

Gender Budget Watchdog Network
for a gender equal region



Analizë gjinore e transportit tokësor në Kosovë

**Raporti për
Kosovën**

ANALIZË GJINORE E TRANSPORTIT TOKËSOR NË KOSOVË

Prishtinë, Kosovë

2025

© Rrjeti i Grave të Kosovës, 2025

Të gjitha të drejtat e rezervuara.

Autoret: Elirjeta Beka, Nicole Farnsworth, Saneaa Abboud, Eleta Shala, Mimoza Svirca, Ebba Hellman, Era Kadriu dhe Zoe Spyropoulos

Ky publikim është realizuar me mbështetjen financiare nga Agjencia Austriake për Zhvillim dhe Suedia, në kuadër të Rrjetit Mbikëqyrës së Buxhetit Gjinator. Përmbajtja e tij është përgjegjësi e vetme autoreve dhe nuk pasqyron domosdoshmërisht qëndrimet e Agjencisë Austriake për Zhvillim dhe të Suedisë. Palët e interesuara që dëshirojnë të përdorin informacionin ose të dhënat e paraqitura këtu për qëllime të tjera nga ato të synuara fillimisht duhet të kontaktojnë autoret në adresën info@womensnetwork.org.

PËRMBAJTJA

AKRONIMET DHE SHKURTESAT	6
FALËNDERIMET	8
PËRMBLEDHJE EKZEKUTIVE	9
Hyrje	9
Korniza përkatëse ligjore dhe e politikave.....	9
Qasja, sjelljet dhe perceptimet e grave dhe burrave lidhur me transportin.....	10
Adresimi i ndryshimeve klimatike përmes ndryshimit të formave të transportit	10
Efektet e transportit në jetën tonë	10
Praktikat lokale në transport	11
Hyrje	12
Metodologjia.....	13
Rreth këtij raporti.....	16
KAPITULL I: Vlerësimi I Ndjeshmërisë Gjinore Në Kornizën Ligjore Të Transportit Në Kosovë	19
Marrëveshjet dhe instrumentet ndërkombëtare.....	20
Konventa kornizë e OKB-së për ndryshimet klimatike.....	20
Marrëveshja e Parisit	21
Kontributet e përcaktuara në nivel kombëtar	22
Ligjet kombëtare	29
Strategjitë dhe politikat kombëtare.....	38
Zbatimi dhe platformat digjitale për raportimin e veprimeve të paligjshme dhe problemeve në shërbimet publike	45
Përfundim	47
KAPITULL II: NDjeshmëria Gjinore e Dokumenteve Buxhetore të lidhura me Transportin	49
Korniza afatmesme e shpenzimeve.....	50
Buxhetet vjetore të MMPHI-së	51
Ndjeshmëria gjinore në prokurim	55
Auditimi	56
Inkasimi i taksave mjedisore dhe shpenzimet publike	57
Përfundim	60
KAPITULL III: Qasja, Sjelljet dhe Perceptimet e Grave dhe Burrave Lidhur me Transportin.....	63
Pronësia mbi mjetet e transportit.....	64
Qasja në transport	66
Përballueshmëria	72
Përdorimi i mënyrave të ndryshme të transportit.....	74

Distanca e udhëtimit sipas gjinisë	83
Koha e kaluar në udhëtim.....	84
Siguria gjatë përdorimit të transportit.....	85
Përfundim	95
KAPITULL VI: Perceptimet për Ndryshimet Klimatike dhe	
Adresimi i Tyre Përmes Ndryshimit të Mënyrave të Transportit.....	97
Shqetësimi për ndryshimet klimatike	98
Interesimi për reduktimin e ndryshimeve klimatike	98
Prioritetet për investimet e qeverisë	100
Përfundim	101
EFEKTET E TRANSPORTIT NË JETËN TONË.....	102
Efektet e barrierave të transportit në jetën e përditshme	102
Transporti dhe shëndeti	105
Përfundim	115
KAPITULL V: Praktikë Lokale në Transport	117
Studimi i rastit i Komunës së Prishtinës.....	118
Studimi i rastit i Komunës së Dragashit.....	140
Praktika të tjera lokale dhe opsione politikash	154
Përfundim	156
REKOMANDIMET	157
Zyra e Kryeministrit	157
MFPT	158
MMPHI.....	159
MASHTI	161
Instituti Kombëtar i Shëndetësisë Publike.....	161
Të gjitha komunat	162
Policia e Kosovës	166
OSHC-të	166
Kompanitë e autobusëve	166
SHTOJCAT	168
Shtojca 1. Lista e kontrollit për rishikim etik	168
Shtojca 2. Përgjegjësitë lidhur me transportin	171
Shtojca 3. Anketa.....	178
Shtojca 4. Të dhëna demografike për pjesëmarrësit në anketë	190
Shtojca 5. Prokurimi që lidhet me transportin	196
Shtojca 6. Rekomandime të veçanta për transportin me autobus në Prishtinë	198
Shtojca 7. Pronësia e automjeteve.....	199
Bibliografia.....	200

AKRONIMET DHE SHKURTESAT

ASK	Agjencia e Statistikave të Kosovës
BE	Bashkimi Evropian
BPGj	Buxheti i përgjegjshëm gjinor
CAWI	Intervistim i asistuar nga kompjuteri përmes internetit (Computer Assisted Web Interviewing)
CLIP	Plani i zbatimit në nivel vendi (Country-Level Implementation Plan)
CO	Monoksid karboni
ERTMS	Sistemi evropian i menaxhimit të trafikut hekurudhor (European Rail Traffic Management System)
FES	Friedrich Ebert Stiftung
GIS	Sistemi informativ gjeografik (Geographic Information System)
GIZ	Shoqata Gjermane për Bashkëpunim Ndërkombëtar (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit)
IDK	Instituti Demokratik i Kosovës
INDEP	Instituti për Politika Zhvillimore (Institute for Development Policy)
IPA	Instrumenti për ndihmë para anëtarësimit (Instrument for Pre-Accession)
KAB	Korniza afatmesme buxhetore
KASH	Korniza afatmesme e shpenzimeve
KE	Komisioni Evropian
KeP	Konferenca e Palëve
KEPA	Agjencia për Mbrojtjen e Mjedisit të Kosovës
Km	Kilometra
KPK	Kontributet e përcaktuara në nivel kombëtar
KShP	Kontratë për shërbime publike
LGBTQAI+	Personat lezbike, gej, biseksualë, trans*, queer, aseksualë, interseks dhe persona me identitete të tjera
MFPT	Ministria e Financave, Punës dhe Transfereve
MMPHI	Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës
MPB	Ministria e Punëve të Brendshme
NOx	Oksidet e azotit

OKB	Kombet e Bashkuara
ONP	Organizata Ndërkombëtare e Punës
OSBE	Organizata për Siguri dhe Bashkëpunim në Evropë
OSHC	Organizatat e shoqërisë civile
OZHQ	Objektivat e zhvillimit të qëndrueshëm
PBP	Prodhimi i brendshëm bruto
PEFA	Program për shpenzimet publike dhe llogaridhënie financiare (Public Expenditure and Financial Accountability)
PLVBGj	Plani lokal i veprimit për barazi gjinore
PM	Grimca të imëta
PMQU	Plani i mobilitetit të qëndrueshëm urban
PNP	Parimi “Ndotësi paguan”
PSV	Procedurat standarde të veprimit
PVGj	Plani i veprimit gjinor
RAMS	Metodologjia e vlerësimit të rrezikut (Risk Assessment Method Statements)
RrGK	Rrjeti i Grave të Kosovës
RrMBPGj	Rrjeti Mbikëqyrës i Buxhetimit të Përgjegjshëm Gjinor
Sida	Agjencia Suedeze për Zhvillim dhe Bashkëpunim Ndërkombëtar
Sox	Oksidet e sulfurit
SSF	Sistemet e sigurisë për fëmijë
TEN-T	Rrjeti Trans-evropian i Transportit (Trans-European Transport Network)
TI	Teknologjia e informacionit
UNDP	Programi për Zhvillim i Kombeve të Bashkuara
UNFCC	Konventa kornizë e OKB-së për ndryshimet klimatike
VNM	Vlerësimi i ndikimit në mjedis
WWF	Fondi Botëror për Natyrën (World Wildlife Fund)
ZBGj	Zyra për Barazi Gjinore

FALËNDERIMET

Ky raport është hartuar nga Rrjeti i Grave të Kosovës (RrGK) dhe është bashkëfinancuar nga Agjencia Austriake për Zhvillim dhe Bashkëpunim Ndërkombëtar (ADA) dhe Agjencia Suedeze për Zhvillim dhe Bashkëpunim Ndërkombëtar (Sida), në kuadër të projektit “Fuqizimi i Transparencës dhe Llogaridhënies për Barazinë Gjinore në Ballkanin Perëndimor dhe Moldavi (Rrjeti Mbikëqyrës i Buxhetimit të Përgjegjshëm Gjinator, Faza II)”, i zbatuar nga Rrjeti Mbikëqyrës i Buxhetimit të Përgjegjshëm Gjinator (RrMBPGj)¹.

Elirjeta Beka, Nicole Farnsworth, Saneaa Abboud, Eleta Shala, Mimoza Svirca, Ebba Hellman, Era Kadriu dhe Zoe Spyropoulos kanë hulumtuar dhe bashkautorësuar këtë raport. Metodologjia është zhvilluar në bashkëpunim me organizatat partnere të RrMBPGj-së. Kontribut në hulumtim kanë dhënë edhe Adelina Tërshani, Erza Bytyqi, Loreta Suka, Luigj Uka, Srđan Simonović, Lucia Caputo, Dhurata Alilaj dhe Marina Jakovljević. RrGK shpreh mirënjohje të veçantë për Mimoza Svircën, Era Kadriun, Lucia Caputo, Saneaa Abboud dhe Erza Bytyqin, të cilat të gjitha vullnetarisht dhuruan kohë të konsiderueshme, gjë që mundësoi realizimin e disa pjesëve të këtij raporti. Zoe Spyropoulos ka rishikuar në mënyrë vullnetare pjesë të raportit dhe ka ofruar sugjerime të vlefshme. Dominique Ogreau ka ofruar mbështetje vullnetare për sigurimin e cilësisë dhe korrigjimin e fusnotave. Ekipi falënderon Igballe Rogovën, drejtoren ekzekutive të RrGK-së, si dhe ekipin menaxhues të RrGK-së (Adelina Berisha, Besa Shehu dhe Zana Rudi) për përkrahjen e vazhdueshme gjatë gjithë procesit të hulumtimit.

Ekipi falënderon gjithashtu organizatat anëtare të RrGK-së për kontributin e tyre, si dhe zyrtarët/et qeveritarë/e, punëdhënësit/et dhe përfaqësuesit/et e organizatave të shoqërisë civile (OSHC) që ndanë kohën e tyre për të marrë pjesë në këtë hulumtim. RrGK shpreh gjithashtu mirënjohje për Lindita Pirajn për përkrahjen e saj të vazhdueshme në organizimin e hulumtimit në Komunën e Dragashit, Gent Sejdiun për mbështetjen e tij në lidhje me Komunën e Prishtinës dhe Ministrinë e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës për mbështetjen e tyre të vazhdueshme.

RrGK shpreh mirënjohje të thellë për kontributet e dhëna gjatë procesit të rishikimit të raportit nga Florije Kika, Engjëllushe Morina, bashkëpunëtoren e lartë për politika në Këshillin Evropian për Marrëdhënie të Jashtme; Ariana Qosaj-Mustafa, ligjëruese e jashtme në RIT-Kosovo; Arbër Nuhiu nga Qendra për Zhvillimin e Grupeve Shoqërore (CSGD); dhe Resmije Rahmani – Biba nga Organizata e Personave me Distrofi Muskulare të Kosovës (OPDMK).

¹ Partnerët zbatues përfshijnë Qendrën për Hulumtim dhe Krijim të Politikave, Qendrën Aleanca Gjinore për Zhvillim, Qendrën për Promovimin e Shoqërisë Civile, RrGK-në, Women Action, Gender Knowledge Hub dhe Keystone Moldova.

