetin e rrjetit TEN-T.**

Duke lidhur planifikimin e mobilitetit urban me kërkesat themelore të infrastrukturës TEN-T dhe objektivat klimatike, Rregullorja integron në mënyrë efektive planifikimin lokal të transportit në kuadrin më të gjerë evropian të politikave të transportit, energjisë dhe klimës.

Kërkesat e rrjetit TEN-T

Kërkesat për infrastrukturën TEN-T kanë dy drejtime plotësuese, pasi njëkohësisht përfshijnë nevojat e përdoruesve dhe objektivat strategjike të zhvillimit të sistemit të transportit. Përdoruesve të infrastrukturës së transportit duhet t'u sigurohen efikasiteti, besueshmëria dhe një nivel i lartë funksionaliteti, ndërsa është e nevojshme të zhvillohen mënyra të qëndrueshme të transportit për të reduktuar emetimet e gazeve serrë nga transporti dhe për të siguruar qëndrueshmërinë ndaj ndryshimeve klimatike që priten në të ardhmen. Gjithashtu, është e nevojshme të nxitet digjitalizimi dhe të përmirësohet multimodaliteti. [1]

Në vijim, Komisioni Evropian ka përcaktuar kërkesa shtesë [1]:

Shpejtësia e transportit hekurudhor	Deri në vitin 2040, linjat hekurudhore të pasagjerëve në rrjetin bazë dhe në rrjetin bazë të zgjeruar duhet të mundësojnë shpejtësi të lëvizjes së trenave prej 160 km/h ose më shumë.
Sistemi Evropian i Menaxhimit të Trafikut Hekurudhor (ang. ERTMS)	Një sistem i unifikuar evropian i sinjalizimit do të zbatohet në të gjithë rrjetin TEN-T, duke përmirësuar sigurinë dhe efikasitetin e transportit hekurudhor. Sistemet kombëtare do të hiqen gradualisht.
Lidhja e aeroporteve	Aeroportet kryesore me më shumë se 12 milionë pasagjerë në vit duhet të lidhen me linja hekurudhore të distancave të gjata, duke e bërë transportin hekurudhor një alternativë konkurruese ndaj fluturimeve të brendshme.
Terminalet e transportit të mallrave	Numri dhe kapaciteti i terminaleve të transbordimit do të zgjerohet për të përmbushur nevojat e transportit. Kjo përfshin mundësinë e pranimit të trenave me gjatësi prej 740 metrash, promovimin e kalimit drejt mënyrave të qëndrueshme të transportit dhe forcimin e sektorit evropian të transportit të kombinuar.
Mobiliteti urban	Të gjitha qytetet e mëdha përgjatë rrjetit TEN-T do të hartojnë plane të mobilitetit urban të qëndrueshëm për të promovuar mobilitetin me zero dhe emetime të ulëta.
Karburantet alternative	TEN-T përbën bazën për vendosjen e stacioneve për karikimin dhe furnizimin me karburante alternative, për shembull me hidrogjen. Kjo plotëson kërkesat për infrastrukturën e karburanteve alternative për nyjet urbane dhe terminalet.

Tabela 1 paraqet kërkesat që duhet të përmbushin nyjet urbane, të përcaktuara nga Komisioni Evropian, së bashku me vlerën referuese për secilën kërkesë dhe afatin deri në të cilin kërkesa duhet të përmbushet.

Multimodalitetet për udhëtarët dhe roli i mobilitetit aktiv

Revidimi i Rregullores TEN-T thekson në mënyrë të qartë rëndësinë e integrimit të çiklizmit me transportin në distanca të gjata dhe e njeh mobilitetin aktiv si një zgjidhje kyçe për "miljen e parë dhe të fundit" (ang. *first and last mile*) në transportin e udhëtarëve. Në pajtim me këtë rregullore, deri në vitin 2030, të gjitha nyjet multimodale të transportit të udhëtarëve duhet të përshtaten në mënyrë që të lehtësojnë aksesin përmes formave aktive të mobilitetit. [5]

Për të siguruar lidhje të pandërprera, është e nevojshme të zbatohen elementet e mëposhtme [5]:

Tabela 1 *TEN-T kërkesat për nyjet urbane*

PËRSHKRIMI I PARAMETRIT	VLERA REFERUESE / KËRKESA	AFATI	REFERENCA NË RREGULLOREN TEN-T
SUMP	SUMP i miratuar dhe në fuqi	2027	41.2.i
Pika kombëtare e kontaktit për SUMP	Pikë kontakti e përcaktuar	2025	41.4
Program kombëtar mbështetës për planifikimin e mobilitetit urban të qëndrueshëm	Programi i hartuar	2025	41.4
Terminal multimodal për transportin e mallrave	Të paktën 1 terminal	2040	40.1.d
Nyje multimodale për transportin e pasagjerëve	Të paktën 1 nyje	2030	40.1.c.c
Infrastruktura për karburante alternative	Infrastruktura ekziston	2030	41.1.a

Burimi: [4][1]

Lidhja e infrastrukturës: Stacionet kryesore hekurudhore dhe të autobusëve, aeroportet dhe terminalet e trageteve duhet të lidhen drejtpërdrejt me rrjetin e çiklizmit të nyjes urbane të cilit i shërbejnë.

Hapësira parkimi për biçikleta: Gjatë ndërtimit ose modernizimit të infrastrukturës hekurudhore, është i detyrueshëm zhvillimi i hapësirave të sigurta të parkimit për biçikleta, në numër të përshtatshëm, në terminalet e mëdha multimodale, si dhe në të gjitha stacionet më të vogla përgjatë rrjetit TEN-T.

Zgjerimi i zonës së mbulimit: Sigurimi i rrugëve të drejtpërdrejta dhe të sigurta për biçikleta nga vendbanimet deri te stacionet rrit ndjeshëm zonën e mbulimit (ang. *catchment area*) të stacionit, duke rritur kështu efikasitetin e rrjetit hekurudhor dhe transportit publik.

Integrimi i sigurt: Gjatë çdo ndërtimi ose modernizimi të infrastrukturës së transportit të udhëtarëve, është e nevojshme të sigurohet integrim i qëndrueshëm dhe i sigurt me infrastrukturën e destinuar për format aktive të transportit.

Rrjeti TEN-T – lista e korridoreve dhe prioritetet horizontale

Nëntë korridore evropiane të transportit dhe dy prioritete shtesë horizontale në nivel të rrjetit mbështesin përfundimin e rrjetit transevropian të transportit. Për rrjetin TEN-T janë emëruar koordinatorë evropianë për korridoret individuale të transportit dhe prioritetet horizontale, të cilët veprojnë si aktorë kyç në koordinimin e zbatimit dhe zhvillimit të rrjetit. [1]

Korridoret evropiane të transportit përbëjnë shtyllën kryesore të rrjetit bazë dhe rrjetit bazë të zgjeruar TEN-T. Ato shtrihen nëpër Evropë nga lindja në perëndim dhe nga veriu në jug, përgjatë akseve të rëndësishme të transportit. Korridoret e transportit shtrihen përtej territorit të BE-së për të siguruar lidhjen me Ballkanin Perëndimor, Zvicrën, Norvegjinë, Ukrainën dhe Moldavinë. Që nga viti 2024, njëmbëdhjetë korridore hekurudhore të transportit të mallrave janë integruar në korridoret evropiane të transportit, me qëllim lehtësimin e planifikimit të koordinuar të investimeve.

Dy prioritetet horizontale janë:

1. *Sistemi Evropian i Menaxhimit të Trafikut Hekurudhor (ang. European Rail Traffic Management System – ERTMS)*

2. Hapësira Evropiane Detare – i referohet integrimit dhe modernizimit të transportit detar brenda BE-së, me qëllim përmirësimin e lidhjes ndërmjet porteve detare, përmirësimin e lidhjeve intermodale, si dhe përdorimin më efikas dhe më të qëndrueshëm të flukseve të transportit detar.

Bashkimi Evropian ka përcaktuar nëntë korridore evropiane të transportit, prej të cilave katër shtrihen përmes Kroacisë dhe vendeve të Ballkanit Perëndimor. Më poshtë paraqiten këto katër korridore, së bashku me anekset që tregojnë shtrirjen e tyre territoriale.

Aneksi 1 paraqet rrjetin gjithëpërfshirës të transportit TEN-T, i cili përfshin të gjitha shtetet anëtare të Bashkimit Evropian, si dhe shtetet e tjera të **Ballkanit Perëndimor** (Bosnja dhe Hercegovina, Serbi, Mali i Zi, Shqipëria, Kosova[1] dhe Maqedonia e Veriut), Ukrainën, Zvicrën, Moldavinë dhe Norvegjinë.

Aneksi 2 →

Korridori Deti Baltik – Adriatik
Ky korridor shtrihet nga Deti Baltik drejt Detit Adriatik dhe kalon përmes Polonisë, Çekisë, Sllovakisë, Austrisë, Hungarisë, Sllovenisë, **Kroacisë** dhe Italisë.

Aneksi 3 →

Korridori Mesdhetar
Ky korridor shtrihet nga lindja në perëndim përgjatë pjesës jugore të Evropës dhe kalon përmes Ukrainës, Hungarisë, Kroacisë, Sllovenisë, Italisë, Francës dhe Spanjës.

[1] Ky emërtim nuk paragjykon qëndrimet mbi statusin dhe është në përputhje me Rezolutën 1244/1999 të Këshillit të Sigurimit të OKB-së dhe me Opinionin e Gjykatës Ndërkombëtare të Drejtësisë mbi shpalljen e pavarësisë së Kosovës.

Aneksi 4

Korridori Rajna – Danub

Ky korridor shtrihet nga Strasburgu dhe Frankfurti deri në Detin e Zi dhe kalon përmes Francës, Gjermanisë, Çekisë, Austrisë, Sllovakisë, Hungarisë, Kroacisë, Serbisë, Rumanisë, Bullgarisë dhe Ukrainës.

Aneksi 5

Korridori Ballkani Perëndimor – Mesdheu Lindor

Ky korridor shtrihet nga veriu i Austrisë deri në Qipro dhe kalon përmes Hungarisë, Sllovenisë, Italisë, Kroacisë, Serbisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Malit të Zi, Shqipërisë, Kosovës, Maqedonisë së Veriut, Bullgarisë dhe Greqisë.

Indikatorët e mobilitetit urban (Urban Mobility Indicators – UMI)

Indikatorët e mobilitetit urban (UMI) janë mjete të standardizuara të zhvilluara nga ekspertë për nevojat e Komisionit Evropian, me qëllim matjen e progresit në transformimin e transportit urban. Roli i tyre është të ndihmojnë qytetet në zhvillimin e një mobiliteti më të qëndrueshëm dhe më tërheqës. Sipas Rregullores së re TEN-T, të gjitha 431 nyjet urbane (qytetet) në BE janë të detyruara të mbledhin këto të dhëna për të monitoruar progresin e SUMP-ve të tyre në fushat e qëndrueshmërisë, sigurisë dhe aksesueshmërisë, duke minimizuar barrën administrative për vetë qytetet. [6]

Janë përcaktuar gjithsej shtatë fusha kryesore tematike, për të cilat janë hartuar fletë të veçanta informuese (metodologji) [6]:

- **Emetimet e gazeve serrë (GHG)**
- **Bllokimet e trafikut (ngarkesa e trafikut)**
- **Aksidentet dhe lëndimet në trafik**
- **Pjesëmarrja e formave të ndryshme të transportit (ang. modal share)**
- **Qasja në shërbimet e mobilitetit**
- **Ndotja e ajrit**
- **Ndotja akustike (nga zhurma)**

Më shumë informacion mbi indikatorët e mobilitetit urban dhe metodologjinë për monitorimin e indikatorëve për secilën fushë tematike mund të gjendet në lidhjen në vijim: UMI.

TEN-T në Republikën e Kroacisë

Me rishikimin e **Rregullores (BE) 2024/1679** është ripërcaktuar në mënyrë të konsiderueshme pozicioni i Republikës së Kroacisë në kuadër të Rrjetit Transevropian të Transportit (TEN-T), duke e integruar më fuqishëm sistemin kombëtar të transportit në kontekstin evropian. Kroacia tashmë është përfshirë në katër korridore evropiane të transportit, gjë që më tej forcon rolin e saj si nyje transporti dhe logjistike ndërmjet Evropës Qendrore dhe Evropës Juglindore. Krahasuar me kuadrin e mëparshëm, rrjeti i ri TEN-T siguron një mbulim territorial dukshëm më të mirë, veçanërisht në Istri, Sllavoni dhe Dalmaci, ndërsa Kroacia është një nga shtetet anëtare që ka pësuar ndryshimet më të mëdha proporcionale në rrjetin TEN-T brenda Bashkimit Evropian.

