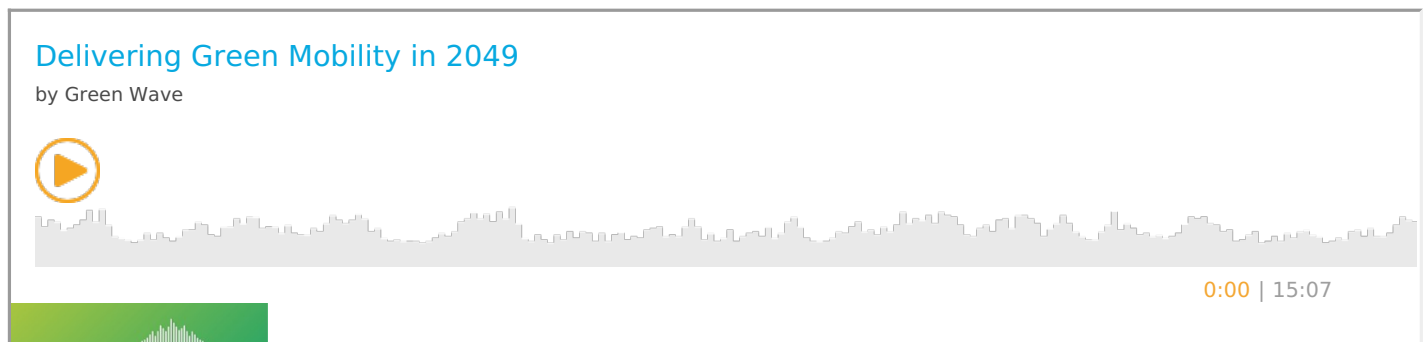


Ofrimi i lëvizshmërisë së gjelbër në 2049

Article by Anouk van Grinsven, Huib van Essen, Ian Skinner

April 19, 2022

Sektori i transportit evropian përballet me një transformim nëse do të mbështesë një Evropë të gjelbër në vitin 2049. Zgjidhjet për problemet më urgjente mjedisore të transportit po shfaqen, por do të sjellin sfidat e tyre. Ekspertët e lëvizshmërisë së qëndrueshme Ian Skinner, Huib van Essen dhe Anouk van Grinsven analizojnë se çfarë nënkuptojnë mundësitë dhe dilemat për mënyrën se si jetojmë dhe lëvizim, dhe përshkruajnë se si politikëbërësit mund të përgjigjen më mirë.



Në vitin 2049 transporti ka të ngjarë të jetë po aq i rëndësishëm për jetën tonë sa është sot. Prandaj, një Evropë e gjelbër nuk do të jetë e mundur pa një sistem transporti “të gjelbër” që do të shoqërohet me të. Siç qëndron, nga një këndvështrim i thjeshtë mjedisor, transporti është problematik: sektori emeton një serë gazrash, kontribuon në cilësinë e dobët të ajrit dhe ndotjen e zhurmës dhe dëmton habitatet dhe jetën e egër. Më gjerësisht, transporti ka ndikime negative në shëndetin e njerëzve, siç janë aksidentet, dhe rrugët e ngarkuara në qytete dhe ulja e cilësisë së jetës në to.

Shkalla e sfidës

Problemet mjedisore që sjell transporti janë aktualisht të rëndësishme. Kur bëhet fjalë për leshimet e gazrave, transporti është sektori më i vështirë. Sektori i energjisë elektrike i BE-së ende prodhon mbetjet më të larta në përgjithësi, por këto kanë qenë në rënie të konsiderueshme. Në vend të kësaj, mbetjet e sektorit të transportit kanë filluar të rriten edhe një herë, pas një rënie të lehtë të shkaktuar nga kriza financiare e fundit të viteve 2000. Sipas Agjencisë Evropiane të Mjedisit (EEA), mbetjet nga transporti rrugor tani përbëjnë 25 në vit të totalit vjetor të BE-së. Kjo shifër nuk përfshin as rritjen e mbetjeve nga aviacioni dhe transporti detar.