PËRMBLEDHJE EKZEKUTIVE

Hyrje

Transporti i qëndrueshëm nënkupton sisteme mobiliteti që synojnë të reduktojnë emetimet dhe ndikimet mjedisore, të garantojnë siguri dhe përballueshmëri, të përmirësojnë efikasitetin në përdorimin e burimeve dhe të ofrojnë për të gjithë qytetarët qasje të barabartë në lëvizje. Transporti i përgjegjshëm ndaj çështjeve gjinore merr parasysh nevojat, përvojat dhe perspektivat e grave, burrave, vajzave dhe djemve të grupeve dhe profileve të ndryshme, duke krijuar dhe zbatuar opsione mobiliteti që janë të sigurta, të besueshme, të përballueshme dhe të qasshme për të gjithë. Ky raport synon të informojë politikat e transportit të ndjeshme nga aspekti gjinor, bazuar në analizën gjinore të nevojave. Raporti fokusohet në transportin tokësor (duke përjashtuar hekurudhat) dhe përfshin analizën ndërthurëse të nevojave të personave me aftësi të kufizuara, pakicave etnike, personave LGBTQIA+, si edhe të banorëve të zonave rurale dhe urbane, ndër të tjera. Raporti, ashtu si edhe kjo përmbledhje, mbështetet në literaturën dhe të dhënat ekzistuese, në një anketë jo-përfaqësuese të realizuar në mbarë Kosovën, si dhe në grupe të fokusit, intervista dhe studime rasti në komunat e Prishtinës dhe Dragashit.

Korniza përkatëse ligjore dhe e politikave

Për shkak të statusit të saj politik, Kosova nuk mund të bëhet palë në konventat ndërkombëtare të Kombeve të Bashkuara (OKB) lidhur me ndryshimet klimatike dhe transportin. Megjithatë, Qeveria e Kosovës është zotuar për integrimin e disa prej këtyre zotimeve në kornizën ligjore vendore dhe, si rrjedhojë, ka detyrimin për t'i zbatuar ato. Kosova ka ndërmarrë disa hapa drejt përafrimit të legjislacionit të saj me legjislacionin e BE-së në fushën e mobilitetit dhe transportit të ndjeshëm ndaj ndryshimeve klimatike, por nevojiten përpjekje të mëtejshme. Legjislacioni dhe politikat më të vjetra në sektorin e transportit nuk janë të ndjeshme ndaj çështjeve gjinore, ndërsa dokumentet më të fundit shënojnë përparim në këtë drejtim, megjithatë mbetet ende hapësirë për përmirësim. Kosova ka kryer pak vlerësime të ligjeve dhe politikave që përfshijnë analizë të ndikimit gjinor për të informuar dokumentet e reja. Buxheti sipas zërave krijon vështirësi në analizimin e mënyrës se si alokimet buxhetore kontribuojnë në arritjen e objektivave strategjike, përfshirë ato që lidhen me transportin që merr parasysh aspektet gjinore dhe klimatike. Strategjitë dhe planet e veprimit rrallë përmbajnë ndarje të qarta buxhetore në nivel kombëtar apo komunal, çka e vështirëson zbatimin efektiv.

Buxheti i përgjegjshëm gjinor (BPGj) nuk zbatohet ende plotësisht, pavarësisht detyrimeve ligjore. Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës (MMPHI) nuk ka publikuar ende asnjë deklaratë buxhetore gjinore, as shtojcën përkatëse të BPGj-së. Korniza afatmesme e shpenzimeve (KASH) nuk përfshin objektiva, aktivitete apo tregues të lidhur me çështjet gjinore dhe klimatike, çka e bën të vështirë vlerësimin e ndikimit të tyre. Dokumentet e prokurimit, specifikimet e projekteve dhe raportet e auditimit nuk përmbajnë dëshmi për analiza të ndikimit gjinor, konsultime me grupe të ndryshme të grave dhe burrave, apo masa konkrete që adresojnë këto aspekte. Ndikimi gjinor i politikave fiskale dhe shpenzimeve publike në sektorin e transportit mbetet i paqartë.

Qasja, sjelljet dhe perceptimet e grave dhe burrave lidhur me transportin

Gratë kanë më pak gjasa se burrat të zotërojnë të gjitha llojet e transportit tokësor dhe duket se kanë më pak qasje në forma të ndryshme të tij, përveç autobusëve. Në zonat rurale, lidhjet e dobëta kufizojnë qasjen në transportin publik, veçanërisht për komunitetin serb në Kosovë. Personat me aftësi të kufizuara dhe kujdestarët/et (kryesisht gra) hasin vështirësi në përdorimin e autobusëve, taksive dhe infrastrukturës publike si trotualet. Grupet etnike minoritare dhe personat lesbike, gej, biseksualë, trans, queer, aseksualë, interseksualë dhe persona me identitete të tjera (LGBTQAI+) përballen me diskriminim në qasjen në transport. Qasja në mjete transporti me emetime të ulëta, si biçikletat e zakonshme, biçikletat elektrike dhe trotinetët, mbetet e kufizuar, veçanërisht për gratë në zonat rurale. Marrëdhëniet gjinore dhe normat shoqërore kufizojnë qasjen e grave në burime financiare për transport alternativ dhe, në disa komunitete, i pengojnë ato të përdorin biçikletat për shkak të normave që vënë në dyshim përshtatshmërinë e këtij mjeti për gratë. Gratë shfaqin më shumë shqetësime për sigurinë në transport sesa burrat, për shkak të pabarazive gjinore që i ekspozojnë ndaj rrezikut më të madh të ngacmimeve seksuale. Moti i keq dhe ndryshimet klimatike mund të kontribuojnë në aksidente rrugore, por shkaktari kryesor mbetet gabimi njerëzor, veçanërisht sjellja agresive e burrave vozitës, e cila rrezikon më shumë burrat e rinj dhe të tjerët. Ndryshimi i normave gjinore lidhur me përdorimin e automjeteve dhe motoçikletave nga burrat mund të ndihmojë në uljen e numrit të vdekjeve, lëndimeve dhe ndotjes.

Investimet e pamjaftueshme në infrastrukturën për trotualet, korsitë e biçikletave dhe transportin publik ndikojnë në zgjedhjet e mënyrës së transportit, si për gratë ashtu edhe për burrat. Ofrimi i transportit publik dhe alternativave me emetime të ulëta ose zero - si ecja dhe çiklizmi - në mënyrë të sigurt, të shpejtë, të lirë dhe të përshtatshme (sidomos për gratë) do të nxitë përdorimin e tyre. Promovimi i përfitimeve shëndetësore, financiare dhe kohore të këtyre mënyrave mund të ndihmojë më tej në ndryshimin e sjelljeve.

Adresimi i ndryshimeve klimatike përmes ndryshimit të formave të transportit

Shumica e grave dhe burrave janë të shqetësuar për ndryshimet klimatike dhe të interesuar për të përdorur forma alternative të transportit me emetime të ulëta ose pa dioksid karboni, për të zvogëluar ndikimin e tyre në mjedis. Mungesa e interesit për parandalimin dhe zbutjen e ndryshimeve klimatike mund të adresohet përmes edukimit, të kombinuar me përmirësimin e formave alternative të transportit.

Efektet e transportit në jetën tonë

Sistemet e transportit ndikojnë thellë në mundësitë dhe mirëqenien e njerëzve. Qasja e kufizuar ose e pasigurt në transport pengon mundësinë për arsim, punësim, shërbime shëndetësore dhe pjesëmarrje politike - sidomos për gratë, personat me aftësi të kufizuara, të moshuarit dhe pakicat etnike. Kjo rrit rrezikun e përjashtimit social, pasigurisë ekonomike dhe problemeve të shëndetit mendor, duke thelluar kështu pabarazitë ekzistuese. Planifikimi dhe buxheti i përgjegjshëm në sektorin e transportit mund të përmirësojë qasjen në shërbime dhe mundësi kyçe, duke ulur pabarazitë dhe promovuar mirëqenien.

Infrastruktura e dobët e transportit mund të shkaktojë pasoja serioze për shëndetin fizik. Ndotja e ajrit nga transporti kontribuon në sëmundje respiratore dhe kardiovaskulare, disa lloje kanceri dhe probleme me shëndetin riprodhues, duke prekur në mënyrë disproporcionale grupet më të cenueshme dhe duke rënduar sistemet shëndetësore, ekonomitë dhe shoqëritë. Për këtë arsye, çështjet mjedisore dhe shëndetësore duhet të jenë pjesë integrale e zgjidhjeve të qëndrueshme të transportit. Për të ndihmuar politikbërësit të kuptojnë më mirë ndikimet e ndotjes së ajrit nga transporti, nevojiten të dhëna më të detajuara, të ndara sipas gjinisë, moshës dhe faktorëve të tjerë, përfshirë burrat, gratë, vajzat dhe djemtë, gratë shtatzëna, komunitetet e marginalizuara, personat që jetojnë në varfëri, si dhe banorët e zonave rurale krahasuar me ata të zonave urbane. Të dhëna të tilla ndihmojnë në hartimin e politikave dhe investimeve më efektive dhe të ndjeshme nga këndvështrimi gjinor në fushën e transportit.

Praktikat lokale në transport

Planet komunale të mobilitetit që adresojnë çështjet gjinore dhe klimatike nuk kanë pasur ndarje të mjaftueshme buxhetore dhe BPGj, përfshirë në prokurim dhe gjatë gjithë fazave të zbatimit të projekteve. Komunitat duhet të marrin masa të kombinuara për zhvillimin e sistemeve të qëndrueshme të transportit, duke kufizuar përdorimin e veturave dhe ulur emetimet, dhe duke ofruar transport publik të sigurt, efikas, të përbalueshëm dhe të qasshëm, si dhe duke promovuar lëvizshmërinë aktive përmes korsive të biçikletave dhe trotuareve funksionale. Gjithashtu, ekzistojnë mundësi për rritjen e të ardhurave vetanake komunale përmes zbatimit të taksave, tarifave dhe gjobave të lidhura me mbrojtjen e mjedisit dhe menaxhimin e transportit. Të ardhurat e tilla mund të përdoren për përmirësimin gjithëpërfshirës të infrastrukturës së transportit, që merr parasysh kërkesat gjinore dhe klimatike. Kjo analizë përfundon me këto dhe rekomandime të tjera specifike.

Transporti përbën rreth një të katërtën e të gjitha emetimeve të gazeve serrë që vijnë nga energjia dhe është ndër kontribuuesit kryesorë në ndotjen globale.² Varësia e këtij sektori nga lëndët djegëse fosile-të cilat përbëjnë rreth 95% të energjisë së përdorur në transport e bën atë një nga faktorët kryesorë që nxisin ndryshimet klimatike. Djegia e benzinës dhe naftës për automjetet rru-gore, aviacionin dhe transportin detar gjeneron çdo vit miliarda tonë CO₂.³ Në Kosovë, emetimet nga transporti kanë shënuar rritje të shpejtë, ndonëse sektori i energjisë - i dominuar nga termo-centralet me qymyr - mbetet burimi kryesor i emetimeve.⁴ Ndërkohë, transporti është sektori me rritjen më të shpejtë të emetimeve të gazeve serrë, duke përbërë rreth 15% të totalit në vitin 2019.⁵ Rritja e pandërprerë e përdorimit të automjeteve dhe trafikut rrugor po e shndërron këtë sektor në një faktor që luan rol gjithnjë e më të madh në përqekësimin e krizës klimatike.

Gjinia është faktor i rëndësishëm që ndikon në zgjedhjet dhe kufizimet e lëvizshmërisë, si në vendet në zhvillim ashtu edhe në ato të zhvilluara.⁶ Mënyrat se si udhëtojnë dhe e përdorin transportin gratë dhe burrat janë të ndryshme, të ndikuara nga faktorë si ndryshimet në paga, përgjegjësitë për përkujdesje dhe statusi i punësimit. Gratë kanë prirje të bëjnë udhëtime më të shkurtra⁷ dhe më të ndërlikuara, shpesh duke kombinuar transportin publik me atë privat,⁸ ndërsa burrat kanë më shumë gjasa të realizojnë udhëtime me një qëllim të vetëm, duke përdorur automjete private ose forma më të kushtueshme të transportit publik. Mënyrat e lëvizshmërisë së grave zakonisht përfshijnë udhëtime brenda një zone të kufizuar gjeografike, ku ecja në këmbë vazhdon të jetë një mënyrë e zakonshme transporti në shumë kontekste. Çështje si siguria, nevoja për ndalesa të shumta gjatë një udhëtimi (p.sh. dërgimi i fëmijëve në shkollë ose kopsht përpara se të nisen për në punë), si dhe detyrat e shumta të përditshme të kombinuara në një itinerar të vetëm, janë faktorë të rëndësishëm që ndikojnë në mënyrën se si gratë udhëtojnë. Megjithatë, në Kosovë mungon një analizë gjinore gjithëpërfshirëse e sektorit të transportit, pavarësisht potencialit të saj për të informuar më mirë planifikimin e programeve dhe ndarjen e buxheteve.