Në kuadër të strukturës së re, në rrjetin TEN-T janë përfshirë rreth 450 km linja hekurudhore, rreth 430 km infrastrukturë rrugore, tetë porte të reja dhe katër nyje të reja urbane, duke theksuar më tej orientimin drejt multimodalitetit dhe integrimit të sistemeve të transportit. Ky zgjerim i rrjetit rrit drejtpërdrejt kërkesat për modernizimin e infrastrukturës, por njëkohësisht krijon mundësi të konsiderueshme për zhvillim në kuadër të forcimit të pozitës logjistike kombëtare. Gjithashtu, është duke u zhvilluar "Koncepti logjistik i Republikës së Kroacisë", përmes të cilit planifikohet përcaktimi sistematik i lokacioneve për terminalet logjistike dhe intermodale në nivel kombëtar. Qëllimi i këtij koncepti është krijimi i një rrjeti funksional të qendrave logjistike, i cili do të mundësojë menaxhim më efikas të flukseve të mallrave dhe integrim më të mirë në zinxhirët evropianë të furnizimit. [7]

Ndër projektet kryesore infrastrukturore veçohet ndërtimi i linjës hekurudhore fushore ndërmjet Zagrebit dhe Rijekës, me mundësi vazhdimi drejt ishullit Krk. Ky segment do të mundësojë qarkullimin e trenave me gjatësi deri në 750 metra dhe do të rrisë ndjeshëm kapacitetin dhe konkurrueshmërinë e transportit hekurudhor të mallrave. Projekti përfshin gjithashtu punime komplekse inxhinierike, duke përfshirë ndërtimin e disa tuneleve të gjata, gjë që dëshmon rëndësinë e tij strategjike. Paralelisht, planifikohen modernizimi dhe ndërtimi i terminaleve hekurudhore-rrugore, si dhe rikonstruksioni i rrjetit hekurudhor, veçanërisht në drejtim të Sllavonisë dhe Dalmacisë, me synim sigurimin e një zhvillimi më të balancuar territorial të infrastrukturës së transportit. Në këtë kontekst, zhvillimi i Portit të Rijekës mbetet një nga prioritetet kryesore, duke pasur parasysh rolin e tij si pikë kryesore dalëse detare drejt Evropës Qendrore dhe si nyje e rëndësishme në kuadër të rrjetit TEN-T. [7]

Zhvillimi i sistemit të transportit në Kroaci është gjithashtu në përputhje me Strategjinë e Zhvillimit të Transportit të Republikës së Kroacisë 2017–2030, e cila përcakton drejtimet kryesore për modernizimin dhe përmirësimin e infrastrukturës. Theks i veçantë i kushtohet forcimit të sistemit hekurudhor, zhvillimit të terminaleve intermodale dhe lidhjes së port. [8]

Nyjet urbane në Republikën e Kroacisë

Në përputhje me Rregulloren e re, pesë nyje urbane në Kroaci – Zagrebi, Osijeku, Rijeka, Split dhe Varazhdin – kanë detyrimin të përmbushin të gjitha kërkesat e përcaktuara nga Komisioni Evropian, siç paraqitet në Tabelën 2. Në këtë mënyrë, nyjeve urbane u jepet një rol kyç në integrimin e modaliteteve të ndryshme të transportit, veçanërisht në kuadër të ndërlidhjes së transportit hekurudhor dhe rrugor, si dhe në përmirësimin e transportit publik dhe shpërndarjes së mallrave në zonat urbane. Kështu, nyjet urbane bëhen elemente themelore të sistemit TEN-T, ku funksionet e transportit përqendrohen dhe multimodaliteti bëhet një standard i planifikimit.

Tabela 2 paraqet gjendjen aktuale të nyjeve urbane në Kroaci në raport me kërkesat e përcaktuara nga Komisioni Evropian.

Ndërsa afati për hartimin e SUMP-ve për nyjet urbane është deri në fund të vitit 2027, vetëm Spliti dhe Varazhdini e kanë përfunduar këtë dokument strategjik. Qyteti i Zagrebit është në proces të hartimit të SUMP-it, ndërsa për Osijekun dhe Rijekën aktualisht nuk ka informacione mbi progresin në këtë proces.

Në Kroaci, Ministria e Detit, Transportit dhe Infrastrukturës është pika kombëtare e kontaktit për SUMP. Programi kombëtar për SUMP nuk është hartuar, megjithëse afati për përfundimin e tij ishte viti 2025. Për këtë arsye, Spliti dhe Varazhdini, të cilët kanë hartuar SUMP-et e tyre, nuk kanë pasur mbështetje dhe udhëzime nga autoritetet kombëtare.

Çdo nyje urbane duhet të ketë së paku një nyje multimodale për transportin e mallrave dhe një nyje multimodale për transportin e udhëtarëve. Sipas **Rregullores (BE) 2024/1679**, nyja multimodale përkufizohet si transporti i udhëtarëve ose i mallrave, ose i të dyjave, i cili kryhet duke përdorur dy ose më shumë mënyra transporti. Aktualisht, e vetmja nyje urbane që ka një nyje multimodale për transportin e mallrave është Rijeka, përkatësisht dy nyje: Gateway dhe Brajdica, ku në të dyja rastet ndërthuren transporti hekurudhor i mallrave, transporti ujor i mallrave dhe transporti rrugor i mallrave. [1]

Sipas kritereve të përcaktuara në **Rregulloren (BE) 2023/1804**, Zagrebi, Rijeka, Spliti dhe Varazhdini e përmbushin kushtin e qasjes në infrastrukturën për karburante alternative, pasi në rrjetin rrugor TEN-T ekzistojnë stacione për karikimin e automjeteve me energji elektrike ose me LPG, ose këto stacione ndodhen brenda një distance prej 3 km nga dalja më e afërt e rrjetit TEN-T. Sipas të dhënave aktualisht të disponueshme, në Republikën e Kroacisë nuk ekziston infrastrukturë për furnizimin ose karikimin e automjeteve me hidrogjen, amoniak apo lloje të tjera të karburanteve alternative. [9]

Tabela 2 *Krahasimi i kërkesave të Komisionit Evropian për nyjet urbane me zhvillimin aktual të nyjeve urbane në Republikën e Kroacisë*

PËRSHKRIMI I PARAMETRIT	ZAGREBI	OSIJEKU	RIJEKA	SPLITI	VARAZHDINI
SUMP i hartuar	✗	✗	✗	✓	✓
Ekzistenca e të paktën një terminali multimodal për transportin e mallrave	✗	✗	✓	✗	✗
Ekzistenca e të paktën një nyjeje multimodale për transportin e udhëtarëve	✗	✗	✗	✗	✗
Infrastruktura për karburante alternative[2]	✓	✗	✓	✓	✓

[2] Karburantet alternative, në kuptim të Direktivës, përkufizohen si karburante ose burime energjie që shërbejnë, të paktën pjesërisht, si zëvendësim i burimeve të karburanteve fosile në furnizimin e transportit me energji dhe që kanë potencial të kontribuojnë në dekarbonizimin e sistemit të transportit dhe në përmirësimin e performancës mjedisore të sektorit të transportit. Ato përfshijnë, ndër të tjera: energjinë elektrike, hidrogjenin, biokarburantet, karburantet sintetike dhe parafinike, gazin natyror (i kompresuar – CNG dhe i lëngshëm – LNG), si dhe gazin e lëngshëm të naftës (LPG).

Të gjithë SUMP-et e hartuara deri më tani janë rezultat i iniciativave ekskluzivisht lokale, pa mbështetje sistematike kombëtare në aspektin financiar, organizativ apo strategjik. Në Republikën e Kroacisë ekzistojnë gjithsej 556 njësi të vetëqeverisjes lokale, përkatësisht 128 qytete dhe 428 komuna. Aktualisht, 17 njësi të vetëqeverisjes lokale (16 qytete dhe një komunë) kanë hartuar një SUMP. Këto janë: Labini, Novalja, Novigradi, Zaboku, Brdoveci, Umagu, Krizhevci, Koprivnica, Shibeniku (masterplan), Bjelovari, Dubrovniku, Varazhdini, Sisaku, Pula, Slavonski Brodi, Zadari dhe Spliti. Mungesa e koordinimit në nivel kombëtar sjell pasoja negative, para së gjithash në drejtim të mungesës së standardizimit të dokumenteve, cilësisë së pabarabartë të planeve, si dhe mundësive të kufizuara për monitorimin e zbatimit dhe vlerësimin e masave. Nuk dihet në mënyrë sistematike nëse masat e planifikuara po zbatohen, në çfarë mase janë arritur objektivat dhe nuk ekziston një kuadër i unifikuar për vlerësimin e efekteve të SUMP-ve. [10]

Në nivel kombëtar, një nga pengesat kryesore është mungesa e një kuadri të qartë ligjor dhe institucional. Kjo rezulton në një standardizim më të dobët të dokumenteve të planifikimit dhe në mungesën e presionit të mjaftueshëm ndaj njësive të vetëqeverisjes lokale për të përmirësuar qasjen e tyre ndaj planifikimit të mobilitetit urban. Për më tepër, mungesa e një kuadri të fuqishëm rregullator dhe financiar kufizon mbështetjen për qytetet që janë të gatshme të zhvillojnë në mënyrë proaktive SUMP-et.

Në nivel lokal, sfidat kryesore përfshijnë kapacitete të kufizuara administrative, mungesë të ekspertizës dhe njohurive profesionale, si dhe motivim të pamjaftueshëm të vendimmarrësve, gjë që pjesërisht është pasojë e mungesës së mbështetjes së qartë kombëtare.

Në këto rrethana, SUMP-i shpesh nuk perceptohet si një instrument strategjik për zhvillim, por si një detyrim administrativ që lidhet me përmbushjen e kërkesave formale.

Edhe në rastet kur SUMP-i është hartuar, zbatimi dhe monitorimi i tij shpesh mbeten të kufizuara. Në vend që të shërbejë si dokumenti themelor që orienton zhvillimin afatgjatë të mobilitetit urban, SUMP-i shpesh reduktohet në një dokument statik, pa zbatim sistematik dhe pa një proces të vazhdueshëm të monitorimit dhe vlerësimit. Si rezultat, potenciali i tij për të kontribuar në zhvillimin e qëndrueshëm të qyteteve zvogëlohet ndjeshëm.

TEN-T në Ballkanin Perëndimor

Me revidimin e kuadrit të TEN-T përmes Rregullores (BE) 2024/1679, pozicioni i Ballkanit Perëndimor në rrjetin evropian të transportit është ndryshuar në mënyrë të konsiderueshme. Risia më e rëndësishme është krijimi i Korridorit Evropian të Transportit Ballkani Perëndimor – Mesdheu Lindor (WBEM), i cili për herë të parë përfshin gjashtë partnerët e Komunitetit të Transportit – Shqipërinë, Bosnjë dhe Hercegovinën, Malin e Zi, Kosovën, Maqedoninë e Veriut dhe Serbinë – së bashku me shtetet anëtare të BE-së në një kuadër të unifikuar multimodal të transportit. Koridori lidh Evropën Qendrore me portet e Adriatikut dhe të Mesdheut Lindor dhe përfaqëson një lidhje infrastrukturore kyçe ndërmjet rajonit dhe Tregut unik të BE-së.

Struktura e re TEN-T njëkohësisht prezanton **rrjetin bazë të zgjeruar** (ang. *Extended Core Network*), krahas rrjetit bazë ekzistues dhe rrjetit gjithëpërfshirës, duke mundësuar përmirësimin gradual të infrastrukturës. Në kontekstin rajonal, kjo nënkupton se TEN-T nuk është më vetëm çështje e ndërtimit të segmenteve të veçanta rrugore dhe hekurudhore, por gjithnjë e më shumë shërben si një kuadër për koordinimin e investimeve infrastrukturore, ndërlidhjen ndërkufitare, multimodalitetin, digjitalizimin, qëndrueshmërinë ndaj ndryshimeve klimatike dhe mobilitetin urban të qëndrueshëm.