Cilësia e dobët e ajrit dhe nivelet e tepërta të zhurmës në qyteza dhe qytete janë gjithashtu të shkaktuara kryesisht nga transporti. EEA vlerëson se gati 3 për qind e popullsisë së BE-së (ekuivalente me popullsinë e kombinuar të Sllovakisë dhe Republikës Çeke) është e

ekspozuar ndaj niveleve të ndotjes së ajrit që tejkalojnë kufijtë ligjorë të BE-së për dioksidin e azotit, grimcat dhe grimcat e imta. (PM10 dhe PM2.5, respektivisht). Një përqindje dukshëm më e madhe – respektivisht 43 dhe 84 përqind – janë të ekspozuar ndaj niveleve të PM10 dhe PM2.5 që tejkalojnë udhëzimet më të rrepta të Organizatës Botërore të Shëndetësisë. Agjencia vlerëson gjithashtu se 100 milionë njerëz në vendet e saj anëtare – pra më shumë se popullsia e Hollandës dhe Gjermanisë së bashku – janë të ekspozuar ndaj niveleve të zhurmës nga transporti rrugor që mund të dëmtojë shëndetin e njeriut.

[...] një Evropë e gjelbër nuk do të jetë e mundur pa një sistem transporti “të gjelbër” që do të shoqërohet me të

Natyra nuk përjashtohet nga efektet e transportit. Ndotja e ajrit mund të ndikojë negativisht në rritjen e të korrave dhe bimësive të ndryshme. Ndotësit nga transporti hyjnë në tokë dhe në rrjedhat ujore dhe nivelet tepërta të zhurmës mund të dëmtojnë jetën e egër. Për të mos folur për kafshët e vrara nga transporti; rreth 6000 gjitarë të mëdhenj vriten çdo vit në rrugët e Hollandës. Natyra ofron gjithashtu ‘shërbime të ekosistemit’, duke rimbushur oksigjenin në ajër, duke reduktuar karbonin, duke siguruar ujë dhe duke rigjallëruar tokat. Këto shërbime duhet të mbrohen dhe të përmirësohen. Sektori i transportit përdor gjithashtu burime – për karburant dhe për të ndërtuar dhe mirëmbajtur infrastrukturën dhe automjetet – dhe gjeneron mbeturina.

Nëse do të mbështesë një Evropë të gjelbër në vitin 2049, sistemi i transportit do të duhet të ketë zero- ose minimal – emetime, ndotës të ajrit dhe zhurma do të jenë pjesë integrale të një ekonomie rrethore që minimizon përdorimin e burimeve dhe mbetjet. Zhvillimi i infrastrukturës së transportit nuk duhet të rezultojë në humbje neto të habitatit dhe përdorimi i saj duhet të ketë një ndikim minimal në jetën e egër dhe shërbimet që ofron natyra.

Përtej ndikimeve mjedisore, një sektor i qëndrueshëm i transportit duhet të jetë më i sigurt. Çdo vit, rreth 26 000 njerëz – ekuivalente me 300 autobusë të plotë të Londrës dykatëshe – mbeten në rrugët e BE-së. Infrastruktura e transportit duhet të përdoret me efikasitet për t’i bërë qytetezat dhe qytetet më të jetueshme. Makinat – veçanërisht nëse kanë vetëm një pasagjer të vetëm – zënë shumë më tepër hapësirë urbane sesa format e tjera të transportit. Një sistem i qëndrueshëm transporti do të duhet gjithashtu të hartohet për të garantuar që të gjithë njerëzit – pavarësisht gjinisë, moshës, grupit përkatësisë etnike apo gjendjes fizike – të kenë një akses të drejtë dhe të barabartë në mundësitë ekonomike dhe sociale që ofron transporti.

Zgjidhjet e shfaqura

Elektrifikimi duket zgjidhja perfekte për shumë probleme të transportit. Nëse të gjitha automjetet do të ishin elektrike, nuk do të kishte asnjë gaz të drejtpërdrejtë apo emetim të ndotësve të ajrit nga sektori. Transporti do të ishte gjithashtu më i qetë, pasi automjetet elektrike lëshojnë shumë më pak zhurmë sesa ato që përdorin motorë me djegie të brendshme.