Duke marrë parasysh këto çështje, ky hulumtim synon të ofrojë njohuri që mbështeten në fakte, që do të ndihmojnë në hartimin e politikave të transportit që marrin parasysh aspektet gjinore dhe ndryshimet klimatike në Kosovë. Nëpërmjet shqyrtimit të mënyrës se si grupe të ndryshme grash dhe burrash e përdorin transportin, hulumtimi synon të identifikojë pengesat, pabarazitë dhe praktikën më të mira në këtë sektor. Qëllimi është të ofrohen zgjidhje konkrete dhe gjithëpërfshirëse, që kontribuojnë në lëvizshmëri të qëndrueshme, barazi sociale dhe aftësisë për t'u për-shtatur ndaj ndryshimeve klimatike. Në thelb, ky hulumtim synon të mbështesë politikëbërësit në

2 Kombet e Bashkuara (OKB), [Fact Sheet Climate Change](#), [Fletë-informuese për ndryshimet klimatike], 2021.

3 David Carlin dhe Maheen Arshad, [Climate Risks in the Transportation Sector](#) [Rreziqet Klimatike në Sektorin e Transportit], (Programi i OKB-së për Mjedisin, maj 2024), 2-3.

4 Republika e Kosovës, Qeveria, [Plani Kombëtar për Energjinë dhe Klimën i Republikës së Kosovës 2025–2030, Drafti i parë](#), (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, 2024).

5 Shtetet e Bashkuara të Amerikës, Agjencia për Mbrojtjen e Mjedisit, [Global Greenhouse Gas Overview](#) [Përmbledhje globale e gazeve serrë], modifikuar për herë të fundit më 31 mars 2025.

6 Muneza Mehmood Alam et al., [Is a Mile for One a Mile for All? A Knowledge Synthesis Report on Gender and Mobility \(2000–20\)](#) [Një milje për të gjithë? Raport sintezë i njohurive mbi gjininë dhe mobilitetin (2000–2020)], [Mobility and Transport Connectivity \(MTC\) Series](#) (Grupi i Bankës Botërore, 2022).

7 Parlamenti Evropian, Drejtoria e Departamentit për Të Drejtat e Qytetarëve dhe Çështjet Kushtetuese, Drejtoria e Përgjithshme për Politikën e Brendshme, [Women and Transport](#) [Gratë dhe transporti], f.54, dhjetor 2021.

8 Wei-Shiuen Ng dhe Ashley Acker, Forumi Ndërkombëtar i Transportit, [Understanding Urban Travel Behaviour by Gender for Efficient and Equitable Transport Policies](#) [Kuptimi i sjelljeve të udhëtarëve urbanë sipas gjinisë për politika transporti efikase dhe të drejta], shkurt 2018.

krijimin e sistemeve të transportit që janë të qasshme, të sigurta dhe të përgjegjshme ndaj nevojave të ndryshme të grave dhe burrave - veçanërisht të atyre që shpesh mbeten të marginalizuar. Në këtë kontekst, ai i përgjigjet rekomandimit të vlerësimit përfundimtar të Programit të Kosovës për Barazi Gjinore për të kryer një analizë të transportit, me qëllim të informojë Programin e ri të ardhshëm.⁹ Për më tepër, siç inkurajohet nga Plani i veprimit gjinor (PVGj) III,¹⁰ i Bashkimit Evropian (BE), kjo analizë gjinore specifike për sektorin mund të shërbejë për të mbështetur reformat e ardhshme që lidhen me procesin e anëtarësimit në BE. Në përputhje me PVGj III të BE-së, gjatë gjithë raportit, termi “të ndryshëm/ndryshme” përdoret për t’iu referuar dallimeve ndërthurëse që mund të ndikojnë në qasjen në transport për gratë dhe burrat e moshave të ndryshme, nga zona të ndryshme gjeografike, me etni të ndryshme, me aftësi të ndryshme - përfshirë personat me aftësi të kufizuara - si dhe me orientime dhe identitete seksuale të ndryshme.

METODOLOGJIA

Ky seksion përshkruan metodologjinë e përdorur në këtë hulumtim, duke përfshirë pyetjet e hulumtimit, konceptet kyçe, kornizat analitike, metodat e mbledhjes dhe analizës së të dhënave, si dhe kufizimet, vlefshmërinë dhe besueshmërinë e saj. Hulumtimi sasior është realizuar nga korriku deri në dhjetor 2024, ndërsa ai cilësor është zhvilluar nga marsi 2024 deri në gusht 2025.

Pyetjet e hulumtimit

Ky hulumtim synon t’u përgjigjet pyetjeve dhe nënpyetjeve në vijim:

1. Deri në çfarë mase gra dhe burra të grupeve/profileve të ndryshme kanë qasje dhe përdorin forma të ndryshme të transportit? Cilat janë sjelljet dhe mënyrat e tyre të udhëtimit? Cilat janë mendimet dhe përvojat e tyre lidhur me përdorimin dhe qasjen në opsionet e transportit? Si ndikon transporti publik në jetën e tyre socio-ekonomike?
2. Si ndikojnë pushteti, institucionet, praktikat, pjesëmarrja, pronësia dhe qasja në burime në zgjedhjet e transportit të individëve (grave dhe burrave të ndryshëm)? Si ndikojnë këta faktorë në politikat dhe buxhetet e miratuara dhe të zbatuara?
3. Sa të ndjeshme ndaj çështjeve gjinore janë ligjet, politikat dhe buxhetet aktuale të sektorit të transportit?
4. Cilat janë opsionet e mundshme për përmirësimin e fokusit ndaj barazisë gjinore në fushën e transportit? Cilat janë kostot përkatëse? Kush do të përfitojë nga këto?¹¹
5. Cilat do të jenë ndikimet e mundshme të politikave dhe buxheteve të përgjegjshme nga aspekti gjinor në transport në kuptimin e qëndrueshmërisë, gjithëpërfshirjes dhe ndryshimeve klimatike?

9 Republika e Kosovës, Qeveria, Zyra e Kryeministrit, Agjencia për Barazi Gjinore, “[The Final Evaluation Report of the Kosovo Program for Gender Equality 2020-2024](#)” [Raporti Përfundimtar i Vlerësimit të Programit të Kosovës për Barazi Gjinore 2020-2024], (2024), 95.

10 Shërbimi Evropian i Veprimit të Jashtëm (EEAS), “[Gender Action Plan III & Its Key Areas of EU Engagement](#)” [Plani i veprimit gjinor III dhe fushat kyçe të angazhimit të BE-së], n.d.

11 Kjo pyetje e hulumtimit synonte në mënyrë ambicioze të vlerësonte kostot e opsioneve të politikave për përmirësimin e ndjeshmërisë gjinore në transport. Megjithatë, më vonë ekipi i hulumtimit e hoqi këtë pyetje, pasi ajo tejkalonte fushëveprimin dhe burimet në dispozicion për këtë hulumtim.

Metodat e hulumtimit

Për t'u përgjigjur këtyre pyetjeve, RrGK përdori një qasje të kombinuar metodologjike. **Rishikimi i dokumenteve** përfshinte literaturën ekzistuese, të dhënat institucionale, statistikën, si dhe legjislacionin, politikat dhe buxhetet që lidhen me transportin nga perspektiva gjinore dhe ajo e ndryshimeve klimatike. **Analiza e përmbajtjes** përfshiu vlerësimin e kornizës ligjore kombëtare dhe ndërkombëtare, traktateve dhe direktivave të Bashkimit Evropian (BE), në kontekstin e zotimit të Kosovës për përafrimin me standardet e BE-së, si pjesë e procesit të anëtarësimit. Gjithashtu u shqyrtuan strategjitë, planet e veprimit dhe politikat përkatëse, me synim vlerësimin e asaj nëse dhe deri në çfarë mase korniza ligjore e Kosovës që lidhet me transport adreson çështjet e ndryshimeve klimatike dhe barazisë gjinore, duke përdorur qasjen e “semaforit” (Figura 1). Kjo qasje përdor një sistem me ngjyra të ngjashme me semaforin, për të paraqitur vizualisht shkallën e fokusit ndaj çështjeve të barazisë gjinore të një ligji, politike apo programi të caktuar. RrGK vlerësoi gjithashtu fokusin ndaj çështjeve të barazisë gjinore në treguesit, pikënisjet dhe objektivat e strategjive dhe planeve qeveritare, si dhe në proceset e prokurimit dhe ndarjes së buxhetit në sektorin e transportit. U analizuan gjithashtu procesverbalet e diskutimeve të komisioneve parlamentare përkatëse lidhur me çështjet e transportit dhe ndryshimet klimatike nga perspektiva gjinore.

Intervistat gjysmë të strukturuar u realizuan me përfaqësues të institucioneve përgjegjëse për hartimin dhe zbatimin e ligjeve, politikave dhe programeve që lidhen me ndryshimet klimatike dhe transportin publik; përfaqësues komunalë nga drejtoritë e planifikimit urban, shërbimeve publike dhe barazisë gjinore; akterë dhe kontraktuesit ndërkombëtarë që mbështesin reformat në fushat e ndryshimeve klimatike dhe transportit; si dhe me organizata të shoqërisë civile (OSHC) që punojnë me persona me aftësi të kufizuara, komunitete pakicë, në zona rurale, me qëllim të adresimit të ndryshimeve klimatike, përmirësimit të planifikimit hapësinor dhe avancimit të barazisë gjinore. Gjithashtu, u intervistuan edhe ekspertë të fushave përkatëse. Intervistat e strukturuar u zhvilluan me persona që ecin në këmbë, përdorin biçikleta apo autobusë, të përzgjedhur përmes mostrës me variacion.

Studimet e rasteve kombinuan metodat e përziera të përmendura më herët, duke u përqendruar në dy komuna: Prishtina u përzgjedh për shkak të ndikimit të saj të gjerë mbi popullsinë në Kosovë, duke qenë se opsionet për politika të transportit të përgjegjshme ndaj çështjeve gjinore do të kishin efekt më të madh dhe përfitues më të shumtë. Po ashtu, për shkak të përpjekjeve të fundit për përmirësimin e transportit, u hipotetizua si një “rast më i mirë” dhe shembull i mundshëm i praktikave të mira. Në anën tjetër, Dragashi u përzgjedh si një rast i hipotetizuar ku gratë dhe burrat e grupeve të ndryshme përballen me sfida në qasjen ndaj transportit, për shkak të karakterit të tij rural. Studimet përfshinin gjithashtu intervista shtesë me zyrtarë përgjegjës për transportin, barazinë gjinore, mbrojtjen e mjedisit dhe fusha të tjera përkatëse.

Vëzhgimi i infrastrukturës rrugore dhe trotuareve u përqendrua në dy komunat e studiuar, duke përfshirë qasjen në trotuare për persona me aftësi të kufizuara dhe karroca fëmijësh. Vlerësimi mori në konsideratë faktorë të tillë si bordura të pjerrëta, sipërfaqet e rrafshëta, shtrimin i pllakave taktile për personat e verbër dhe sinjalet akustike në kryqëzime të ngarkuara. Analiza e **transportit publik**¹² përfshiu përcaktimin e rrugëve të autobusëve dhe vlerësimin e përputhshmërisë së tyre me oraret, saktësinë e orareve digjitale dhe qasjen fizike për personat që përdorin karroca fëmijësh dhe ata me aftësi të kufizuara që përdorin pajisje ndihmëse për lëvizje. Gjithashtu u vëzhgua përbërja demografike e përdoruesve të linjave të autobusëve në periudha të ndryshme të ditës, duke përfshirë edhe fundjavat. Vëzhgimi i korsive të biçikletave përfshiu përcaktimin e tyre,

12 Linjat e autobusëve të vëzhguar në Prishtinë përfshinin linjat e Trafikut Urban 1, 1A, 3, 3B, 3C, 4, 7C, 15 dhe 19.

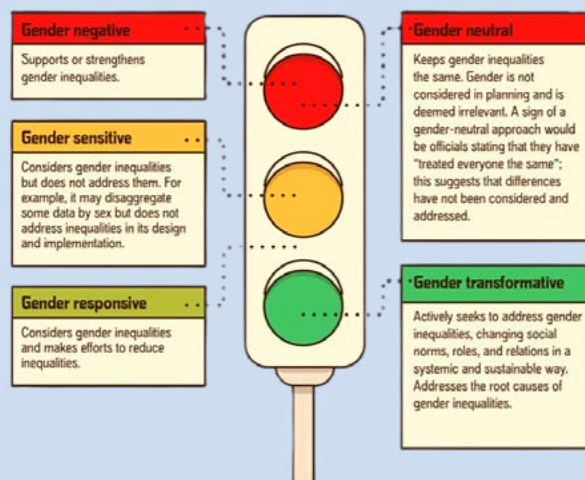


Figura 1. Qasja e semaforit për matjen e ndjeshshmërisë gjinore

identifikimin e rrugëve kryesore aty ku ato do të ishin të dobishme, si dhe vlerësimin e sigurisë dhe gjerësisë. Vendndodhjet u përzgjedhën bazuar në frekuencën e përdorimit.