Sipas Raportit vjetor të Komunitetit të Transportit për TEN-T për vitin 2025 [11], Korridori Ballkani Perëndimor – Mesdheu Lindor përfshin rreth 5.750 km rrugë, 6.201 km linja hekurudhore, 20 porte detare, 14 aeroporte, 14 terminale intermodale dhe 25 nyje urbane. Prandaj, zhvillimi i këtij korridori ka potencial të ndikojë në mënyrën se si në rajon planifikohen dhe përcaktohen prioritetet për investimet në transport, veçanërisht duke pasur parasysh nevojën për një integrim më të mirë të hekurudhave, porteve, terminaleve dhe zonave urbane. Në të njëjtën kohë, gjendja e infrastrukturës në rajon është dukshëm e pabarabartë. Investimet e pamjaftueshme për mirëmbajtjen dhe modernizimin e infrastrukturës gjatë shumë viteve janë veçanërisht të theksuara në sektorin hekurudhor, ndërsa pjesa më e madhe e fondeve vazhdon të investohet në ndërtimin e rrugëve.

Për këtë arsye, Komuniteti i Transportit dhe Komisioni Evropian, përmes raporteve vjetore, theksojnë gjithnjë e më shumë nevojën që investimet rajonale të orientohen drejt hekurudhave, multimodalitetit, digjitalizimit dhe qëndrueshmërisë së infrastrukturës, duke përmirësuar njëkohësisht cilësinë dhe sigurinë e rrjetit ekzistues.

TEN-T në Mal të Zi

Mali i Zi ka një rol veçanërisht të rëndësishëm në strukturën e re TEN-T, falë kombinimit të Portit të Tivarit, linjës hekurudhore Tivar–Vërbnicë dhe korridorit rrugor Tivar–Bolare. Kjo infrastrukturë lidh Adriatikun me Serbinë dhe me tregjet më të gjera të Evropës Qendrore dhe Juglindore. Me revidmin e rrjetit TEN-T, linja hekurudhore Tivar–Podgoricë–Vërbnicë është përfshirë në Korridorin Evropian të Transportit Ballkani Perëndimor – Mesdheu Lindor (WBEM), duke konfirmuar më tej rëndësinë e saj strategjike.

Prioritet kyç është zhvillimi i korridorit multimodal Tivar–Podgoricë–Vërbnicë, i cili duhet të integrojë transportin detar, hekurudhor dhe rrugor. Rëndësi të veçantë ka modernizimi i linjës hekurudhore Tivar–Vërbnicë. Sipas të dhënave të Komunitetit të Transportit, projektet e mbështetura përmes instrumenteve të BE-së përfshijnë rreth 168 km linja hekurudhore, me investime të përgjithshme të vlerësuara në rreth 405 milionë euro, duke përfshirë rindërtimin e urave dhe tuneleve, rehabilitimin e segmenteve kritike, modernizimin e sinjalizimit dhe rindërtimin e segmentit Tivar–Golubovci. [11]

Në rrjetin rrugor, projekti kryesor zhvillimor është vazhdimi i autostradës Tivar–Bolare, e cila është pjesë e Korridorit WBEM. Gjatë vitit 2026 kanë filluar punimet përgatitore në segmentin Mateshevë–Andrijevicë, ndërsa në kohën e hartimit të këtij dokumenti ishte në zhvillim procedura e tenderimit për segmentin Smokovac–Toloshi, i cili është pjesë e unazës veriore të planifikuar rreth Podgoricës. Nëpër territorin e Malit të Zi është planifikuar gjithashtu Korridori Adriatiko-Jonian, si zgjatim i rrjetit bazë TEN-T, i cili shtrihet në një gjatësi prej rreth 127 kilometrash, nga kufiri me Bosnjën dhe Hercegovinën deri në kufirin me Shqipërinë.

Për Malin e Zi është veçanërisht e rëndësishme që këto dy drejtime investimi – hekurudha dhe rrugët – të mos trajtohen në mënyrë të ndarë.

Për më tepër, kuadri TEN-T krijon mundësi që Porti i Tivarit të zhvillohet si një qendër rajonale logjistike intermodale, por kjo kërkon përmirësimin e njëkohshëm të infrastrukturës portuale, hekurudhës, terminaleve, rrugëve të aksesit dhe shërbimeve logjistike.

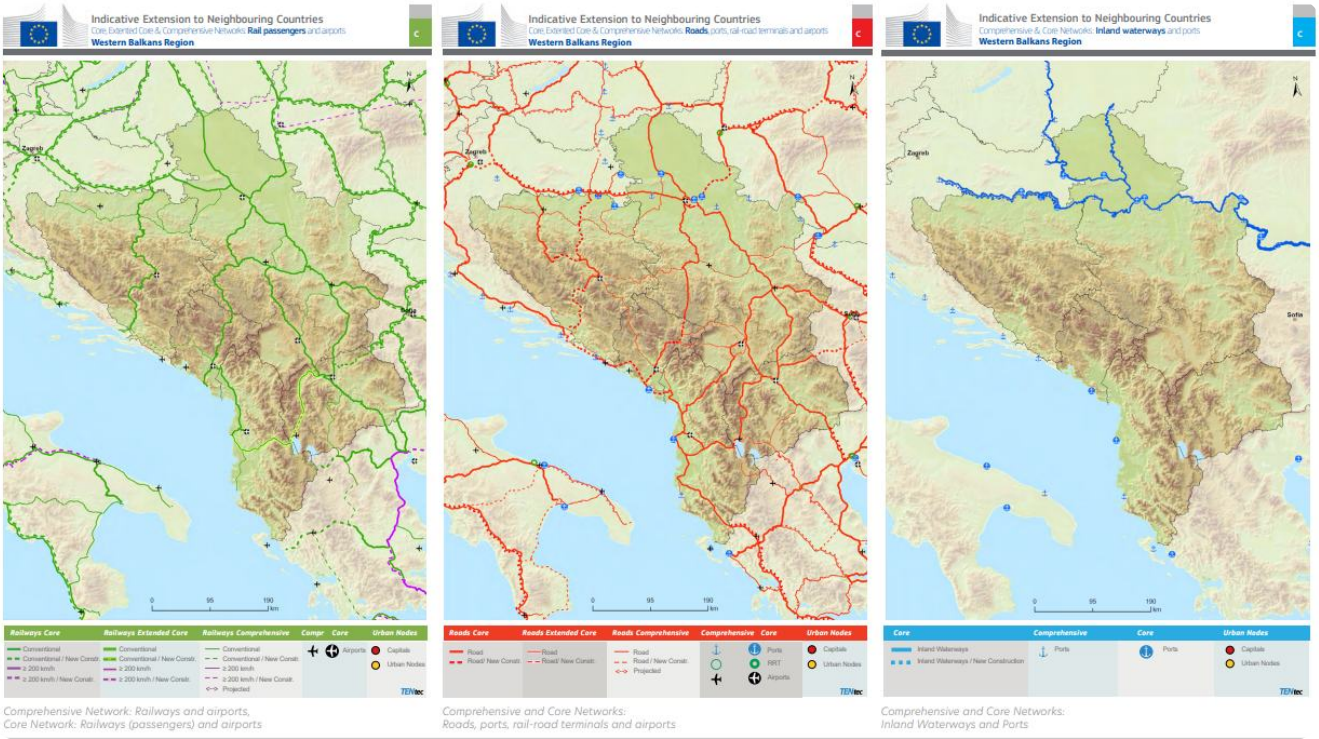


Figura 1 *Zgjerimi indikativ i rrjetit gjithëpërfshirës dhe bazë të Rrjetit Transevropian të Transportit (TEN-T) në Ballkanin Perëndimor*

Kuadri kombëtar aktual përfaqësohet nga "Strategjia e Zhvillimit të Transportit 2019–2035", përditësimi i së cilës është në proces, me qëllim orientimin strategjik të zhvillimit drejt mobilitetit të qëndrueshëm dhe përgatitjen e një kuadri të ri zbatimi.

TEN-T në Bosnjë dhe Hercegovinë

Bosnja dhe Hercegovina ka një nga pozicionet më të rëndësishme në rrjetin TEN-T të Ballkanit Perëndimor, falë Korridorit Vc, i cili lidh Hungarinë dhe Kroacinë me pjesën qendrore të Bosnjës dhe Hercegovinës dhe me Portin e Ploçes. Me revidmin e rrjetit TEN-T, Korridori Vc bëhet pjesë përbërëse e Korridorit të ri WBEM, duke rritur më tej rëndësinë e tij në kontekstin evropian.

Zhvillimi i rrjetit TEN-T në Bosnjë dhe Hercegovinë është kryesisht i orientuar drejt përfundimit të Korridorit Vc, veçanërisht përmes ndërtimit të segmenteve të mbetura të autostradës ndërmjet kufirit verior me Kroacinë, Dobojit, Sarajevës dhe Mostarit.

Megjithëse infrastruktura rrugore është komponenti dominues i ciklit të investimeve, konkurrueshmëria afatgjatë e Korridorit Vc varet gjithashtu nga zhvillimi i infrastrukturës hekurudhore dhe lidhja cilësore me Portin e Ploçes. Në këtë kuptim, TEN-T duhet të trajtohet si një korridor multimodal dhe jo vetëm si një projekt për ndërtimin e autostradave. Kjo nënkupton përmirësimin e njëkohshëm të hekurudhës, terminaleve intermodale, pikave të kalimit kufitar dhe kapaciteteve logjistike.

Një sfidë e veçantë institucionale është fakti se menaxhimi i infrastrukturës së transportit në Bosnjë dhe Hercegovinë është i ndarë ndërmjet niveleve të ndryshme të qeverisjes. Prandaj, zbatimi efikas i projekteve TEN-T kërkon koordinim më të fuqishëm ndërmjet nivelit shtetëror, entiteteve, menaxherëve të infrastrukturës dhe autoriteteve lokale, veçanërisht në rastin e projekteve që kalojnë kufijtë administrativë.

TEN-T në Serbi

Serbia ka pozicionin më kompleks në kuadër të TEN-T ndërmjet vendeve të Ballkanit Perëndimor. Në territorin e saj kryqëzohen dy korridore evropiane të transportit – WBEM dhe Rajna–Danub, duke e bërë këtë vend një pikë kyçe të lidhjes ndërmjet Evropës Qendrore dhe pjesëve jugore dhe juglindore të kontinentit. WBEM përfshin, ndër të tjera, drejtimin e Korridorit X nëpër Serbi, ndërsa Rajna–Danub përfshin segmentet drejt Vërshacit dhe kufirit me Hungarinë, si dhe rrugët e brendshme ujore të Danubit, Savës dhe Tisës.

Për shkak të pozitës së saj gjeografike, Serbia ka potencial të jetë një nga nyjet më të rëndësishme intermodale dhe logjistike të rajonit. Rëndësi të veçantë kanë Beogradi, Novi Sadi dhe Nishi, si dhe lidhjet me Hungarinë, Kroacinë, Rumaninë, Bullgarinë, Maqedoninë e Veriut dhe Malin e Zi.

Investimet në infrastrukturën rrugore janë shumë të mëdha. Në raportin më të fundit të Komunitetit të Transportit për TEN-T janë evidentuar tre projekte aktive, me vlerë të përgjithshme prej rreth 3,2 miliardë eurosh, duke përfshirë segmentet Nish–Ploçnik, Novi Sad–Ruma dhe Pozhega–Duga Polana, si dhe projekte të tjera që janë në fazën e përgatitjes. [11]

Megjithatë, konkurrueshmëria afatgjatë e Serbisë në kuadër të TEN-T varet në masë të madhe nga infrastruktura hekurudhore. Modernizimi i drejtimit Beograd–Nish–Dimitrovgrad, vazhdimi i zhvillimit të lidhjes me kufirin hungarez dhe përmirësimi i Korridorit X janë thelbësore për rritjen e pjesëmarrjes së hekurudhës në transportin ndërkombëtar të mallrave.

Serbia është gjithashtu i vetmi vend i Ballkanit Perëndimor, rrjeti TEN-T i të cilit përfshin një komponent të rëndësishëm të rrugëve të brendshme ujore, veçanërisht Danubin, Savën dhe Tisën. Kjo krijon potencial shtesë për zhvillimin e transportit intermodal dhe lidhjen e porteve lumore me infrastrukturën hekurudhore dhe rrugore.