Rritja e automatizimit ofron përfitime të mundshme për sigurinë. Transporti rrugor me një nivel të lartë automatizimi, nëse jo plotësisht i vetëdrejtuar, mund të eliminojë gabimet njerëzore nga dhënia e makinës dhe të zvogëlojë numrin e aksidenteve, me përdoruesit e tjerë si me kafshët e egra. Një sistem plotësisht i automatizuar mund të projektohet gjithashtu për të maksimizuar përdorimin efikas të infrastrukturës duke reduktuar mbipopullimin.

Lëvizshmëria e përbashkët mund të sjellë efikasitet më të madh, gjithashtu për sa i përket konsumit të reduktuar të burimeve dhe humbjeve. Nëse automjetet do të projektoheshin për përdorim të përbashkët dhe jo për konsum privat, ato mund të projektoheshin ndryshe dhe të bëheshin që të zgjasin më gjatë. Sistemet e përbashkëta, të automatizuara që përfshijnë automjete më të vogla mund të ndërtohen në transportin publik tradicional, veçanërisht në zonat periferike dhe rurale dhe për ata me probleme lëvizshmërie, për të përmirësuar aksesin dhe mundësitë. Do të nevojiteshin më pak automjete në pronësi private dhe do të liroheshin edhe hapësirat e parkimit.

Vizioni për vitin 2049

Prandaj, është e mundur të imagjinohet një sistem transporti në vitin 2049, në të cilin lloje të ndryshme automjete, që funksionojnë si pjesë e një sistemi transporti elektrik, të automatizuar, të përbashkët dhe kolektiv, të përmbushin të gjitha nevojat e aksesit dhe lëvizshmërisë së shoqërisë. Sistemi do t'i udhëzojë njerëzit që të përdorin automjetin e duhur për udhëtimin (pjesë të tij) e duhur. Brenda qytezave dhe qyteteve, transporti publik, çiklizmi dhe ecja do të jenë mënyra kryesore e lëvizjes. Zonat urbane të të gjitha përmasave do të projektohen për të përmirësuar aftësinë për të jetuar dhe për të lehtësuar aksesin në mundësitë arsimore, ekonomike dhe të kohës së lirë.

Shërbimet e shpeshta të tranzitit masiv do të operojnë midis zonave kryesore urbane, ku kilometri i parë dhe i fundit do të kryhen në këmbë, me biçikletë ose duke përdorur shërbime të përbashkëta transporti. Do të ketë ende përdorim të makinave, veçanërisht në zonat rurale, por ajo nuk do të jetë më aq dominante dhe do të përdoret shpesh në kombinim me mënyra të tjera të transportit. Jashtë qyteteve, biçikletat elektrike do të ofrojnë një alternativë të besueshme kundrejt makinën për shumë udhëtime.

Për transportin e mallrave në distanca të gjata, përdorimi i hekurudhave dhe rrugëve ujore të brendshme do të maksimizohet. Objektet e shkëmbimit lidhin mënyra të ndryshme si pjesë e të njëjtit udhëtim mallrash në distanca të gjata. Shpërndarja e mallrave brenda qyteteve do të kryhet me biçikletë mallrash për sende më të vogla dhe më të lehta, dhe me furgona elektrike që do të dorëzojnë pjesën tjetër.

Ndërsa pjesa më e madhe e transportit do të mundësohet nga energjia elektrike e rinovueshme, për disa lloje automjete dhe udhëtuesh, veçanërisht transporti i mallrave në rrugë në distanca të gjata dhe aviacioni, mund të nevojiten lëndë djegëse të lëngshme. Lëndët djegëse të lëngshme mund të jenë biokarburantet e avancuara - d.m.th., biokarburantet që janë vërtet të qëndrueshme dhe të paktën neutrale ndaj karbonit - ose lëndë djegëse "të gjeneruara nga energjia" të prodhuara duke përdorur energji elektrike të rinovueshme si hidrogjeni ose të tjera të ngjashme me lëndët djegëse fosile. Prodhimi i lëndëve djegëse të tilla do të kërkonte më shumë karbon dhe kjo do të duhej të merret direkt nga atmosfera që ajo të ishte neutrale ndaj karbonit.