RrGK organizoi gjashtë **grupe fokusi** në Dragash, përfshirë dy me gra shqiptare, dy me burra shqiptarë, një me gra gorane dhe boshnjake, dhe një me burra goranë dhe boshnjakë. Për më tepër, u mbajtën edhe tre grupe fokusi online me OShC-të dhe aktivistë që punojnë me persona me aftësi të kufizuara, komunitetet rom, ashkali dhe egjiptian, si dhe me personat LGBTQAI+.

Anketa online në gjithë Kosovën u realizua nga kompania e kontraktuar (MNForce) gjatë periudhës qershor–gusht 2024. MNForce dërgoi 11,000 ftesa për pjesëmarrje nëpërmjet paneleve ekzistuese të partnerëve të saj në Kosovë. Në mungesë të numrit të mjaftueshëm nga këto panele për mostrën e synuar, u përdorën metoda alternative, si shpërndarja në rrjetet sociale, e cila përbën rreth 5% të përgjigjeve. MNForce aplikoi metodën e intervistimit të asistuar nga kompjuteri përmes internetit (CAWI), ku pjesëmarrësit iu përgjigjën pyetjeve në një platformë ekzistuese online. Për të siguruar që mostra po pasqyronte strukturën e përgjithshme të popullsisë, u përdorën kuota bazuar në moshën, gjininë dhe karakteristika të tjera kyçe. Pjesëmarrësit në panele u shpërblyen pas përfundimit të anketës. Nga gjithsej 1,100 anketa të përfunduara, morën pjesë 545 gra, 542 burra dhe 13 persona që preferuan të mos deklaronin gjininë e tyre.

Analiza e të dhënave

Të dhënat u analizuan në përputhje me pyetjet e hulumtimit. RrGK i trajtoi të dhënat e anketës përmes programit SPSS, duke përfshirë edhe analizën e kryqëzuar të dy ose më shumë variablave sipas gjinisë. Analiza cilësore përfshiu kodimin e të dhënave të mbledhura nga intervistat dhe vëzhgimet, në përputhje me pyetjet e hulumtimit. Gjatë këtij procesi u ndoq një qasje ndërthurëse, duke marrë parasysh moshën, aftësinë e kufizuar, vendbanimin, përkatësinë etnike dhe statusin ekonomik. Të gjitha të dhënat numerike të paraqitura në raport janë rumbullakosur në numrin, euron ose përqindjen më të afërt, për të lehtësuar lexueshmërinë.

Kufizimet

Hulumtimi u fokusua në transportin tokësor, duke përjashtuar hekurudhat. Për shkak të kufizimeve të burimeve, një nga kufizimet kryesore ishte përdorimi i anketës online në vend të anketës ballë për ballë. Anketa online përjashtoi në masë të madhe grupet etnike pakicë, personat e moshuar, popullsinë rurale dhe grupet e tjera të marginalizuara, të cilët nuk ishin pjesë e paneleve ekzistuese të kompanive ose nuk arriteshin përmes reklamave në rrjetet sociale. Përjashtimi i tyre

ka të ngjarë të ketë shtrembëruar rezultatet e anketës duke nënpërfaqësuar barrierat me të cilat përballen, si dhe nevojat e tyre, dhe kështu kufizuar saktësinë dhe mundësinë e përgjithësimit të gjetjeve.¹³ Si rezultat, anketa nuk përfshiu një mostër përfaqësuese dhe të përzgjedhur në mënyrë të rastësishme, prandaj rezultatet nuk mund të përgjithësohen për popullatën e gjerë të Kosovës. MNForce u përball gjithashtu me disa sfida gjatë realizimit të anketës, përfshirë vështirësitë në identifikimin e ofruesve të besueshëm të të dhënave, dallimet gjuhësore mes vendeve dhe vështirësitë logjistike në koordinimin e shpërndarjes së anketës në rajone të ndryshme, çka shtoi kufizime të mëtejshme në procesin e mbledhjes së të dhënave. Disa pjesëmarrës preferuan të mos e deklarojnë gjininë e tyre, dhe njëri u identifikua si jo-binar; megjithatë, madhësia e vogël e mostrës nuk lejonte nxjerrjen e përfundimeve përkatëse, prandaj, përgjigjet e tyre nuk janë përfshirë në gjetjet e ndara sipas gjinisë.¹⁴ RrGK u përpoq të mbledhë informata shtesë për grupet e nënpërfaqësuarat përmes intervistave dhe grupeve të fokusit.

Vlefshmëria

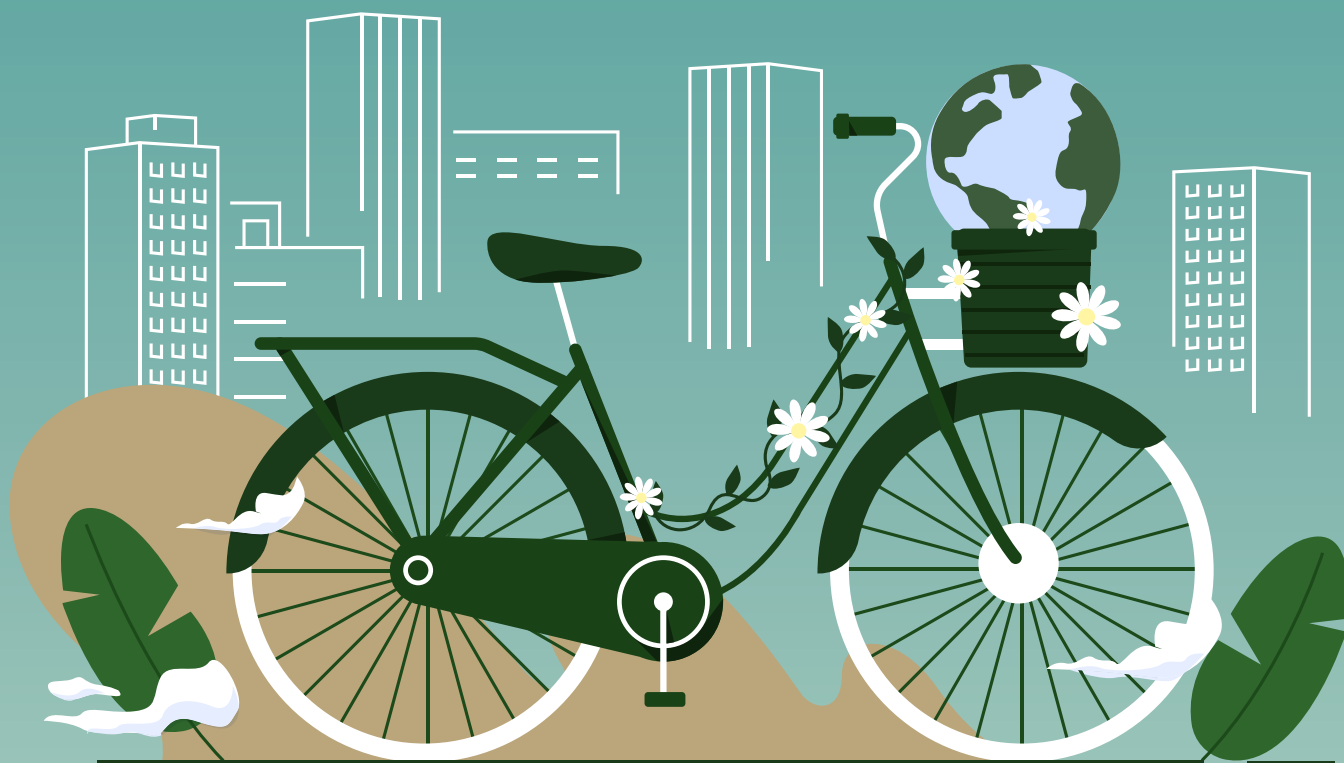
Gabimi është i pashmangshëm në çdo hulumtim, por ekipi hulumtues është përpjekur ta minimizojë atë përmes triangulimit të metodave, burimeve të të dhënave dhe hulumtuesve të përfshirë. Fushat ku ekziston mundësia për gabime janë identifikuar në mënyrë transparente. Për anketën, marzhi i gabimit ishte rreth 5 pikë përqindjeje, me një nivel besueshmërie prej 95%. Gjithashtu, janë përdorur mekanizma për verifikimin e pjesëmarrësve, me qëllim të reduktimit të gabimeve të mundshme.

Rreth këtij raporti

Ky raport fillimisht analizon ndjeshmërinë gjinore të kornizës ligjore të Kosovës lidhur me transportin që është i përgjegjshëm ndaj ndryshimeve klimatike, përfshirë dokumentet buxhetore. Më pas, shqyrton qasjen në transport, sjelljet dhe perceptimet e grave dhe burrave në transport, si dhe perceptimet mbi ndryshimet klimatike dhe gatishmërinë për të ndryshuar mënyrat e transportit për të adresuar këto ndryshime. Në vijim, diskutohen ndikimet që ka transporti në aspekte të ndryshme të jetës. Në fund, analizohen mësimet e nxjerra nga praktikatat lokale në dy komuna: Prishtinë dhe Dragash. RrGK ofron rekomandime për akterë të ndryshëm, me qëllim që të kontribuojnë në ndërtimin e një sistemi transporti më të ndjeshëm ndaj barazisë gjinore dhe ndryshimeve klimatike.

¹³ Shih Shtojcën 4.

¹⁴ Pra, raportimi i madhësisë së mostrës ("n") në të gjitha fusnotat nuk përputhet me shumën e madhësive të mostrës sipas gjinisë; diferenca përbëhet nga pjesëmarrësit që kanë zgjedhur "tjetër" ose kanë preferuar të mos e deklarojnë gjininë e tyre.



KAPITULL I

Vlerësimi I Ndjeshmërisë Gjinore Në Kornizën Ligjore Të Transportit Në Kosovë

Ky kapitull i përgjigjet pyetjes së tretë të hulumtimit: sa e ndjeshme ndaj çështjeve gjinore është korniza ligjore, politikat dhe buxhetet ekzistuese në sektorin e transportit? Së pari, në këtë kapitull shqyrtohen zotimet e Kosovës ndaj marrëveshjeve dhe instrumenteve ndërkombëtare që kanë të bëjnë me barazinë gjinore, ndryshimet klimatike dhe transportin. Më pas, përmes një analize gjinore, vlerësohet shkalla e integritetit të perspektivës gjinore brenda kësaj kornize. Në përfundim, ofrohen sugjerime për përmirësimin e kornizës ligjore të Kosovës, të cilat janë përmbledhur në kapitullin e rekomandimeve.

Marrëveshjet dhe instrumentet ndërkombëtare

Kjo pjesë shqyrton marrëveshjet dhe instrumentet ndërkombëtare kyçe për adresimin e ndryshimeve klimatike nga perspektiva gjinore, si dhe se në çfarë mase ato janë integruar në kornizën ligjore të Kosovës.