Prandaj, për Serbinë, çështja kyçe është se si përparësia ekzistuese tranzitore mund të shndërrohet në një avantazh funksional multimodal dhe logjistik.

Kjo nënkupton jo vetëm ndërtimin e rrugëve të reja, por edhe modernizimin e hekurudhës, zhvillimin e terminaleve të mallrave, përmirësimin e efikasitetit të pikave të kalimit kufitar, digjitalizimin e proceseve të transportit dhe lidhjen më të mirë të porteve me qendrat logjistike.

TEN-T në Kosovë

Me revidmin e kuadrit TEN-T, Kosova është përfshirë në Korridorin WBEM, i cili përfaqëson lidhjen e saj të vetme bazë me korridoret TEN-T. Korridori përmes Kosovës kalon në drejtimin veri–jug përgjatë linjës hekurudhore 10, e cila ka rëndësi kyçe për lidhjen e Kosovës me Shkupin, Nishin dhe sistemin më të gjerë evropian të transportit.

Prioriteti më i rëndësishëm i TEN-T mbetet modernizimi i linjës hekurudhore 10, duke përfshirë segmentet ndërmjet Fushë Kosovës, Mitrovicës dhe kufirit me Maqedoninë e Veriut. Projekti ka rëndësi rajonale, pasi përfaqëson një lidhje të drejtpërdrejtë hekurudhore ndërmjet Serbisë, Kosovës dhe Maqedonisë së Veriut. Megjithatë, progresi është i pabarabartë, veçanërisht sa i përket sinjalizimit, telekomunikacionit dhe disa segmenteve të mbetura.

Në rrjetin rrugor, rëndësi të veçantë kanë drejtimet Prishtinë–Shkup, Prishtinë–Nish dhe Prishtinë–Tiranë, ndërsa projektet në segmentin Prishtinë–Merdare mbeten të rëndësishme për lidhjen me Serbinë dhe tregtinë rajonale. Komuniteti i Transportit dhe Komisioni Evropian evidentojnë progres të ngadaltë në disa projekte, veçanërisht për shkak të sfidave financiare, institucionale dhe të përgatitjes së projekteve. [11]

Kosova ka miratuar “Strategjinë Multimodale të Transportit 2023–2030”, e cila thekson modernizimin e infrastrukturës, përmirësimin e menaxhimit, sigurisë, mbrojtjes së mjedisit dhe digjitalizimit të sektorit të transportit.

TEN-T në Shqipëri

Shqipëria është një nga vendet ku struktura e re TEN-T sjell një potencial veçanërisht të madh zhvillimor. Korridori VIII, i cili përfshin linjat hekurudhore edhe rrugët si pjesë e korridorit WBEM, lidh bregdetin dhe portet shqiptare me Maqedoninë e Veriut dhe më tej me Bullgarinë, ndërsa një pjesë e rëndësishme e Korridorit Adriatiko-Jonian është integruar njëkohësisht në rrjetin bazë TEN-T. Në këtë mënyrë, Shqipëria fiton një pozicion strategjik ndërmjet porteve të Adriatikut, brendësisë së Ballkanit dhe tregjeve të Evropës Qendrore.

Sipas raportit vjetor të Komunitetit të Transportit për vitin 2025, Shqipëria aktualisht po zbaton shtatë projekte TEN-T në rrjetin bazë, me një gjatësi të përgjithshme prej rreth 218,5 km dhe vlerë prej afërsisht 2,22 miliardë eurosh. Ndër projektet më të rëndësishme janë unaza e Tiranës, zgjerimi i autostradës Tiranë–Durrës dhe disa segmente të Korridorit Adriatiko-Jonian. [11]

Theks i veçantë i është kushtuar zhvillimit të hekurudhës. Aktualisht është në proces modernizimi dhe elektrifikimi i segmentit Durrës–Rrogozhinë, ndërsa zhvillimi i mëtejshëm i lidhjes drejt Tiranës, duke përfshirë lidhjen me aeroportin, ka rëndësi strategjike për zhvillimin e transportit multimodal. Në planin afatgjatë, synimi është krijimi i një lidhjeje funksionale ndërmjet porteve të Durrësit dhe Vlorës, rrjetit hekurudhor, qendrave urbane dhe vendeve fqinje.

Në Strategjinë e re Kombëtare për Sektorin e Transportit deri në vitin 2030, theks i mëtejshëm i është dhënë modernizimit të rrjetit bazë dhe gjithëpërfshirës TEN-T, zhvillimit të korridoreve multimodale, digjitalizimit, karburanteve alternative, qëndrueshmërisë ndaj ndryshimeve klimatike dhe hartimit të SUMP-ve në qytetet më të mëdha.

TEN-T në Maqedoninë e Veriut

Maqedonia e Veriut ka një funksion veçanërisht të rëndësishëm tranzitor në rrjetin rajonal TEN-T. Sipas kuadrit të ri, WBEM është i vetmi korridor evropian i transportit që kalon nëpër vend, ndërsa rrugët kryesore lidhen me Korridorin historik VIII dhe Korridorin X. Në këtë mënyrë, Maqedonia e Veriut përfaqëson një nga lidhjet më të rëndësishme tokësore ndërmjet porteve të Adriatikut, Serbisë, Bullgarisë dhe Greqisë.

Rrjeti rrugor është në një periudhë të rëndësishme investimesh. Sipas raportit vjetor të Komunitetit të Transportit për vitin 2025, në Maqedoninë e Veriut aktualisht po zbatohen gjashtë projekte TEN-T, me vlerë të përgjithshme prej rreth 2,3 miliardë eurosh, nga të cilat rreth 1,8 miliardë euro i referohen rrjetit bazë. Projektet përfshijnë rreth 189,7 km infrastrukturë rrugore, të cilat ndodhen në faza të ndryshme të realizimit. [11]

Rëndësi të veçantë strategjike ka Korridori VIII, përkatësisht lidhja Shkup–Kërçovë–Ohër–Strugë–kufiri me Shqipërinë, e cila lidh Maqedoninë e Veriut me portet shqiptare dhe Adriatikun. Komuniteti i Transportit thekson se segmenti Durrës–Rrogozhinë–Kërçovë–Shkup, me një gjatësi të përgjithshme prej rreth 386 km, është përfshirë në strukturën e re TEN-T si pjesë e rrjetit bazë të zgjeruar, me afat përfundimi deri në vitin 2040. [11]

Komponenti hekurudhor mbetet po aq i rëndësishëm. Modernizimi i linjës drejt Serbisë dhe Bullgarisë, duke përfshirë Kumanovë–Belakovcë–Kriva Pallankë–Deve Bair, është thelbësor për realizimin e plotë të potencialit të Korridoreve VIII dhe X. Komuniteti i Transportit thekson veçanërisht nevojën që investimet infrastrukturore të shoqërohen me reforma në sektorin hekurudhor, interoperabilitet dhe futjen e ERTMS-së. [11]

Nyjet urbane në Ballkanin Perëndimor

Një nga risitë e rëndësishme të kuadrit të reviduar TEN-T është përfshirja më e fuqishme e qyteteve në planifikimin e rrjetit evropian të transportit. Nyjet urbane nuk trajtohen më vetëm si vende nëpër të cilat kalon infrastruktura, por si pika kyçe ku integrohen forma të ndryshme të transportit, flukset e udhëtarëve dhe të mallrave, transporti publik, si dhe e ashtuquajtura milja e parë dhe e fundit.

Për vendet e Ballkanit Perëndimor, ky ndryshim është veçanërisht i rëndësishëm, pasi detyrimet që rrjedhin nga TEN-T bëhen drejtpërdrejt relevante për autoritetet kombëtare dhe lokale, përfshirë edhe në aspektin e qasjes në fondet e BE-së. Sipas kuadrit të ri, nyjet urbane duhet të zhvillojnë SUMP për zonat e tyre urbane funksionale, të sigurojnë terminale multimodale dhe intermodale, si dhe t'i raportojnë Komisionit Evropian të dhëna relevante për mobilitetin urban. Afati për miratimin e SUMP-ve në nyjet urbane është viti 2027, ndërsa deri në vitin 2030 pritet të krijohen nyje multimodale për transportin e udhëtarëve dhe të mallrave.

Për më tepër, në vitin 2026 Komuniteti i Transportit ka zhvilluar një kuadër rajonal për mobilitetin urban të qëndrueshëm, i cili parashikon krijimin e programeve kombëtare për mbështetjen e SUMP-ve (*National SUMP Support Programmes – NSSP*). Qëllimi është kalimi nga një qasje e fragmentuar, e bazuar në projekte individuale, drejt një modeli sistematik dhe të integruar të mbështetjes kombëtare për zhvillimin e mobilitetit urban të qëndrueshëm, i cili përfshin koordinimin institucional, financimin, kapacitetet teknike, monitorimin e zbatimit dhe harmonizimin me rregullat evropiane.[4]

Në këtë kuptim, politika e re TEN-T krijon hapësirë për një lidhje shumë më të fuqishme ndërmjet politikës kombëtare të transportit dhe planifikimit lokal të mobilitetit urban. Për qytetet e Ballkanit Perëndimor, kjo përfaqëson një mundësi që, përmes planifikimit më cilësor të transportit publik, nyjeve multimodale, formave aktive të transportit dhe zgjidhjeve digjitale, të përmirësojnë aksesueshmërinë, të ulin varësinë nga përdorimi i automjeteve dhe të përmirësojnë cilësinë e hapësirës urbane.

Në periudhën e ardhshme pritet që Komisioni Evropian t'i përfshijë zyrtarisht qytetet e përzgjedhura të Ballkanit Perëndimor në listën e nyjeve urbane.

Rekomandime

Në përputhje me Rregulloren e re të Bashkimit Evropian për TEN-T, është e nevojshme të krijohet një kuadër kombëtar më i fuqishëm, i cili do t'u mundësojë qyteteve përgatitjen, zbatimin dhe monitorimin efektiv të masave për mobilitetin e qëndrueshëm. Prandaj, në vijim paraqiten disa rekomandime për autoritetet relevante lokale dhe kombëtare.

1 Vendosja e pikës kombëtare të kontaktit

Është veçanërisht e rëndësishme të vendoset pika kombëtare e kontaktit për SUMP, e cila përbën një nga kërkesat kryesore të përcaktuara nga Komisioni Evropian. Pas krijimit të pikës kombëtare të kontaktit, ajo duhet të krijojë një grup kombëtar pune për zhvillimin dhe zbatimin e udhëzimeve kombëtare për SUMP-et, në të cilin do të përfshihen përfaqësues të ministrive relevante, vetëqeverisjes rajonale dhe lokale, institucioneve profesionale, sektorit të transportit dhe planifikimit hapësinor, komunitetit akademik dhe organizatave të shoqërisë civile. Një grup i tillë pune do të mundësonte një qasje të koordinuar ndaj zbatimit të detyrimeve të TEN-T dhe harmonizimin e politikave kombëtare me kuadrin ligjor evropian.

Njëkohësisht, është e nevojshme të sigurohet koordinim i vazhdueshëm ndërsektorial ndërmjet organeve kompetente brenda zonave urbane funksionale, pasi Rregullorja për TEN-T thekson pikërisht rëndësinë e menaxhimit të integruar të mobilitetit në nivelin e nyjeve urbane dhe zonave të tyre të mbulimit.

2 Hartimi i programit kombëtar për SUMP

Për shkak të nevojës për një metodologji të unifikuar gjatë hartimit të SUMP-ve, si dhe për të mundësuar krahasimin, monitorimin dhe vlerësimin e të gjitha SUMP-ve, është e domosdoshme që në nivel kombëtar të hartohet një program për SUMP. Ky përbën një nga kërkesat kryesore për të gjitha shtetet anëtare dhe vendet e asociuara me BE-në. Për këtë arsye, është e nevojshme t'i kushtohet vëmendje e veçantë hartimit të Programit Kombëtar për SUMP, jo vetëm për përmbushjen e detyrimeve të përcaktuara nga Komisioni Evropian, por edhe për të siguruar që të gjitha SUMP-et e ardhshme të hartohen në mënyrë cilësore, strategjike dhe profesionale, si dhe që zbatimi i tyre të jetë i realizueshëm dhe të kontribuojë në drejtimin strategjik të zhvillimit të Bashkimit Evropian.