Sfidat e transportit të gjelbër deri në vitin 2049

Kalimi në një sistem të gjelbër të transportit nuk do të ndodhë vetë – ai ka nevojë për politikën e duhura, inovacione dhe nivele të larta investimesh. Elektrifikimi i transportit është duke u zhvilluar, megjithëse është herët, ndërsa automatizimi sapo ka filluar. Forma më e zakonshme e transportit të përbashkët – autobusët, trenat dhe tramvajet ekzistues – përdoren mirë, por shërbimet e përbashkëta më inovative, duke përfshirë ndarjen e makinave, biçikletave dhe motoçikletave, kanë vetëm një pjesë të vogël të tregut. Dominon ende automjeti privat, i motorizuar: makina për transport pasagjerësh, kamioni ose furgon për mallrat.

Rimendimi i planifikimit urban duke u siguruar që hapësira publike të fokusohet te njerëzit dhe jo te makinat është një element i rëndësishëm i tranzicionit. Investimet mund të transformojnë zonat urbane për të siguruar që infrastruktura i jep përparësi transportit publik, automjeteve të përbashkëta, biçikletave dhe ecjes. Hapësira rrugore duhet të ricaktohet larg transportit individual të motorizuar për të lehtësuar përdorimin e shpejtë dhe të lehtë të alternativave. Transporti dhe përdorimi i tokës duhet të planifikohen krahas krahas, me synimin për të reduktuar nevojën për të udhëtuar nëpër shtrirjen urbane. Transporti publik dhe lidhjet e çiklizmit midis zonave urbane do të kërkojnë gjithashtu investime.

Si për pasagjerët, ashtu edhe për mallrat, kalimi midis mjeteve të ndryshme të transportit në të njëjtin udhëtim duhet të jetë i qetë për ta bërë opsionin më të gjelbër edhe më të përshtatshëm. Mbështetja për vendosjen mirë të shkëmbimit të objekteve mund të ndihmojë në arritjen e kësaj, siç mund të bëjnë planifikimet e integruara dhe sistemet e biletave. Sisteme të tilla duhet të përfshijnë shërbime të tilla si ndarja e makinave.

Politikat e çmimeve duhet të pasqyrojnë se zgjedhjet e udhëtimit të gjelbër duhet të jenë të përballueshme ose nuk do të pranohen. Aktualisht, nëse merrni parasysh të gjitha kostot që lidhen me posedimin e një makine, shpesh është më e lirë të udhëtoni me transport publik sesa të udhëtoni të njëjtën distancë me makinë. Megjithatë, sapo një person zotëron një makinë, kostoja e karburantit më vete për një udhëtim të caktuar është zakonisht më e vogël se kostoja e një bilete të transportit publik. Pra, për pronarët e makinave, ngarja është shpesh alternativa më e lirë. Makinat elektrike të karikuara në shtëpi ka të ngjarë të jenë shumë më të lira për t'u përdorur sesa automjetet me benzinë ose naftë, pasi nuk ka gjasa të jetë e mundur politikisht ose shoqërisht të tatohet energjia elektrike vendase në vitin 2049 në të njëjtin nivel me karburantin në vitin 2019.

Rimendimi i planifikimit urban duke u siguruar që hapësira publike të fokusohet te njerëzit dhe jo te makinat është një element i rëndësishëm i tranzicionit.

Për më tepër, nëse shumë, ose të gjitha, makinat në vitin 2049 janë të automatizuara, mund të jetë më e lirë të ngasësh një makinë gjatë gjithë ditës ose të parkosh në një vend të largët, sesa të përdorësh hapësira të shtrenjta parkimi.

Si rezultat i rritjes së mundshme të lëvizshmërisë së lirë, private dhe të vetë-drejtuar, ekziston rreziku që sistemi rrugor të ndalet ose që kërkesat për më shumë ndërtime të rrugëve të rriten. Rënia e të ardhurave nga taksat e karburanteve do të godasë edhe buxhetet e qeverive. Ndoshta zgjidhja më e drejtë dhe më logjike është futja e çmimit të rrugëve, ku të ardhurat e mbledhura (ose të paktën disa prej tyre) përdoren për të përmirësuar alternativat.