Konventa kornizë e OKB-së për ndryshimet klimatike

E themeluar në vitin 1992, Konventa kornizë e Kombeve të Bashkuara për ndryshimet klimatike (UNFCCC) thekson se përballja me ndryshimet klimatike kërkon bashkëpunim të ngushtë ndërmjet të gjitha vendeve, duke marrë parasysh përgjegjësitë, kapacitetet dhe kushtet e tyre të ndryshme socio-ekonomike. Konventa nënvizon rëndësinë e qasjeve të rrepta shkencore, gjithëpërfshirëse dhe të qëndrueshme për të kuptuar dhe adresuar në mënyrë efektive sfidat klimatike, duke balancuar aspektet mjedisore, shoqërore dhe ekonomike.¹⁵ Edhe pse Kosova nuk mund të bëhet palë në UNFCCC për shkak të statusit të saj politik dhe mosnjohjes nga OKB-ja,¹⁶ ajo është zotuar vullnetarisht të hartojë Kontributet e përcaktuara në nivel kombëtar (KKP).¹⁷ Këto kontribute përfaqësojnë planet kombëtare për t'u përballur me ndryshimet klimatike, të kërkuara nga Marrëveshja e Paris-it, dhe dorëzohen çdo pesë vjet. Qëllimi i tyre është të reduktojnë emetimet dhe të përshtaten me ndryshimet klimatike, duke rritur gradualisht nivelin e ambicieve.¹⁸ Të gjitha KKP-të e dorëzuara regjistrohen në një platformë publike që menaxhohet nga sekretariati i UNFCCC-së.¹⁹

Edhe pse Konventa është **neutrale** nga aspekti **gjinor**, pasi nuk përfshin perspektivë të qartë gjinore, neni 4 thekson rëndësinë e kuptimit të ndikimeve socio-ekonomike që lidhen me adresimin e ndryshimeve klimatike. Ky nen përfshin zotime për rritjen e bashkëpunimit në hulumtime shkencore, teknologjike dhe socio-ekonomike, me qëllim menaxhimin më efektiv të këtyre ndryshimeve. Në këtë kontekst, promovohet zhvillimi i hulumtimeve mbi shkaqet, pasojat dhe dinamikën

15 OKB, *Konventa Kornizë e Kombeve të Bashkuara për Ndryshimet Klimatike*, 1992, f. 2.

16 Programi i OKB-së për Zhvillim (UNDP), *Global, Climate Promises, Kosovë*, , janar 25, 2023.

17 Partneriteti KPK, *COP28: Kosovo's first inclusive and voluntary NDC* [KKP i parë gjithëpërfshirës dhe vullnetar i Kosovës]. n.d. Që nga maji 2025, kjo nuk ishte publikuar ende.

18 UNFCCC, *"Nationally Determined Contributions (NDCs)"* [Kontributet e përcaktuara në nivel kombëtar (KKP)] n.d.

19 UNFCCC, *"NDC Registry"* [Regjistri për KKP], n.d.

kohore të ndryshimeve klimatike, si dhe mbi pasojat socio-ekonomike të strategjive të ndryshme të reagimit.²⁰ Megjithatë, do të ishte e dobishme që kjo konventë të theksonte edhe nevojën për një analizë ndërthurëse gjinore, e cila do të ndihmonte në orientimin e hulumtimeve të tilla.

Marrëveshja e Parisit

Marrëveshja e Parisit synon ta forcojë zbatimin e UNFCCC-së, duke rritur përgjigjen globale ndaj kërcënimeve nga ndryshimet klimatike, në kuadër të zhvillimit të qëndrueshëm dhe eliminimit të varfërisë. Qëllimi kryesor është të kufizohet rritja e temperaturës mesatare globale nën 2°C, të rritet aftësia për t'u përshtatur me efektet e ndryshimeve klimatike – përfshirë nxitjen e zhvillimit me emetime të ulëta, pa cenuar prodhimin ushqimor – si dhe të orientohet fluksi financiar drejt një zhvillimi të qëndrueshëm, me emetime të ulëta dhe rezistencë ndaj ndryshimeve klimatike.²¹

//

Palët, kur ndërmarrin veprime për të adresuar ndryshimet klimatike, duhet të respektojnë, promovojnë dhe marrin parasysh detyrimet e tyre përkatëse lidhur me të drejtat e njeriut, të drejtën për shëndet, si dhe të drejtat e popujve indigjenë, të komuniteteve lokale, migrantëve, fëmijëve, personave me aftësi të kufizuara dhe personave në situata të cenueshme, përfshirë edhe të drejtën për zhvillim. Po ashtu, ato duhet të sigurojnë barazi gjinore, fuqizimin e grave dhe drejtësi ndërbreznore

Marrëveshja ndjek një qasje të **përgjegjshme** nga aspekti **gjinor**, pasi neni 7 thekson rëndësinë e masave të përshtatjes që drejtohen nga vetë vendet, që janë të përgjegjshme nga aspekti gjinor, gjithëpërfshirëse dhe transparente. Këto veprime duhet të marrin parasysh grupet, komunitetet dhe ekosistemet më të cenueshme, të bazohen në njohuritë më të avancuara shkencore dhe, kur është e mundur, në njohuritë tradicionale dhe vendase. Qëllimi është që masat e përshtatjes të integrohen në politikat dhe iniciativat përkatëse socio-ekonomike dhe mjedisore, sipas nevojës.²² Më tej, neni 11 thekson se përpjekjet për ndërtimin e kapaciteteve në kuadër të kësaj Marrëveshjeje synojnë të forcojnë aftësitë e vendeve në zhvillim - veçanërisht të vendeve më pak të zhvilluara dhe atyre më të cenueshme ndaj ndikimit të ndryshimeve klimatike. Këto përpjekje duhet të jenë të përshtatura me nevojat kombëtare, të drejtuara nga vetë vendet dhe të nxisin pronësinë e palëve, veçanërisht të vendeve në zhvillim, në të gjitha nivelet e administrimit. Bazuar në përvojat e mëparshme, përfshirë ato në kuadër të UNFCCC-së, ndërtimi i kapaciteteve duhet të jetë një proces efektiv, i qëndrueshëm dhe gjithëpërfshirës, që adreson diversitetin e çështjeve dhe është i ndjeshëm ndaj çështjeve gjinore.²³ Edhe pse Kosova nuk mund të jetë palë e Marrëveshjes së Parisit,²⁴ ajo ka dorëzuar vullnetarisht KPK-në e saj të parë.²⁵

²⁰ Po aty.

²¹ OKB, [Paris Agreement](#) [Marrëveshja e Parisit], 2015, f. 3.

²² Po aty., f. 9.

²³ Po aty., f. 15.

²⁴ UNDP, [Kosovë, UNDP Climate Promises](#), janar 25, 2023.

²⁵ Republika e Kosovës, Qeveria, [Kontributet e para dhe vullnetare të Kosovës, të përcaktuara në nivel kombëtar \(KPK\)](#), mars 2025.

Kontributet e përcaktuara në nivel kombëtar

Kosova dorëzoi KPK-në e saj të parë vullnetare,²⁶ duke shënuar një hap të rëndësishëm drejt përfundimit të veprimeve kombëtare për klimën me përpjekjet rajonale dhe globale. Edhe pse Kosova nuk është palë e UNFCCC-së, KPK-ja reflekton angazhimin e saj të plotë në zbutjen dhe përshtatjen ndaj ndryshimeve klimatike. Dokumenti përshkruan prioritetet kryesore, përfshirë uljen e emetimeve të gazeve serrë, zhvillimin e qëndrueshëm ndaj klimës dhe zbatimin e politikave të ndjeshme nga aspekti gjinor, teksa identifikon boshllëqe të konsiderueshme financiare që duhet të mbushen për të arritur këto synime.

Qëllimet kryesore të KPK-së fokusohen në tre fusha: zbutje, përshtatje dhe qasje gjithëpërfshirëse. Në fushën e zbutjes, Kosova synon të dekarbonizojë ekonominë e saj dhe të ulë emetimet e gazeve serrë në përputhje me Planin Kombëtar për Energji dhe Klimë (PKEK), duke integruar veprime në sektorë të ndryshëm si energjia, mbeturinat, bujqësia dhe pyjet. Përpjekjet për përshtatje përqendrohen në forcimin e reziliencës ndaj përmblytjeve, thatësirave, valëve të nxehtësisë dhe zjarreve në natyrë, përmes promovimit të infrastrukturës së gjelbër, ripyllëzimit dhe Strategjisë së veçantë për përshtatjen ndaj ndryshimeve klimatike. Qëllimet ndërsektoriale theksojnë veprimet klimatike të përgjegjshme nga aspekti gjinor, të bazuara në të drejtat e njeriut dhe të orientuara drejt paqes, duke siguruar që politikat klimatike të jenë gjithëpërfshirëse dhe të drejta.

KPK-ja integron në mënyrë të qartë barazinë gjinore. Dokumenti synon të sigurojë që politikat e zbutjes dhe përshtatjes të jenë të ndjeshme ndaj perspektivës gjinore dhe të bazuara në parimet e të drejtave të njeriut. Në të theksohet se politikat mjedisore të mëparshme kanë pasur mungesë të konsideratës gjinore, por theksohet përparimi i arritur përmes aplikimit të Vlerësimit të Ndikimit Gjinor (VNGj) në procesin e PKEK. KPK-ja kërkon përdorimin sistematik të VNGj-ve në politikat e ardhshme klimatike dhe përmirësimin e mbledhjes së të dhënave të ndara sipas gjinisë për të monitoruar më mirë rezultatet. Kjo qasje synon të garantojë që projektet e financimit për klimën, veçanërisht ato që synojnë energjinë e ripërtëritshme dhe reziliencën e komunitetit, të sjellin përfitime të barabarta për gratë dhe burrat.

Zbatimi i planit mund të pengohet nga qasja e kufizuar në financimin për veprimet klimatike, një sfidë që e dallon Kosovën nga vendet e tjera fqinje në rajon. Për shkak se Kosova nuk është palë e UNFCCC-së, ajo nuk mund të përdorë instrumentet kryesore të financimit të lidhura me UNFCCC-në, përfshirë Fondin Global të Mjedisit (GEF), Fondin e Gjelbër për Klimën, Fondin e Veçantë për Ndryshimet Klimatike dhe Fondin për Përshtatjen ndaj Ndryshimeve Klimatike. Për pasojë, Kosova duhet të kërkojë rrugë alternative financimi, si mbështetje nga donatorët dypalësh, bashkë-financim nga sektori privat dhe mekanizma të tjerë jashtë mekanizmave të UNFCCC-së, për të mbuluar boshllëkun e vlerësuar prej 2.9 miliardë eurosh për zbutjen (dhe nevojën totale prej 4.9 miliardë eurosh deri në vitin 2030) dhe për të arritur objektivat e përcaktuara në KPK-në e saj.

Protokolli i Kiotos

Protokolli i Kiotos i vitit 1997 shërbeu si udhërrëfyes për zbatimin e UNFCCC. Neni 13 i tij i ngarkon Konferencën së Palëve (KeP) detyrën për të shqyrtuar dhe vlerësuar në mënyrë të vazhdueshme zbatimin e Protokolli. KeP ka të drejtë të marrë vendime që synojnë zbatimin efektiv të tij, si dhe të vlerësojë ndikimin e përgjithshëm të masave të ndërmarra mbi mjedisin, ekonominë dhe

shoqërinë.²⁷ Për shkak se Kosova nuk është anëtare e OKB-së, ajo nuk e ka nënshkruar dhe as ratifikuar Protokollin.²⁸ Megjithatë, ndonëse nuk ka ndonjë obligim²⁹ të detyrueshëm, Kosova ka ndërmarrë vullnetarisht përpjekje për të përafuar politikat e saj me Objektivat e Zhvillimit të Qëndrueshëm (OZHQ) dhe është zotuar për hartimin e KPK-ve. Në të njëjtën mënyrë, Kosova mund të punojë në mënyrë vullnetare drejt përmbushjes së objektivave të Protokollit, pavarësisht statusit të saj në OKB. Protokollin është **neutral** nga aspekti **gjimor**, por njih detyrimet sociale dhe ekonomike të palëve nënshkruese.