Vëmendje e veçantë duhet t'i kushtohet harmonizimit të SUMP-ve me dokumentet e tjera strategjike dhe të planifikimit, duke përfshirë planet hapësinore, SECAP-et, planet për logjistikën urbane të qëndrueshme dhe strategjitë e tjera relevante të zhvillimit. Integrimi i këtyre dokumenteve është thelbësor për zbatimin e objektivave klimatike, përdorimin më efikas të fondeve publike dhe planifikimin më cilësor të investimeve infrastrukturore në kuadër të rrjetit TEN-T.

3 Zonat urbane funksionale dhe varfëria në transport

Qasja kombëtare ndaj hartimit dhe zbatimit të SUMP-ve duhet të zhvillohet në nivelin e zonave urbane funksionale, përkatësisht duke përfshirë zonat periferike dhe rurale të lidhura me qytetet përmes migrimeve të përditshme. Në këtë mënyrë sigurohet planifikim më efektiv i mobilitetit, lidhje më e mirë ndërmjet sistemeve të ndryshme të transportit dhe reduktim i presioneve nga transporti dhe mjedisi.

Sipas edicionit të ri, të tretë, të Udhëzimeve për hartimin dhe zbatimin e SUMP-ve, një nga risitë kryesore është vënia e theksit të veçantë në përfshirjen e zonave periurbane dhe rurale, të cilat deri më tani kanë qenë të neglizhuara, ndonëse kanë rëndësi të jashtëzakonshme strategjike.

Gjithashtu, theks i veçantë i është kushtuar përfshirjes sociale, si dhe adresimit të problemit të varfërisë në transport.

4 Forcimi i kapaciteteve dhe mbështetja teknike

Qyteteve dhe organeve të tjera kompetente duhet t'u sigurohet asistencë teknike sistematike dhe mbështetje profesionale gjatë të gjitha fazave të hartimit dhe zbatimit të SUMP-ve. Përveç kësaj, është e nevojshme të zhvillohen programe kombëtare për trajnimin dhe ngritjen e kapaciteteve për përfaqësuesit e autoriteteve lokale dhe rajonale, si dhe për aktorët e tjerë të përfshirë në zbatimin e mobilitetit të qëndrueshëm.

Në mënyrë që qytetet të jenë në gjendje të zbatojnë në mënyrë cilësore SUMP-et, është e domosdoshme të sigurohet edhe mbështetje financiare për punësimin dhe ruajtjen e kapaciteteve profesionale administrative, si dhe angazhimin e ekspertëve të jashtëm, veçanërisht në qytetet më të vogla me burime të kufizuara.

5 Shkëmbimi i njohurive dhe komunikimi

Është e nevojshme të nxitet në mënyrë sistematike rrjetëzimi, të mësuarit reciprok dhe shkëmbimi i përvojave ndërmjet qyteteve dhe rajoneve, duke përfshirë zonat e largëta, ishujt dhe zonat me dendësi të ulët të popullsisë, me qëllim të sigurimit të transferueshmërisë së zgjidhjeve të suksesshme dhe reduktimin e dallimeve në kapacitete ndërmjet zonave të ndryshme. Gjithashtu, është e rëndësishme të rritet informimi mbi instrumentet, udhëzimet dhe burimet ekzistuese evropiane.

Përveç mbështetjes profesionale, është e nevojshme të organizohen dhe koordinohen fushata komunikimi të orientuara drejt promovimit të mobilitetit të qëndrueshëm, rritjes së kuptimit të përfitimeve nga masat e mobilitetit të qëndrueshëm dhe forcimit të përfshirjes së qytetarëve dhe aktorëve lokalë në proceset e planifikimit.

6 Monitorimi i cilësisë dhe menaxhimi i të dhënave

Për të siguruar zbatimin efektiv të SUMP-ve, është e nevojshme të përmirësohet cilësia e hartimit, zbatimit dhe vlerësimit të tyre përmes zhvillimit të metodologjive të qarta, standardeve të cilësisë dhe mekanizmave kombëtarë të monitorimit.

Gjithashtu, është e rëndësishme të rishikohet rregullisht kuadri kombëtar rregullator dhe institucional, me qëllim eliminimin e pengesave administrative dhe ligjore për zhvillimin e planeve efektive të mobilitetit të qëndrueshëm, veçanërisht në kontekstin e kërkesave të Rregullores për TEN-T.

Theks i veçantë duhet t'i kushtohet zhvillimit të një sistemi për monitorimin e indikatorëve të mobilitetit urban të qëndrueshëm, duke përfshirë mundësimin e mbledhjes, shkëmbimit dhe përdorimit të të dhënave relevante kombëtare, rajonale dhe private. Të dhënat cilësore janë thelbësore për matjen e progresit drejt objektivave të mobilitetit të qëndrueshëm, neutralitetit klimatik dhe reduktimit të emetimeve nga transporti, si dhe për harmonizimin me kërkesat evropiane për raportim në kuadër të TEN-T.

Literatura

[1] Komisioni Evropian, *REGULLORE (BE) 2024/1679 E PARLAMENTIT EVROPIAN DHE E KËSHILLIT*. 2024. Qasur më: 1 qershor 2026. [Në internet]. E disponueshme në: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202401679

[2] Komuniteti i Transportit, „STRATEGY FOR SUSTAINABLE AND SMART MOBILITY IN THE WESTERN BALKANS“, shtator 2021. Qasur më: 1 qershor 2026. [Në internet]. E disponueshme në: https://www.transport-community.org/wp-content/uploads/2021/06/Strategy-for-Sustainable-and-Smart-Mobility-in-the-Western-Balkans.pdf

[3] Komisioni Evropian, „Trans-European Transport Network (TEN-T)“. Qasur më: 7 korrik 2026. [Në internet]. E disponueshme në: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en

[4] Komuniteti i Transportit, GIZ, NALAS, ODRAZ, i CIVINET Slo-Cro-SEE, „Policy Framework and Roadmap for Integrated Sustainable Urban Mobility for the Western Balkans“, 2026. Qasur më: 8 shtator 2026. [Në internet]. E disponueshme në: https://www.transport-community.org/wp-content/uploads/2026/06/SUMP-Policy-Framework-and-Roadmap.pdf

[5] A. Buczyński, „Integrating cycling in the trans-European transport network“, 2024. [Në internet]. E disponueshme në: www.ecf.com

[6] M. Stančec, „New Urban Mobility Indicator fiches released to support SUMP implementation“, qershor 2024. Qasur më: 7 korrik 2026. [Në internet]. E disponueshme në: https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/news-events/news/new-urban-mobility-indicator-fiches-released-support-sump-implementation-2024-07-23_en

[7] Josip Lovrić, „TEN-T mreža u Republici Hrvatskoj“. Qasur më: 1 qershor 2026. [Në internet]. E disponueshme në: https://www.advantageaustria.org/hr/01_Josip_Lovric_TEN-T_revizija_1.pdf

[8] Ministria e Detit, Transportit dhe Infrastrukturës, Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. - 2030.)“, 2017. Qasur më: 1 qershor 2026. [Në internet]. E disponueshme në: https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/MMPI%20Strategija%20prometnog%20razvoja%20RH%202017.-2030.-final.pdf

[9] Komisioni Evropian, RREGULLORE (BE) 2023/1804 E PARLAMENTIT EVROPIAN DHE E KËSHILLIT. Eur-lex., 2023. Qasur më: 1 qershor 2026. [Në internet]. E disponueshme në: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32023R1804

[10] M. Makar, A. Plevnik, i M. Slavulj, „Nacionalna podrška izradi planova održive urbane mobilnosti“, 2023. Qasur më: 1 qershor 2026. [Në internet]. E disponueshme në: https://www.odraz.hr/wp-content/uploads/2023/11/Nacionalna-podrska-izradi-SUMP-ova_Web.pdf

[11] Komuniteti i Transportit, „Development of Indicative TEN-T Extension of Comprehensive and Core Network in Western Balkans“, 2025. Qasur më: 8 shtator 2026. [Në internet]. E disponueshme në: https://www.transport-community.org/wp-content/uploads/2025/12/TEN-T-Report-WB-Web-1.pdf

ANEKSET 1–5

Hartat e rrjetit TEN-T dhe të korridoreve evropiane të transportit

Burimi: Komisioni Evropian, TENtec – Map Finder Chart for European Transport Corridors

1 Rrjeti gjithëpërfshirës TEN-T dhe korridoret evropiane f. 24

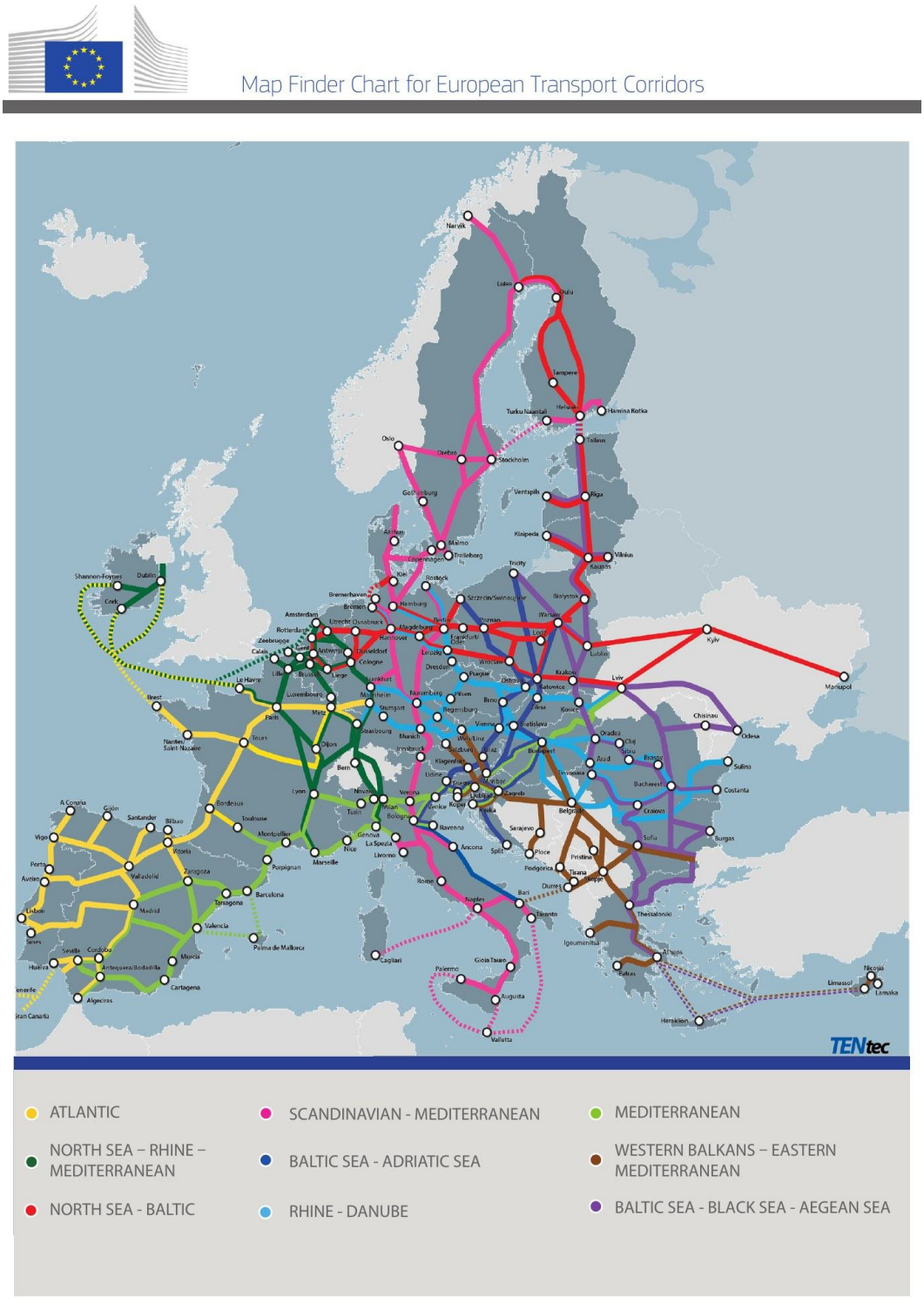
2 Korridori Deti Baltik – Adriatik f. 25

3 Korridori Mesdhetar f. 28

4 Korridori Rajna – Danub f. 31

5 Korridori Ballkani Perëndimor – Mesdheu Lindor f. 34

Aneksi 1 Rrjeti gjithëpërfshirës TEN-T dhe korridoret evropiane të transportit



The parts of the map pertaining to corridor alignment in third countries are indicative.