Përveç planifikimit dhe çmimit, tregu për teknologjinë e automjeteve me mbejte zero duhet të përparojë. Politikat e BE-së që kërkojnë mbetje më të ulëta nga makinat dhe furgonat, dhe së fundmi nga automjetet rrugore me tonazh të rënd, po ecin në drejtimin e duhur, por ngadalë. Politikat gjithashtu duhet të sigurojnë që prodhimi i energjisë elektrike të mos leshojë karbon dhe që çdo lëndë djegëse e lëngshme për transport – qoftë edhe biokarburantet e avancuara, qoftë lëndë djegëse “të gjeneruara nga energjia” – duhet të prodhohet në mënyrë të qëndrueshme dhe pa mbetje. Industria do të duhet të jetë e pranishme për ta realizuar këtë dhe të stimulohen dhe inkurajohen konsumatorë për blerjen dhe përdorimin e automjeteve me mbetje zero.

Ofrimi i një sistemi të gjelbër të transportit

Duke pasur parasysh shkallën e transformimit që duhet të pësojë transporti, nuk ka gjasa që rruga të jetë e drejtpërdrejtë. Do të ketë fitues dhe humbës nga çdo ndryshim, jo më pak pasi disa teknologji do të zhduken nga pozicionet e tyre aktualisht dominuese. Ndërsa investitorët kërkojnë siguri afatgjatë, ritmi i ndryshimit teknologjik dhe kërkesa e konsumatorëve është i paparashikueshëm. Politikëbërësve u mbetet që ta manaxhojnë atë pasiguri dhe të përcaktojnë përgjigjen.

Mënyra se si njerëzit përdorin transportin, nga automjetet që drejtojnë deri te itineraret dhe rutinat e tyre, do të përballen gjithashtu me ndryshime. Disa njerëz mund të shqetësohen për lirinë e tyre personale dhe qeveritë duhet ta njohin këtë dhe t'i lejojnë individët të përjetojnë teknologjinë dhe shërbimet e reja në mënyra që mundësojnë eksperimentimin dhe mirëkuptimin. Testimet e teknologjive dhe politikave mund të ndihmojnë në këtë çështje. Përpara se Stokholmi të prezantonte tarifën e tij të mbipopullimit, vetëm një e treta e popullsisë e mbështeti skemën. Por pasi përjetuan përfitimet përmes një gjyqi, shumica e banorëve të Stokholmit votuan në favor të saj.

Ndërtimi i një sistemi të gjelbër të transportit do të kërkojë angazhim, inovacion dhe investime. Por rezultatet e mundshme – përmirësimi i shëndetit, qytete më tërheqëse, kosto më të ulëta dhe akses më i drejtë – përfaqësojnë një thyerje potencialisht masive për më mirë krahasuar me sistemet e transportit që kemi sot.



Anouk van Grinsven MSc is a consultant in the field of renewable fuels at CE Delft. Her work focuses on policy design and strategies required to decarbonise the energy mix used in transport and industry at EU, national, and regional levels.



Huib van Essen MSc is manager of the Mobility & Transport division of CE Delft, a Dutch research and consultancy organisation. He has wide experience in the transport field and is specialised in sustainable transport policy and emissions policy. He has extensive experience managing large research and policy advisory projects.



Dr Ian Skinner is an independent consultant whose company, TEPR, specialises in research and consultancy projects that aim to improve the environmental performance of transport, many of which have been undertaken for EU institutions. He is currently the transport expert on the evaluation panel for the European Green Capital Award.

Published April 19, 2022

Article in Albanian

Translation available in English, French

Published in the *Green European Journal*

Downloaded from <https://www.greeneuropeanjournal.eu/ofrimi-i-levizshmerise-se-gjelber-ne-2049/>

The Green European Journal offers analysis on current affairs, political ecology and the struggle for an alternative Europe. In print and online, the journal works to create an inclusive, multilingual and independent media space. Sign up to the newsletter to receive our monthly Editor's Picks.