Korniza Sendai për reduktimin e rrezikut nga fatkeqësitë 2015-2030

E miratuar në Sendai, Japoni, gjatë Konferencës së Tretë Botërore të OKB-së për Reduktimin e Rrezikut nga Fatkeqësitë në vitin 2015, Korniza Sendai pason Kornizën e Veprimit të Hyogo-s 2005–2015, e cila kishte për qëllim forcimin e qëndrueshmërisë përballë fatkeqësive. Kjo kornizë thekson lidhjen e ngushtë midis ndryshimeve klimatike dhe fatkeqësive natyrore. Këto të fundit, shpesh të përkeqësuar nga ndikimet klimatike, po bëhen gjithnjë e më të shpeshta dhe më të rënda, duke penguar përparimin drejt zhvillimit të qëndrueshëm³⁰. Rritja e ekspozimit të njerëzve dhe pasurive ndaj rreziqeve po tejkalon përpjekjet për të ulur cenueshmërinë, duke krijuar rreziqe të reja dhe duke shkaktuar humbje të vazhdueshme, që ndikojnë negativisht në ekonomi, shoqëri, shëndetësi, kulturë dhe mjedis - në afat të shkurtër, të mesëm dhe të gjatë, veçanërisht në nivel lokal.³¹ Korniza thekson rolin thelbësor të shoqërisë civile, vullnetarëve dhe organizatave me bazë në komunitet si partnerë të domosdoshëm të institucioneve publike në përpjekjet për reduktimin e rrezikut nga fatkeqësitë, pasi këto grupe ofrojnë njohuri të posaçme dhe udhëzime praktike për zhvillimin dhe zbatimin e kornizave. Në mënyrë të veçantë, theksohet rëndësia e përfshirjes aktive të grave në të gjitha nivelet e procesit, ndërsa politikat, planet dhe programet duhet të jenë të përgjegjshme ndaj dimensionit gjimor. Gjithashtu, përfshirja e fëmijëve, personave me aftësi të kufizuara, të moshuarve, popujve indigjenë dhe migrantëve konsiderohet thelbësore për hartimin e strategjive gjithëpërfshirëse dhe të përshtatura për nevojat e të gjithëve.³² Kësisoj, Korniza reflekton fokus ndaj çështjeve gjimore, duke theksuar nevojën për të marrë parasysh kërkesat dhe nevojat e ndryshme të grupeve të popullsisë. Edhe pse Kosova nuk ka mundur të nënshkruajë zyrtarisht Kornizën Sendai, ajo ka krijuar Strategjinë dhe planin e veprimit për reduktimin e rrezikut nga fatkeqësitë (2016-2020)³³ dhe, më pas, Strategjinë shtetërore për reduktimin e rrezikut nga fatkeqësitë natyrore dhe fatkeqësitë tjera (2023-2028), të cilat u hartuan në përputhje me parimet e Kornizës Sendai.³⁴

27 OKB, [Kyoto Protocol to the United Nations Framework Convention on Climate Change](#) [Protokollin i Kiotos mbi Konventën Kornizë për Ndryshimet Klimatike], FCCC/CP/1997/L.7/Add.1, 1997, f. 15.

28 Mevlan Qafleshi, Driton R Kryeziu dhe Driton Qafleshi, [“A Review on the Kosovo’s Challenge on Green Energy Generation and Paris Climate Agreement”](#) (Punim i prezantuar në Konferencën Ndërkombëtare të UBT-së, Prishtinë, 2021).

29 Ergin Hajredini, [“Kosovo”](#) (Romë: Organizata e Ushqimit dhe Bujqësisë e Kombeve të Bashkuara), n.d.

30 Konventa Ndërkombëtare për Mbrojtjen e Bimëve, Faktorët përcaktues të rrezikut: ekspozimi dhe cenueshmëria.

31 Asambleja e Përgjithshme e OKB-së, [Sendai Framework for Disaster Risk Reduction 2015 – 2030](#) [Korniza e Sendait për zvogëlimin e rrezikut nga fatkeqësitë 2015–2030], A/RES/69/283, 3 qershor 2015, f. 3.

32 Po aty. f. 19.

33 Qeveria e Republikës së Kosovës [Strategjia për Zvogëlimin e Rrezikut nga Fatkeqësitë dhe Planin e Veprimit 2016–2020](#), 2015.

34 Qeveria e Republikës së Kosovës, Ministria e Punëve të Brendshme, [Strategjia për Zvogëlimin e Rrezikut nga Fatkeqësitë dhe Planin e Veprimit 2023–2028](#), 2022.

Agjenda 2030 për zhvillim të qëndrueshëm

Agjenda 2030 e Kombeve të Bashkuara synon të promovojë mirëqenien e njerëzve, të mbrojtë planetin dhe të nxisë prosperitetin. Shtatëmbëdhjetë Objektivat e Zhvillimit të Qëndrueshëm (OZHQ) dhe 169 objektivat përkatës bazohen në Objektivat e Zhvillimit të Mijëvjeçarit dhe synojnë të përmbyllin punën e papërfunduar të tyre.³⁵ Objektivat përfshijnë mbrojtjen e të drejtave të njeriut, arritjen e barazisë gjinore dhe fuqizimin e të gjitha grave dhe vajzave, si dhe integrimin e dimensioneve ekonomike, sociale dhe mjedisore në zhvillimin e qëndrueshëm. Agjenda zotohet për mbrojtjen e planetit nga degradimi, përmes konsumit dhe prodhimit të qëndrueshëm, menaxhimit efikas të burimeve natyrore dhe veprimit urgjent ndaj ndryshimeve klimatike. Agjenda nënvizon se arritja e barazisë gjinore dhe fuqizimi i grave dhe vajzave janë thelbësore për përparim në të gjithë objektivat dhe synimet.³⁶ Për rrjedhojë, Agjenda është e **përgjegjshme** nga aspekti **gjinor**.

Në mënyrë të vezantë, OZHQ 5 për barazinë gjinore synon të arrijë barazi gjinore dhe të fuqizojë të gjitha gratë dhe vajzat. Ky objektiv përfshin eliminimin e të gjitha formave të dhunës, sigurimin e qasjes së barabartë në arsim, kujdes shëndetësor dhe punësim të denjë, si dhe promovimin e pjesëmarrjes së barabartë në jetën politike dhe publike.³⁷ Treguesi 5.c.1. i referohet buxhetimit të përgjegjshëm gjinor (BPGj), duke nxitur shtetet ta zbatojnë atë.³⁸ Gjithashtu, OZHQ 3 për Shëndet të Mirë dhe Mirëqenie synon të sigurojë jetë të shëndetshme dhe të promovojë mirëqenien për të gjithë.³⁹ Një nga objektivat e tij ka qenë përgjysmimi i numrit global të vdekjeve dhe lëndimeve nga aksidentet në trafik deri në vitin 2020. Siguria rrugore përbën një komponent kyç të shëndetit publik, dhe përmirësimi i sistemeve të transportit ndikon drejtpërdrejt në uljen e rreziqeve shëndetësore, parandalimin e lëndimeve dhe shpëtimin e jetëve. OZHQ 11 për Qytete dhe Komunitete të Qëndrueshme përqendrohet në zhvillimin e vendbanimeve urbane që janë gjithëpërfshirëse, të sigurt dhe të qëndrueshme. Kjo përfshin sigurimin e qasjes në sisteme transporti me kosto të përballueshme, të qasshme dhe të qëndrueshme për të gjithë, përmirësimin e sigurisë rrugore, reduktimin e ndotjes së ajrit dhe rritjen e qëndrueshmërisë urbane ndaj ndikimeve klimatike.⁴⁰

Që nga viti 2018, Kosova është zotuar për OZHQ dhe harmonizimin e politikave të saj me Agjendën 2030.⁴¹ Qeveria e Kosovës, në bashkëpunim me OKB-në, themeloi Fondin e Përbashkët Përsheptues për OZHQ-të në vitin 2024, me një kontribut fillestar prej 200,000 € dhe një mekanizëm për përputhje financiare prej 20% të 3do kontributi shtesë nga donatorët.⁴² Megjithatë, buxhetet vjeto-

35 OKB, *The Millennium Development Goals Report* [Raporti për Objektivat e Zhvillimit të Mijëvjeçarit], (Nju Jork: OKB, 2015).

36 Asambleja e Përgjithshme e OKB-së, *Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development* [Transformimi i botës sonë: Agjenda 2030 për Zhvillim të Qëndrueshëm], A/RES/70/1, 21 tetor 2015, 1-5.

37 OZHQ 5: Barazia Gjinore-the Global Goals, *The Global Goals*, 23 janar 2023, 2024.

38 Divizioni i OKB-së për Statistika, *SDG Indicator Metadata for SDG 5* [Të dhëna për treguesit e OZHQ-ve për OZHQ 5], përditësuar së fundi më 31 mars.

39 "Goal 3: Good Health and Well-being - the Global Goals" [Synimi 3: Shëndet dhe mirëqenie], *The Global Goals*, 23 janar 2024; Synimi 3.6 Të reduktohen lëndimet dhe vdekjet në rrugë.

40 OZHQ 11: Qytete dhe Komunitete të Qëndrueshme, *The Global Goals*, 23 janar 2024; Objektivat përfshijnë: 11.2 për sisteme transporti të qëndrueshme dhe me kosto të përballueshme; 11.3 për urbanizim gjithëpërfshirës dhe të qëndrueshëm; 11.5 për reduktimin e efekteve negative të fatkeqësive natyrore; 11.6 për uljen e ndikimit mjedisor të qyteteve; 11.7 për qasje në hapësira publike dhe të gjelbra të sigurt dhe gjithëpërfshirëse; dhe 11.9 për zbatimin e politikave gjithëpërfshirëse, efikase dhe për zvogëlimin e rrezikut nga fatkeqësitë.

41 Kuvendi i Republikës së Kosovës, *Rezolutë mbi Miratimin e Objektiveve të Zhvillimit të Qëndrueshëm*, 2018.

42 Themelimi i Fondit të Përbashkët Përsheptues të OZHQ-ve në Kosovë, *Telegrafi*, korrik, 2024.

re të Kosovës për vitet 2024⁴³ dhe 2025⁴⁴ nuk përfshijnë ndonjë linjë të qartë buxhetore për Fondin e OZHQ-ve. Kjo mungesë pengon monitorimin efektiv të përmbushjes së zotimeve të Kosovës ndaj Agjendës 2030. Po ashtu, që nga viti 2018, Qeveria apo Kuvendi nuk kanë publikuar asnjë raport mbi zbatimin e OZHQ-ve.⁴⁵

Marrëveshja e gjelbër evropiane

Marrëveshja e gjelbër evropiane synon të adresojë sfidat urgjente të ndryshimeve klimatike dhe përqesimit të mjedisit, duke e transformuar Bashkimin Evropian në një ekonomi efikase në përdorimin e burimeve dhe konkurruese në nivel global.⁴⁶ Objektivat kryesore përfshijnë arritjen e emetimeve neto zero të gazeve serrë deri në vitin 2050 dhe shkëputjen e rritjes ekonomike nga konsumi i burimeve natyrore, duke i dhënë përparësi gjithëpërfshirjes. Ky transformim mbështetet nga pakoja legjislative “Fit for 55”, e cila synon përmbushjen e objektivave klimatike të BE-së për vitin 2030.⁴⁷ Kjo nismë konsiderohet thelbësore edhe për rimëkëmbjen nga pandemia, me fonde të konsiderueshme të ndara përmes Planit të rimëkëmbjes “Gjenerata e ardhshme e BE-së” dhe buxhetit të BE-së. Marrëveshja përfshin objektiva ligjërish të detyrueshme për klimën në sektorë të ndryshëm, si ulja e emetimeve dhe rritja e përthithjes natyrore të karbonit. Një fokus i veçantë i kushtohet promovimit të lëvizshmërisë së qëndrueshme, përmes vendosjes së objektivave për automjete me emetim zero dhe reduktimit të ndotjes nga veturat dhe furgonët e rinj, me synimin që transporti të bëhet me emetim zero deri në vitin 2050. Marrëveshja përfshin edhe masa mbështetëse sociale, përfshirë krijimin e Fondit Social për Klimën, i cili synon të ndihmojë individët e cenueshëm dhe ndërmarrjet e vogla të kalojnë në praktika më të gjelbra dhe më të qëndrueshme. Edhe pse Marrëveshja e Gjelbër nuk përmban perspektivë të qartë gjimore dhe është **neutrale** nga aspekti **gjimor**, ajo njeh rëndësinë e respektimit të diversitetit të njerëzve që preken nga tranzicioni, veçanërisht të atyre më të cenueshëm. Kosova e ka miratuar dhe është zotuar ndaj Marrëveshjes së Gjelbër përmes nënshkrimit të Agjendës së Gjelbër për Ballkanin Perëndimor.⁴⁸

Taksonomia e BE-së është një sistem klasifikimi që përcakton cilat aktivitete ekonomike mund të konsiderohen të qëndrueshme nga pikëpamja mjedisore, duke orientuar investimet drejt projekteve që mbështesin objektivat klimatike dhe mjedisore të BE-së.⁴⁹ Si pjesë e Marrëveshjes së gjelbër evropiane dhe planit të veprimit për financimin e zhvillimit të qëndrueshëm, ajo ofron një gjuhë të përbashkët për bizneset dhe investorët, duke siguruar qartësi, reduktuar praktikën e “shpërlarjes së gjelbër” (**greenwashing**) dhe mbështetur kalimin drejt një ekonomie me emetime neto zero.