Aneksi 2

Korridori Deti Baltik – Adriatik

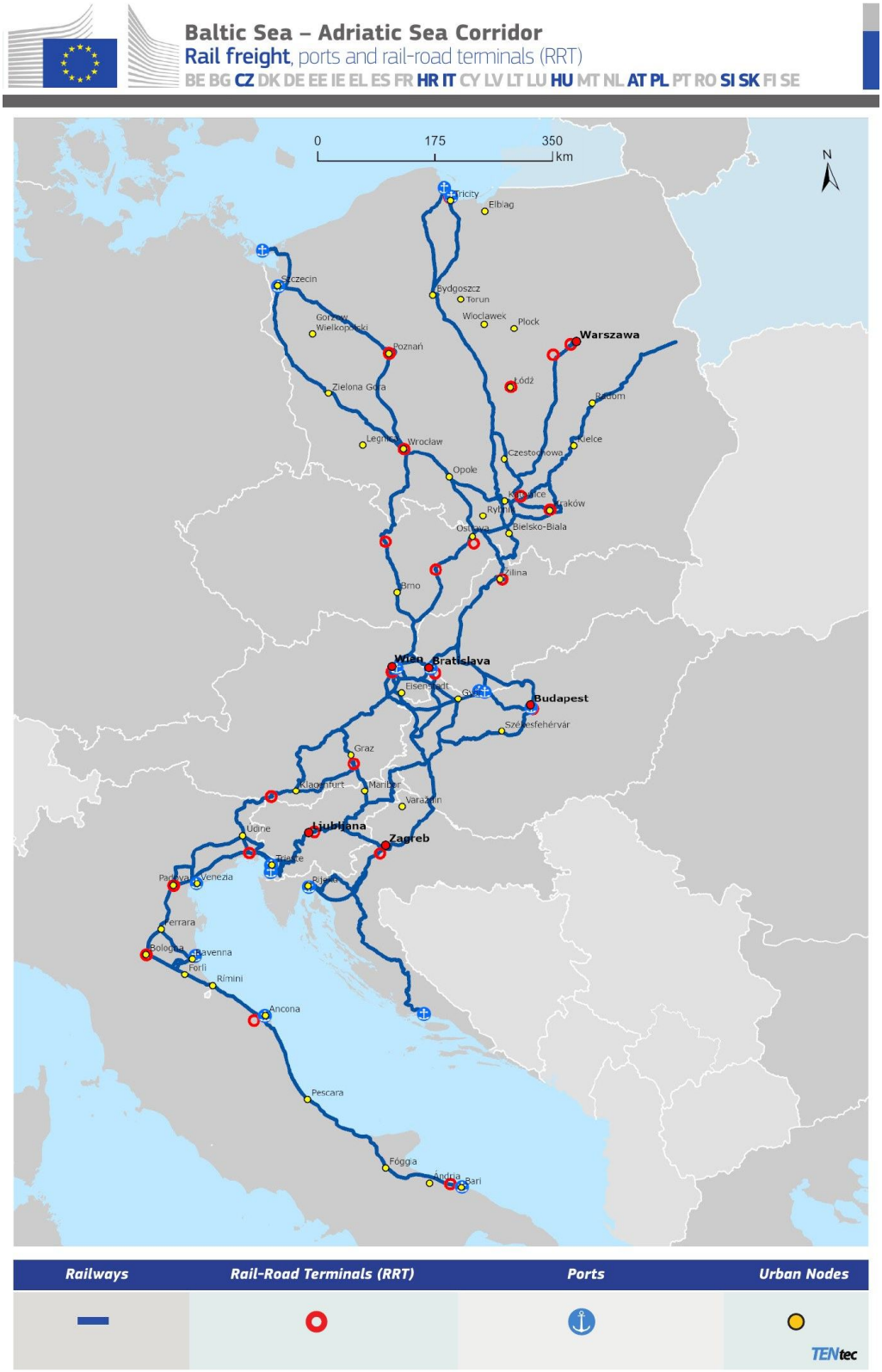
Rrugët ujore të brendshme dhe rrugët · 1/3



Aneksi 2

Korridori Deti Baltik – Adriatik

Transporti hekurudhor i mallrave · 2/3



Aneksi 2

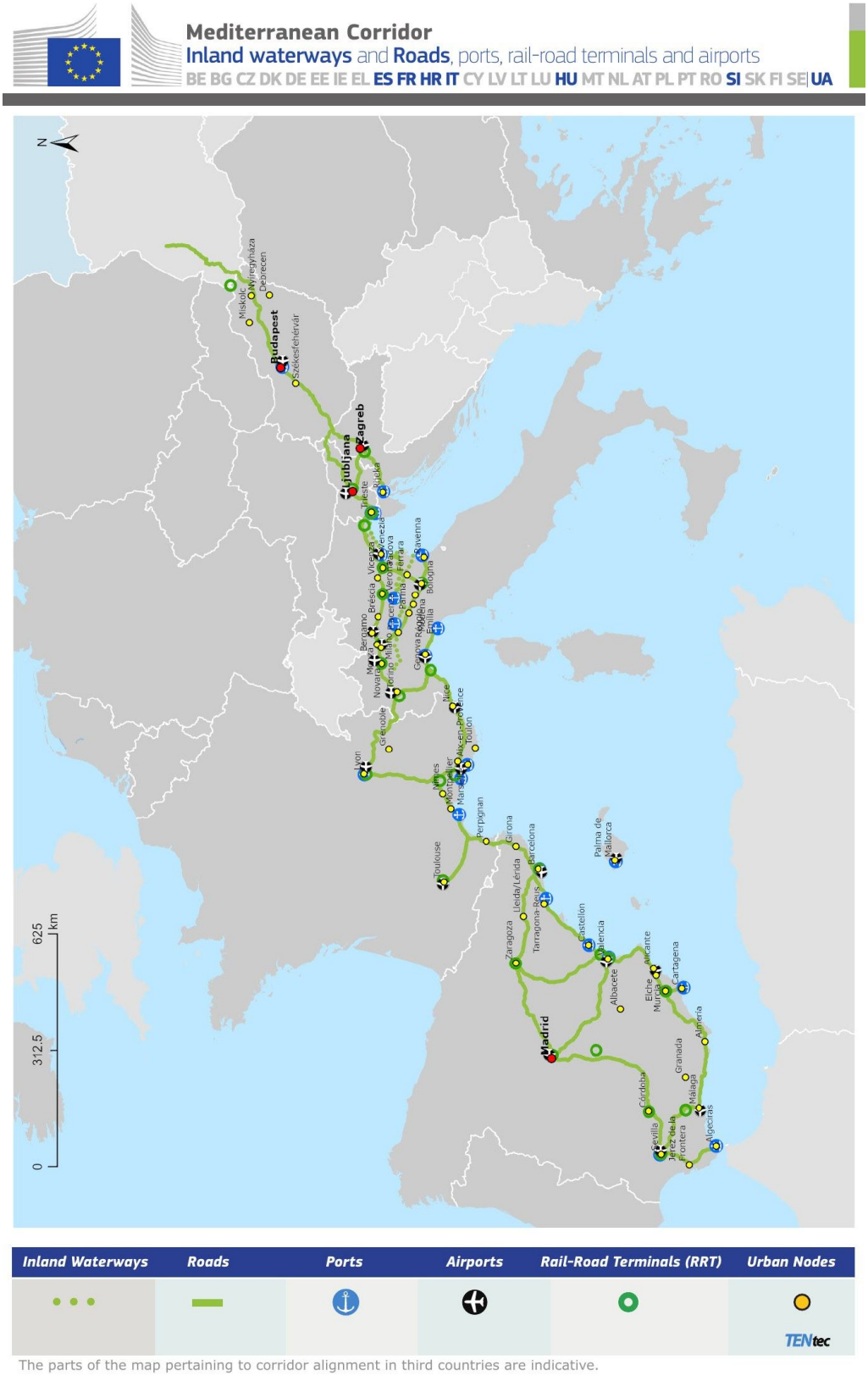
Korridori Deti Baltik – Adriatik

Transporti hekurudhor i pasagjerëve · 3/3



Aneksi 3 Korridori Mesdhetar

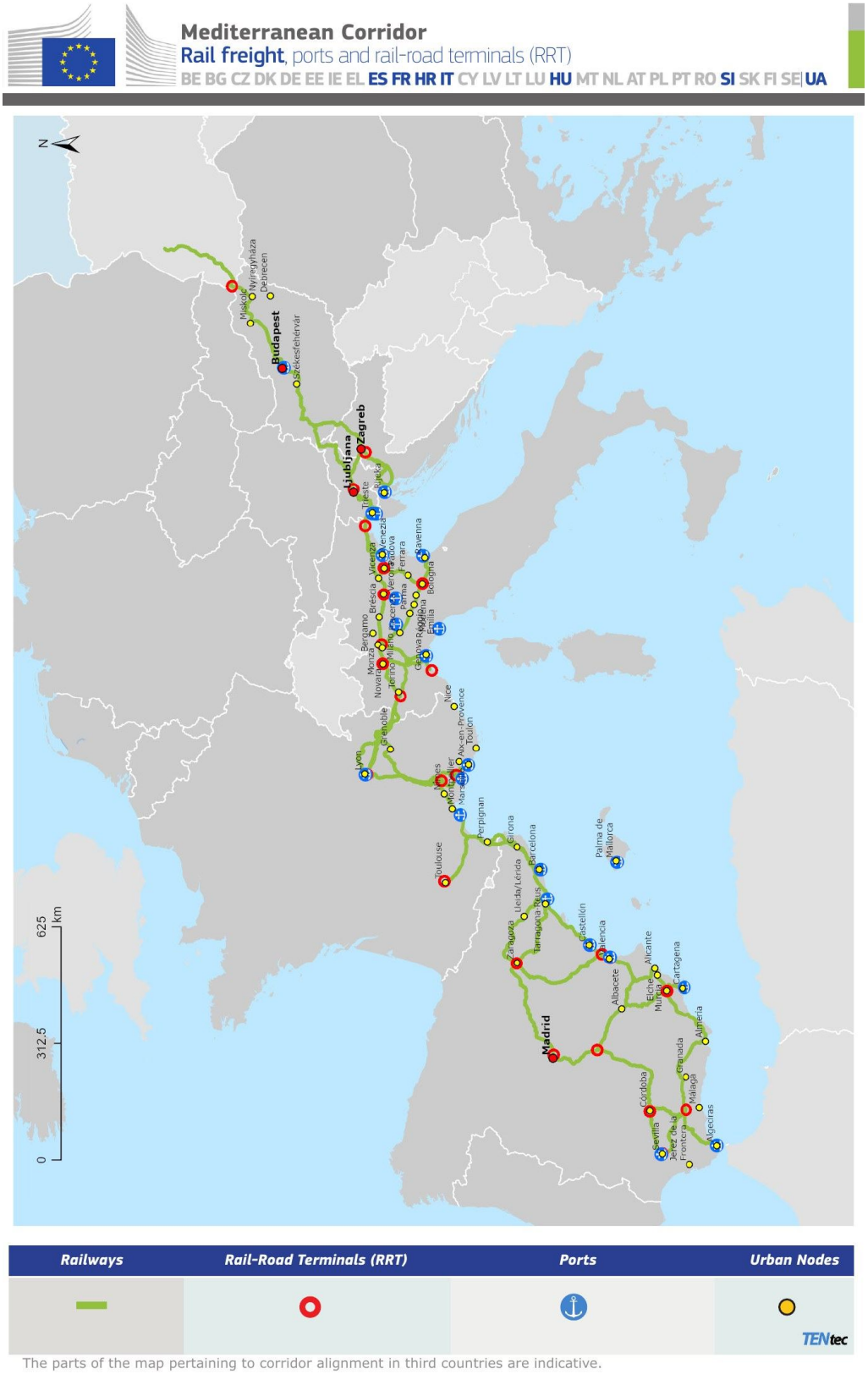
Rrugët ujore të brendshme dhe rrugët · 1/3



The parts of the map pertaining to corridor alignment in third countries are indicative.