43 Kuvendi i Republikës së Kosovës, [Ligji nr. 08/L-260 për Ndarjet Buxhetore për Buxhetin e Republikës së Kosovës për vitin 2024](#), 2023.

44 Kuvendi i Republikës së Kosovës, [Ligji Nr. 08/L-332 për Ndarjet Buxhetore për Buxhetin e Republikës së Kosovës për vitin 2025](#), 2024.

45 Kuvendi i Republikës së Kosovës, [Progresi i Kosovës për OZHQ-të në vitin 2018](#), n.d.

46 Komisioni Evropian (KE), [Communication from the Commission: The European Green Deal](#) [Komunikatë nga Komisioni: Marrëveshja Evropiane e Gjelbër], COM(2019) 640 version final, Bruksel, 11 dhjetor 2019.

47 KE, [Commission welcomes completion of key ‘Fit for 55’ legislation, putting EU on track to exceed 2030 targets](#) [Komisioni Evropian mirëpret përfundimin e legjislacionit kyç ‘Fit for 55’, duke vendosur BE-në në rrugën drejt tejkalimit të objektivave të vitit 2030], njoftim për shtyp, 9 tetor 2023.

48 Këshilli i Bashkëpunimit Rajonal, [Deklarata e Sofjes për Agjendën e Gjelbër për Ballkanin Perëndimor], 2020.

49 KE, [EU taxonomy for sustainable activities](#) [Taksonomia e BE-së për aktivitete të qëndrueshme], n.d.

Pakti evropian për klimën

Pakti evropian për klimën, i krijuar nga Komisioni Evropian (KE) në vitin 2020 pas Marrëveshjes së Gjellbër Evropiane, synon të mbështesë zbatimin e suksesshëm të zgjidhjeve të propozuara nga kjo marrëveshje. Pakti vë në pah rëndësinë e zhvillimit të zgjidhjeve që janë shoqërisht të barabarta dhe nxit përfshirjen aktive të qytetarëve, komuniteteve, bizneseve dhe organizatave në hartimin e politikave dhe rregulloreve publike. Pakti përfshin një gamë të gjerë akterësh në përpjekjet për një Evropë më të gjellbër dhe njeh ndikimet e thella që ndryshimet klimatike mund të kenë mbi grupet më të cënueshme.⁵⁰ Megjithatë, nuk adreson në mënyrë të drejtpërdrejtë aspektet gjinore dhe për rrjedhojë mbetet **neutral** nga aspekti **gjinor**. RrGK nuk ka identifikuar ende ndonjë zotim zyrtar të Kosovës ndaj Paktit Evropian për Klimën, edhe pse Kosova ka bërë zotime të përgjithshme ndaj Agjendës së Gjellbër të BE-së.

Ligji i BE-së për klimën

Në qershor 2021, BE-ja miratoi Rregulloren 2021/1119 të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit, e cila vendosi kornizën për arritjen e neutralitetit klimatik dhe për rishikimin e rregulloreve përkatëse. E ndërtuar mbi bazën e Marrëveshjes së Parisit dhe Marrëveshjes së Gjellbër Evropiane, neni 9 i Rregullores e ngarkon Komisionin Evropian me përfshirjen e të gjitha segmenteve të shoqërisë, për të siguruar që tranzicioni drejt një shoqërie neutrale ndaj klimës dhe të qëndrueshme përballë ndryshimeve klimatike të jetë i drejtë dhe gjithëpërfshirës. Ky proces kërkon pjesëmarrje në nivele të ndryshme, duke përfshirë partnerët socialë, komunitetin akademik, bizneset, qytetarët dhe shoqërinë civile. Komisioni planifikon të zhvillojë konsultime publike dhe dialogë kombëtarë për klimën dhe energjinë, si dhe iniciativa si Pakti Evropian për Klimën, me synim nxitjen e dialogut dhe shpërndarjen e informacionit të bazuar në shkencë mbi ndryshimet klimatike, përfshirë aspektet sociale dhe barazinë gjinore.⁵¹ Ligji konsiderohet të paktën i **përgjegjshëm** nga aspekti **gjinor**, pasi kërkon përfshirjen e analizës gjinore, megjithatë nuk e përshkruan qartë se si planet përfundimtare do të adresojnë nevojat e identifikuar gjinore. Kosova e ka njohur Ligjin e BE-së për Klimën përmes miratimit të Agjendës së Gjellbër për Ballkanin Perëndimor. Ligji i Kosovës për ndryshimet klimatike është pjesërisht i harmonizuar me këtë ligj dhe direktivat përkatëse të BE-së.⁵²

Korniza e politikave të BE-së për sigurinë rrugore 2021-2030

Kjo Kornizë synon të përgjysmojë numrin e vdekjeve dhe lëndimeve të rënda në trafik deri në vitin 2030 dhe të arrijë "Vision Zero" (afër zero viktima) deri në vitin 2050. Korniza trajton infrastrukturën, sigurinë e automjeteve, shpejtësinë, përdoruesit të rrugës që janë më të ekspozuar ndaj rreziqeve dhe kujdesin pas aksidenteve.⁵³ Në përputhje me Rezolutën e Asamblesë së Përgjithshme të OKB-së për përmirësimin e sigurisë rrugore globale,⁵⁴ si dhe Kornizën e Politikave të

50 KE, [European Climate Pact](#) [Pakti evropian për klimën], COM(2020) 788, versioni final, Bruksel, 9 dhjetor 2020, 3.

51 Gazeta Zyrtare e Bashkimit Evropian, [Regulation \(EU\) 2021/1119 of the European Parliament and of the Council](#) [Rregullorja (BE) 2021/1119 e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit], L 243/1, 9 korrik, 2021, 13.

52 Kuvendi i Republikës së Kosovës, [Ligji nr. 08/L-250 për Ndryshimet Klimatike](#), 2024.

53 Komisioni Evropian, [EU Road safety Policy Framework 2021-2030](#) [Korniza e Politikave të BE-së për Sigurinë Rrugore 2021-2030], 2019.

54 OBSh, [Decade of Action for Road Safety 2021-2030](#) [Dekada e Veprimit për Sigurinë Rrugore 2021-2030], n.d.

BE-së për Sigurinë Rrugore,⁵⁵ Plani i Veprimit i Sigurisë për Gjeneratën e Ardhshme i Komunitetit të Transportit (2025-2027) synon të përgjysmojë numrin e vdekjeve dhe lëndimeve të rënda në trafik në Ballkanin Perëndimor deri në vitin 2030.⁵⁶ Ky plan kërkon: themelimin e agjencive kombëtare për sigurinë rrugore; përmirësimin e sistemeve të të dhënave në përputhje me standardet e BE-së; përmirësimin e infrastrukturës rrugore; zhvillimin e fushatave të vetëdijesimit publik; zbatimin e rregullave të trafikut; dhe forcimin e mbrojtjes për individët e cenueshëm si fëmijët, çiklistët dhe këmbësorët.⁵⁷ Si OBZHE-ja ashtu edhe Komuniteti i Transportit rekomandojnë krijimin e një baze të të dhënave për aksidentet rrugore duke përdorur protokollin **Common Accident Data Set** (CADAS), një kornizë për mbledhjen e të dhënave mbi aksidentet në Evropë. Ata gjithashtu rekomandojnë anëtarësimin në "EU CARE,"⁵⁸ bazën qendrore të të dhënave të BE-së për të dhëna të detajuara mbi aksidentet rrugore, me qëllim avancimin e standardeve të sigurisë rrugore në përputhje me standardet referencë evropiane. Siç është elaboruar më tej në këtë raport, Kosova ende mund të përmirësojë përdorimin e sistemeve të sigurisë së ulëses për fëmijë, përfshirë përmes "edukimit dhe vetëdijesimit, legjislacionit dhe zbatimit, si dhe teknologjive të lehta për përdorim."⁵⁹

Plani i veprimit për barazinë gjimore i BE-së III

Duke iu referuar studimit të UNDP-së të vitit 2016 mbi **Aspektin gjinor dhe ndryshimet klimatike**,⁶⁰ PVGj III i BE-së thekson se gratë dhe vajzat në vendet në zhvillim janë veçanërisht të prekshme ndaj efekteve negative të ndryshimeve klimatike dhe degradimit mjedisor, siç janë: humbja e ekosistemeve, zvogëlimi i qasjes në burime natyrore jetike, kequshqyerja dhe sëmundjet e ndërlidhura me ndotjen e ujit.⁶¹ Sipas të dhënave, gratë përbëjnë rreth 80% të personave të zhvendosur për shkak të ndryshimeve klimatike. Gratë dhe fëmijët që jetojnë në varfëri kanë deri në 14 herë më shumë gjasa sesa burrat të humbasin jetën në katastrofa të lidhura me klimën, si uraganet dhe përmbytjet.

PVGj III rekomandon që BE-ja dhe shtetet anëtare të saj: të përfshijnë vajzat dhe gratë në hartimin e strategjive të përgjegjshme gjimore për zbutjen e ndryshimeve klimatike, përshtatjen, reduktimin e rrezikut nga fatkeqësitë dhe menaxhimin e qëndrueshëm të burimeve natyrore; të mbështesin rrjetet e grave në sektorët e tranzicionit të gjelbër, si pylltaria e qëndrueshme, bujqësia dhe energjia; të ofrojnë ndihmë për ndërtimin e kapaciteteve, financimin dhe investimet për strategji dhe plane veprimi kombëtare të përgjegjshme nga aspekti gjinor në fushën e klimës, mjedisit dhe reduktimit të rreziqeve nga fatkeqësitë; dhe të promovojnë sipërmarrjen dhe punësimin e grave në ekonominë e gjelbra, blu dhe qarkore, përfshirë gatimin e pastër dhe energjinë e qëndrueshme. Kjo nismë përfshin gjithashtu një qasje transformuese gjimore në sektorët e bujqësisë, peshkimit,

55 Komisioni Evropian, [EU Road safety Policy Framework 2021-2030](#) [Korniza e Politikave të BE-së për Sigurinë Rrugore 2021-2030], 2019.

56 Komuniteti i Transportit, [Next Generation Road Safety Action Plan](#) [Plani i Veprimit për Sigurinë Rrugore i Gjeneratës së Ardhshme], 2024.

57 Komuniteti i Transportit, [Next Generation Road Safety Action Plan](#) [Plani i Veprimit për Sigurinë Rrugore i Gjeneratës së Ardhshme], 2024.

58 Komisioni Evropian, [Mobility & Transport – Road Safety : About CARE](#) [Mobilitetit dhe transporti- Siguria rrugore: rreth CARE], n.d.

59 Komisioni Evropian, [Road Safety Report- Children](#) [Raporti i sigurisë rrugore - fëmijët], 2023, f. 11.

60 UNDP, [Gender and Climate Change, Overview of Linkages Between Gender and Climate Change](#) [Aspekti gjinor dhe ndryshimet klimatike: pasqyrë e ndërlidhjeve ndërmjet gjinisë dhe ndryshimeve klimatike], (Nju Jork, 2016).