Aneksi 3 Korridori Mesdhetar

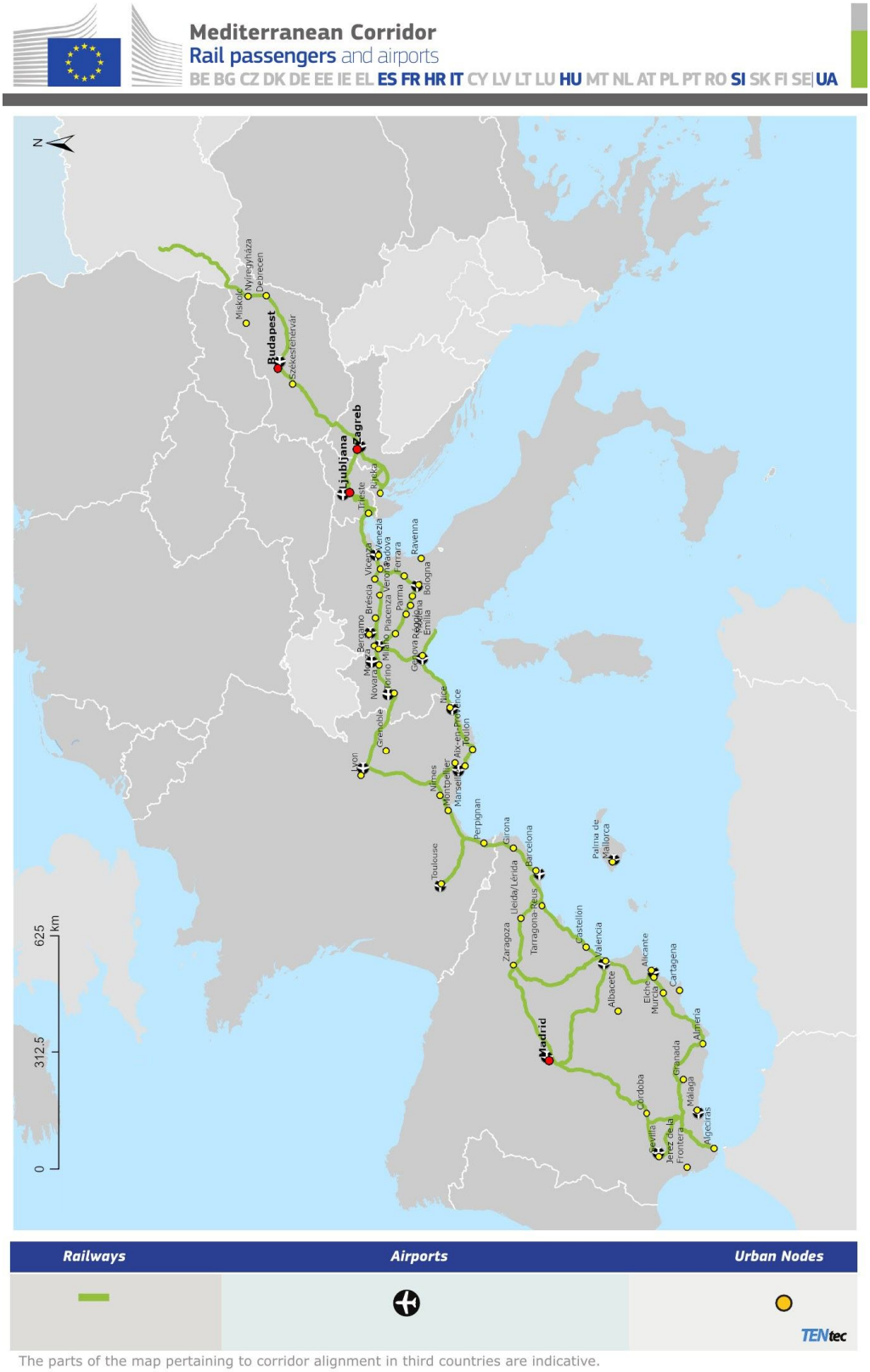
Transporti hekurudhor i mallrave · 2/3



The parts of the map pertaining to corridor alignment in third countries are indicative.

Aneksi 3 Korridori Mesdhetar

Transporti hekurudhor i pasagjerëve · 3/3

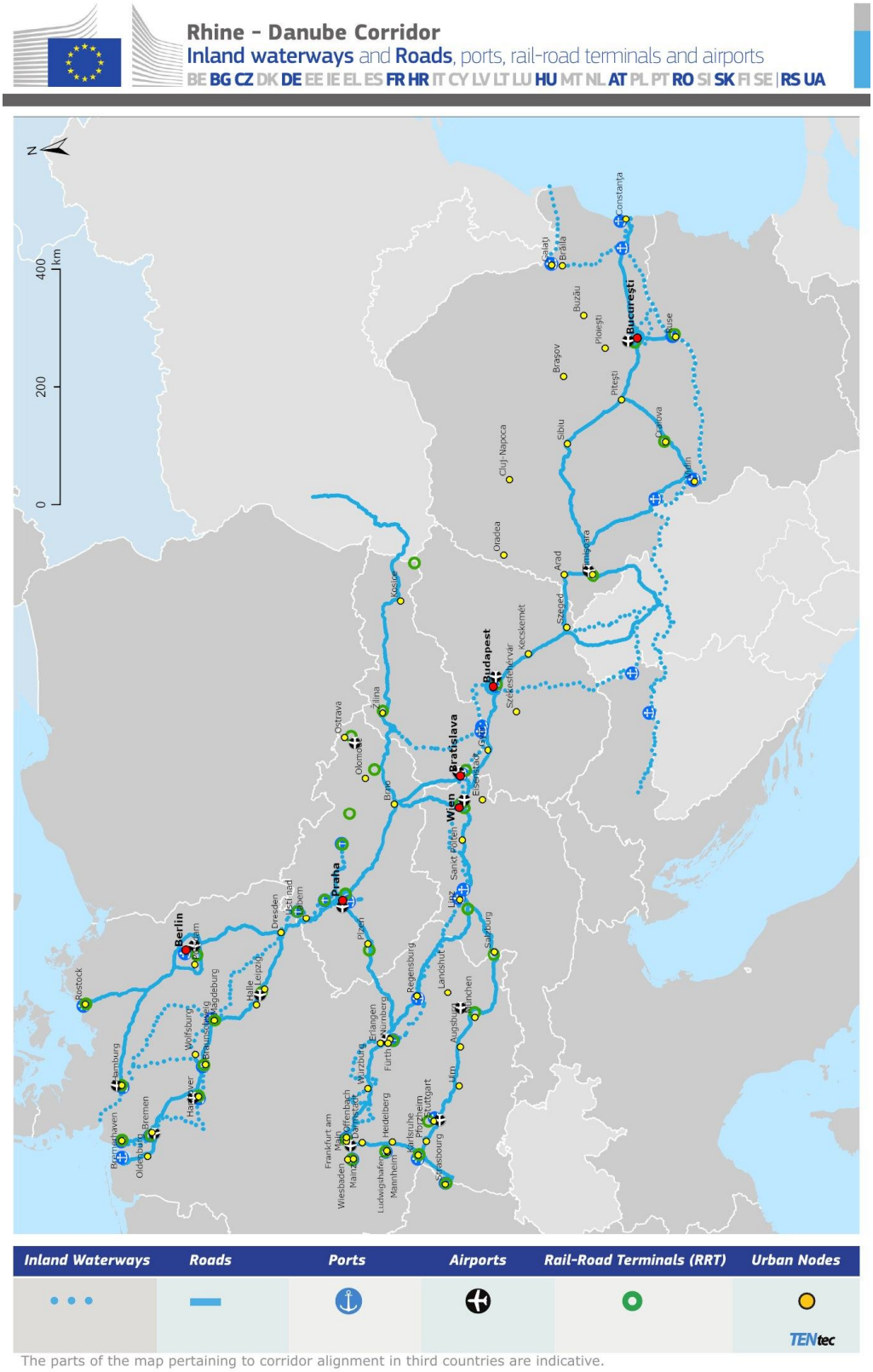


The parts of the map pertaining to corridor alignment in third countries are indicative.

Aneksi 4

Korridori Rajna – Danub

Rrugët ujore të brendshme dhe rrugët · 1/3

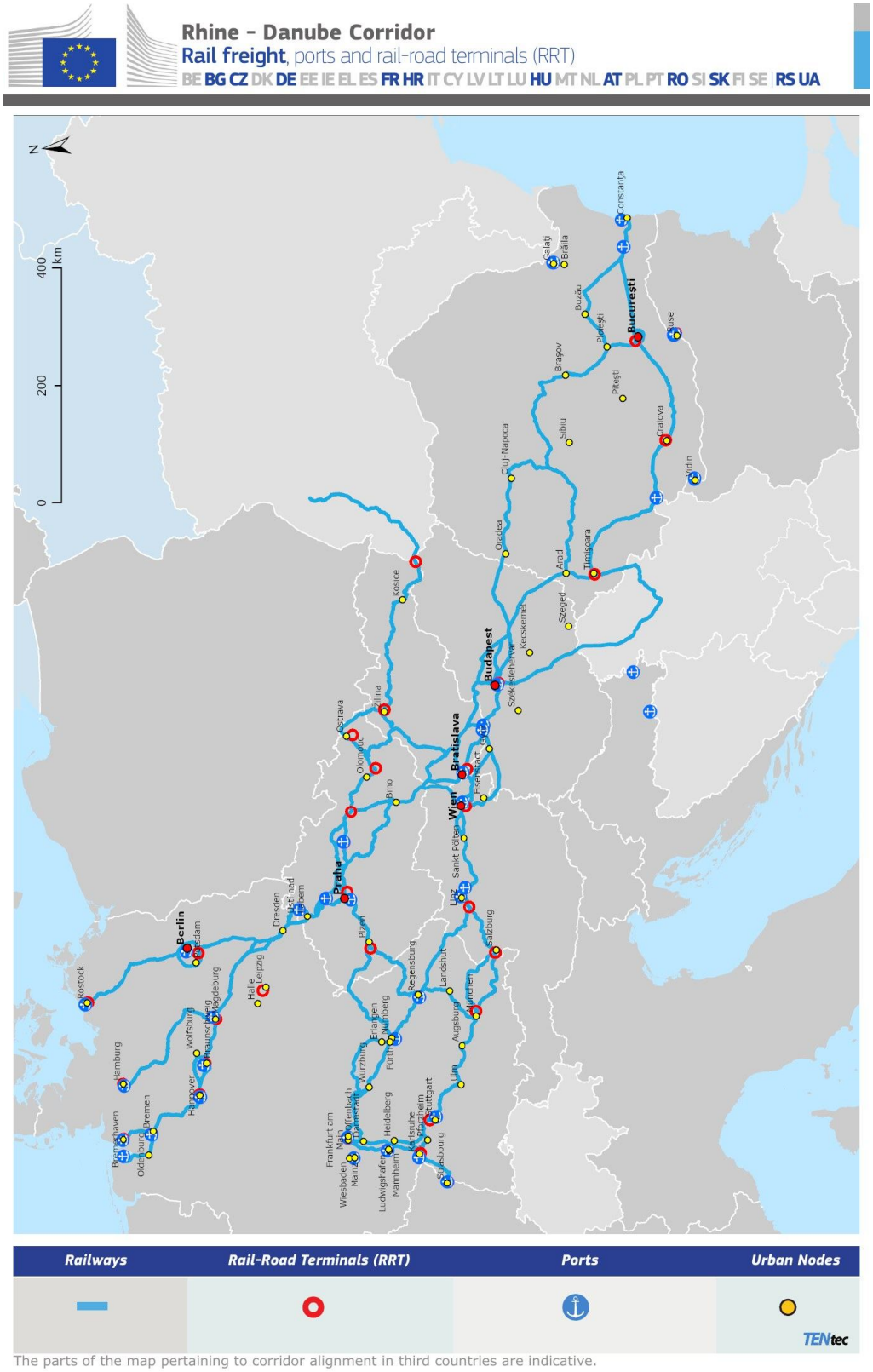


The parts of the map pertaining to corridor alignment in third countries are indicative.

Aneksi 4

Korridori Rajna – Danub

Transporti hekurudhor i mallrave · 2/3

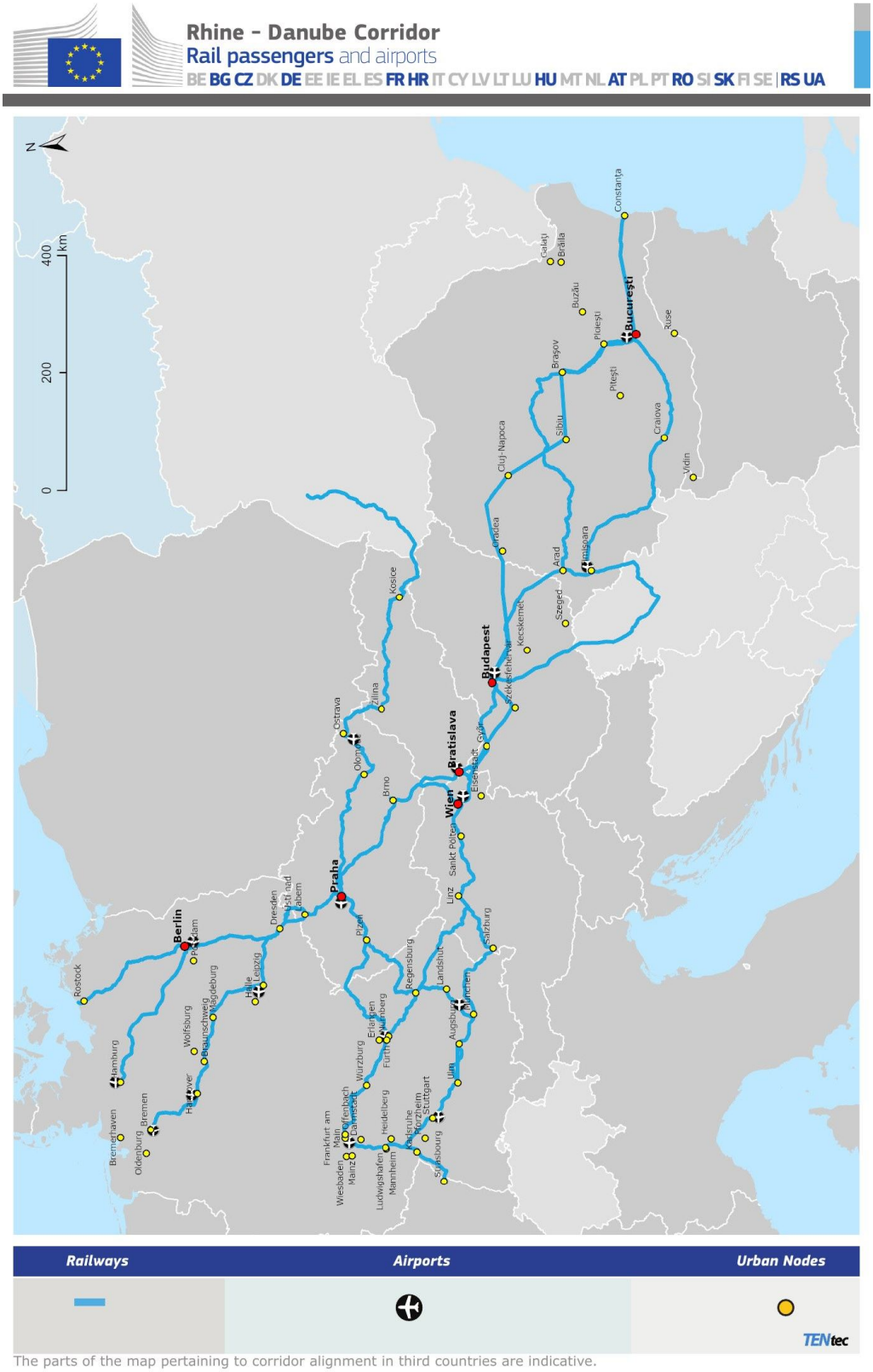


The parts of the map pertaining to corridor alignment in third countries are indicative.

Aneksi 4

Korridori Rajna – Danub

Transporti hekurudhor i pasagjerëve · 3/3



The parts of the map pertaining to corridor alignment in third countries are indicative.

Aneksi 5 Korridori Ballkani Perëndimor – Mesdheu Lindor

Rrugët ujore të brendshme dhe rrugët · 1/3



The parts of the map pertaining to corridor alignment in third countries are indicative.

Aneksi 5 Korridori Ballkani Perëndimor – Mesdheu Lindor

Transporti hekurudhor i mallrave · 2/3



The parts of the map pertaining to corridor alignment in third countries are indicative.

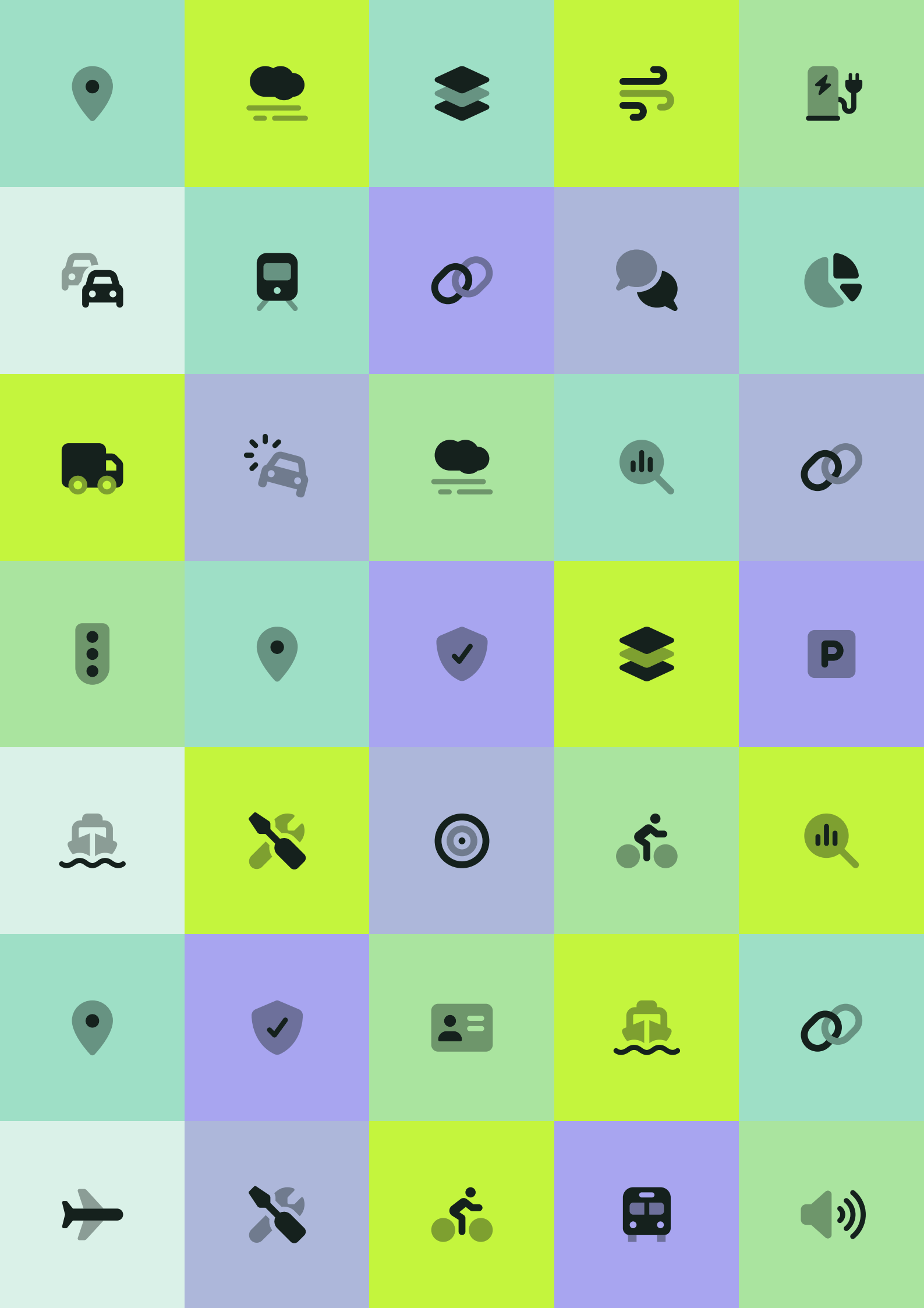
Aneksi 5

Korridori Ballkani Perëndimor – Mesdheu Lindor

Transporti hekurudhor i pasagjerëve · 3/3



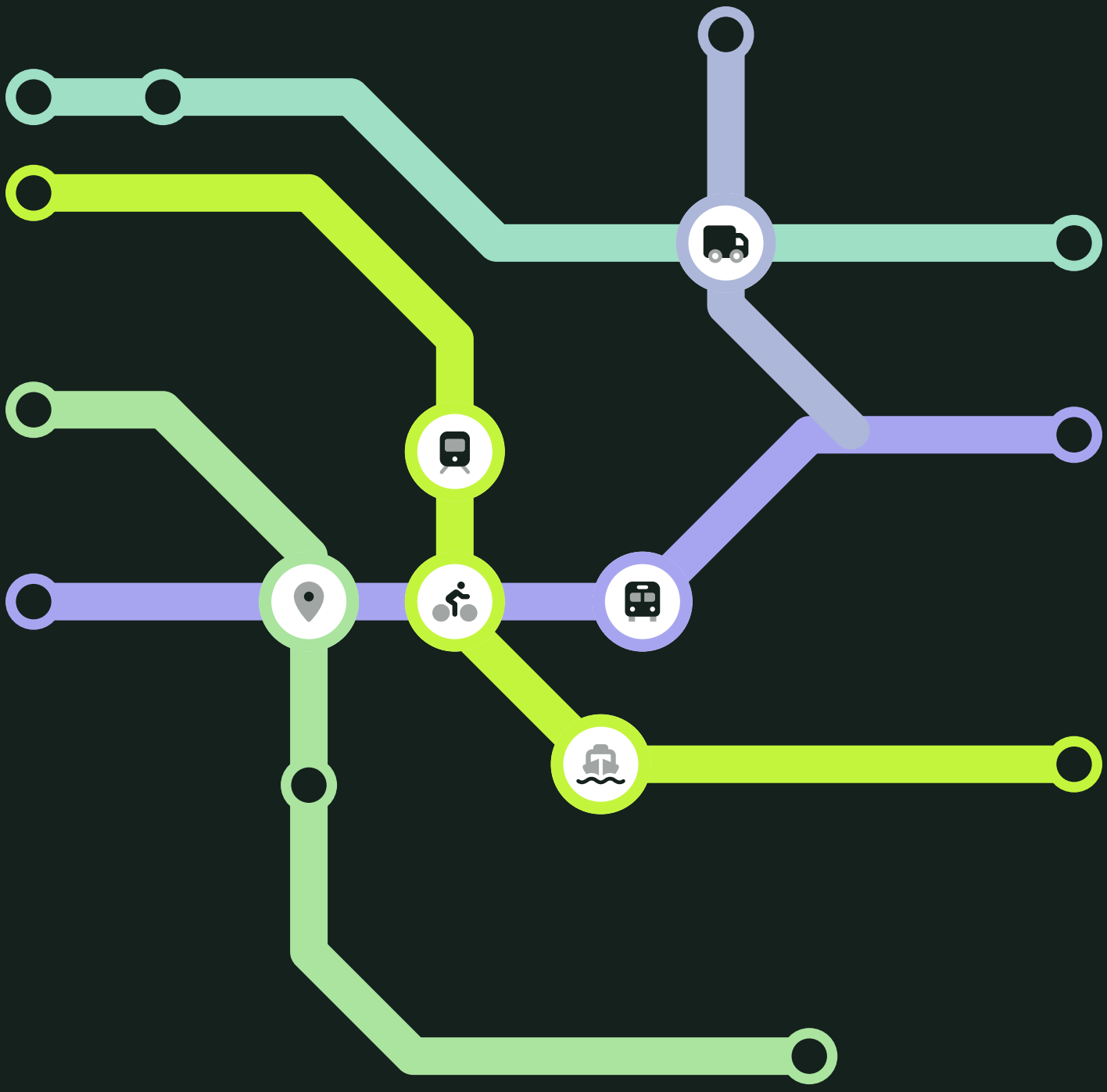
The parts of the map pertaining to corridor alignment in third countries are indicative.



biciklo.me odraz IUM GIRO THE CYCLING ADVOCACY

OPEN SOCIETY FOUNDATIONS WESTERN BALKANS

TRANSPORT COMMUNITY



TEN-T në Ballkanin Perëndimor dhe në Kroaci: udhëzues për kuadrin ligjor dhe detyrimet

Luka Vidan dhe Stefan Bulatoviq

2026