61 KE, [Joint Communication to the European Parliament and the Council: EU Gender Action Plan III](#) [Komunikatë e përbashkët për Parlamentin Evropian dhe Këshillin: Plani i Veprimit për Barazinë Gjimore III i BE-së], JOIN(2020) 17, versioni final, Bruksel, 25 nëntor 2020, 19.

akuakulturës dhe ushqimit, përmes ngritjes së kapaciteteve për gratë nga zonat rurale; reformimit të politikave për një zotërim më të drejtë të tokës dhe menaxhim të burimeve natyrore, fuqizimit ekonomik përmes qasjes në financa; dhe përmirësimit të mbledhjes së të dhënave mbi ndikimet e ndryshimeve klimatike dhe degradimit mjedisor sipas gjinisë, në mënyrë që politikat dhe iniciativat të jenë sa më gjithëpërfshirëse.⁶² PVGj III bën gjithashtu thirrje për veprim të BE-së drejt “një mjedisi të favorshëm për aktivitetet ekonomike të grave dhe për qasjen në burimet prodhuese dhe shërbimet e ekosistemit, përfshirë qasjen e grave në tokë, det, oqeanë, remitanca, teknologji, financa, si dhe në lëvizshmëri, përmes mundësive të transportit të sigurt dhe të përballueshëm”. PVGj III është zotuar drejtpërdrejt për rezultate dhe ndikime **transformuese** nga aspekti **gjinor**. Kosova, ndonëse nuk është shtet anëtar i BE-së dhe nuk është e obliguar të zbatojë PVGj III, përfiton nga rëndësia e tij për programet dhe investimet e BE-së në vend. BE-ja në Kosovë duhet ta zbatojë atë në kuadër të Planit të Zbatimit në Nivel Vendi (CLIP) për Kosovën. Megjithatë CLIP nuk fokusohet posaçërisht në transport, ai identifikon boshllëqe gjinore lidhur me klimën dhe bën thirrje për veprim në përputhje me Zonën Tematike 6 të PVGj III, si dhe me prioritetet e Agjendës së Gjellbër dhe të Instrumentit për ndihmë para anëtarësimit (IPA) III. CLIP konstaton se ekziston një analizë e kufizuar gjinore në fushën e klimës dhe mjedisit dhe se gratë janë të nën-përfaqësuar në këta sektorë. Objektivat kryesore përfshijnë rritjen e pjesëmarrjes së grave në vendimmarrjen për klimën, zhvillimin e strategjive të përgjegjshme nga aspekti gjinor dhe njohjen e roleve të ndryshme gjinore në mbrojtjen e mjedisit, përfshirë në sektorin e transportit.

Deklarata e Sofjes për agjendën e gjellbër për Ballkanin Perëndimor

Kosova ka nënshkruar Agjendën e Gjellbër për Ballkanin Perëndimor, një zotim rajonal gjithëpërfshirës që synon përafrimin me Marrëveshjen e Gjellbër të BE-së dhe arritjen e neutralitetit klimatik deri në vitin 2050.⁶³ Deklarata përcakton veprimet kyçe përgjatë pesë shtyllave kryesore: klima, energjia, mobiliteti, ekonomia qarkore, ndotja, bujqësia e qëndrueshme dhe biodiversiteti. Zotimet specifike në shtyllën e mobilitetit përfshijnë investime në infrastrukturë të qëndrueshme transporti, zbatimin e reformave hekurudhore, zhvendosjen e trafikut nga rrugët drejt mënyrave më miqësore për mjedisin, promovimin e përdorimit të karburanteve alternative, si dhe përmirësimin e sigurisë rrugore dhe rritjen e rezistencës përmes sistemeve të transportit inteligjent dhe të qëndrueshme ndaj ndryshimeve klimatike. Edhe pse agjenda përbën një plan ambicioz për reformën mjedisore në rajon, ajo është **neutrale** nga aspekti **gjinor**; barazia gjinore mungon në Deklaratë. Ndërkohë, plani i veprimit i agjendës thekson rëndësinë e fuqizimit të grave, duke vënë në dukje se ekonomia qarkore dhe sipërmarrja e gjellbër ofrojnë mundësi të reja për gratë; ai nënvizon se bizneset e udhëhequra nga gra duhet të luajnë një rol kyç në arritjen e një rimëkëmbjeje të gjellbër dhe të drejtë.⁶⁴

62 Po aty., f. 20.

63 Zyra e BE-së në Kosovë, Përfaqësuesi Special i BE-së, [Planit të veprimit për barazinë gjinore III - 2021-2025: Plan i zbatimit në nivel vendi për Kosovën](#), Ref. Ares (2021)5675782, 16 shtator, 2021.

64 Këshilli i Bashkëpunimit Rajonal, [Deklarata e Sofjes për Agjendën e Gjellbër për Ballkanin Perëndimor], 2020.

Raporti i KE-së për Kosovën 2024

Në raportin e vitit 2024, KE theksoi se “Kosova mbetet në një fazë të hershme të përgatitjeve në sektorët e mjedisit dhe klimës, me përparim të kufizuar, i arritur kryesisht përmes miratimit të Ligjit për Ndryshimet Klimatike në dhjetor 2023.”⁶⁵ Megjithatë, kapacitetet administrative dhe ato të burimeve njerëzore vazhdojnë të jenë shumë të ulëta, duke penguar zbatimin dhe zhvillimin efektiv të politikave.⁶⁶ Komisioni vuri në dukje se rekomandimet e mëparshme janë adresuar vetëm pjesërisht dhe mbeten ende kryesisht relevante. Prioritetet kryesore për vitin e ardhshëm përfshijnë forcimin e kapaciteteve administrative në të gjitha nivelet, ndryshimin e Ligjit dhe Strategjisë për menaxhimin e mbeturinave, mbrojtjen dhe menaxhimin e zonave të mbrojtura, miratimin e planit kombëtar për energjinë dhe klimën dhe zbatimin e kornizës ligjore për klimën, me qëllim mundësimin e vendosjes së çmimit të karbonit dhe përafrimin me Skemën e Tregtimit të Emetimeve të BE-së. “Kosova është në një fazë të hershme të përgatitjes në politikën e transportit, por ka bërë disa përparime”, vuri në dukje Komisioni, duke cituar miratimin e një plani veprimi për strategjinë e transportit multimodal, miratimin e një strategjie për sistemet inteligjente të transportit dhe hapjen e korridoreve të reja ajrore me Shqipërinë. Megjithatë, theksohet nevoja për përpjekje të mëtejshme për përafrim me legjislacionin e BE-së, pasi shumica e rekomandimeve nga viti i kaluar vlejnë ende. Prioritetet kyçe për transportin përfshijnë miratimin e ligjit të ri për rrugët, përmirësimin e mirëmbajtjes dhe monitorimit të sigurisë rrugore, përafrimin e legjislacionit hekurudhor me Pakon e Katërt Hekurudhore të BE-së, zbatimin e planit të veprimit për sistemet inteligjente të transportit me burime të mjaftueshme, si dhe harmonizimin e legjislacionit për të drejtat e pasagjerëve në të gjitha format e transportit.⁶⁷

Ligjet kombëtare

Ky seksion shqyrton përputhshmërinë gjimore të ligjeve që lidhen me ndryshimet klimatike dhe transportin në Kosovë.

Kushtetuta e Republikës së Kosovës

Kushtetuta nuk përmban dispozita që adresojnë drejtpërdrejt ndryshimet klimatike apo ngrohjen globale.⁶⁸ Megjithatë, ajo është e **përgjegjshme** nga aspekti **gjinator**, duke garantuar barazi gjimore në të gjitha fushat e jetës. Megjithatë, nuk përcakton qartë përpjekjet që lidhen me çështjet gjimore për të adresuar ndryshimet klimatike, përfshirë ato në fushën e transportit.

65 Këshilli i Bashkëpunimit Rajonal, [Action Plan for the Implementation of the Sofia Declaration on the Green Agenda for the Western Balkans 2021-2030](#) [Plani i Veprimit për Zbatimin e Deklaratës së Sofjes mbi Axiendën e Gjellbër për Ballkanin Perëndimor 2021-2030], 2021.

66 KE, [Raporti i Kosovës 2024](#), Grupimi 4: Agjenda e Gjellbër dhe Lidhshmëria e Qëndrueshme, Kapitulli 27 – Mjedisi dhe Ndryshimet Klimatike, SWD(2024) 692 version final, Bruksel, 30 tetor 2024.

67 Po aty. Grupimi 4: Agjenda e gjellbër dhe lidhshmëria e qëndrueshme, [Kapitulli 14 – Politika për transportin](#).

68 Kuvendi i Republikës së Kosovës, [Kushtetuta e Republikës së Kosovës](#), 2008.

Kodi penal i Kosovës

Kodi penal i referohet transportit dhe është i rëndësishëm në disa kontekste.⁶⁹ Kodi kriminalizon transportin e paautorizuar të eksplozivëve, substancave të ndezshme dhe armëve, veçanërisht kur kryhet përmes transportit publik ose në zona të banuara, me dënime që mund të arrijnë deri në tetë vjet burgim. Po ashtu, penalizon mosparandalimin e rrezikut të lidhur me transportin dhe funksionimin e pasigurt të automjeteve që rrezikon sigurinë publike. Neni 165 përcakton se trafikimi me qenie njerëzore përfshin jo vetëm rekrutimin dhe strehimin e personave, por edhe transportimin dhe transferimin e tyre për qëllime shfrytëzimi. Për viktimat fëmijë, vetë transportimi konsiderohet trafikim.

Disa nga veprat penale të parashikuara në Kod mund të ndodhin gjatë përdorimit të transportit publik ose formave të tjera të transportit. Në veçanti, Neni 182 e përcakton ngacmimin si vëmendje ose komunikim të përsëritur dhe të padëshiruar, si përcjellja, vëzhgimi apo dërgimi i vazhdueshëm i mesazheve me qëllim të frikësimit, kërcënimit apo shkakimit të dëmtimit emocional ose fizik. Neni 183 trajton ngacmimin seksual, duke e përkufizuar si çdo sjellje të padëshiruar verbale, joverbale ose fizike me karakter seksual që cenon dinjitetin e një personi ose krijon një mjedis armiqësor. Kryerësit mund të dënohen me gjoba dhe deri në tre vjet burgim, me dënime më të ashpra kur viktima është në gjendje të cenueshme ose kryerësi ka pozitë autoriteti.

Ligji për mbrojtjen e mjedisit

Ky ligj synon mbrojtjen e mjedisit për gjeneratat e tanishme dhe të ardhshme.⁷⁰ Ligji përcakton parimet e zhvillimit të qëndrueshëm dhe kërkon integritetin e aspekteve mjedisore në të gjitha sektorët, përfshirë sektorin e transportit, si dhe përcakton përgjegjësitë e institucioneve publike dhe subjekteve private për parandalimin dhe zbutjen e dëmeve ndaj mjedisit. Ligji bën thirrje për pjesëmarrje të publikut, transparencë dhe të drejtën për qasje në informacionin mjedisor. Meqë nuk përfshin dispozita të vezanta mbi barazinë gjinore, konsiderohet **neutral** nga aspekti **gjinor**.

Ligji për veprimtaritë hidrometeorologjike

Ligji rregullon organizimin, menaxhimin dhe zbatimin e shërbimeve hidrometeorologjike.⁷¹ Ligji përcakton përgjegjësitë e Institutit Hidrometeorologjik të Kosovës për monitorimin e kushteve të motit, klimës, ajrit, ujit dhe tokës; për parashikimin dhe lëshimin e paralajmërimeve të hershme për fatkeqësi natyrore; si dhe për mbledhjen, analizimin, arkivimin dhe shpërndarjen publike të të dhënave. Ligji gjithashtu rregullon bashkëpunimin me organizata ndërkombëtare, hulumtimin shkencor, licencimin e akterëve joshtetërorë dhe përcakton sanksione për shkeljet përkatëse. Po ashtu thekson rëndësinë e transparencës, mbrojtjes së të dhënave dhe përputhshmërisë me standardet ndërkombëtare. Ligji konsiderohet **neutral** nga aspekti **gjinor**, pasi nuk përmban dispozita që adresojnë barazinë gjinore.

69 Kuvendi i Republikës së Kosovës, [Kodi Nr. 06/L-074 Kodi Penal i Republikës së Kosovës](#), 2019.

70 Kuvendi i Republikës së Kosovës, [Ligji nr. 03/L-025 për Mbrojtjen e Mjedisit](#), 2009.

71 Kuvendi i Republikës së Kosovës, [Ligji Nr. 06/L-035 për Aktivitetet Hidrometeorologjike](#), 2018.

Ligji për mbrojtjen e ajrit nga ndotja

Ky ligj ka për qëllim mbrojtjen e cilësisë së ajrit dhe të shëndetit publik.⁷² Ligji përcakton përgjegjësitë e autoriteteve publike dhe subjekteve private për monitorimin, kontrollin dhe reduktimin e ndotjes së ajrit, në përputhje me standardet mjedisore të BE-së. Ligji përshkruan mekanizmat për vlerësimin e cilësisë së ajrit, kontrollin e emetimeve dhe garanton qasjen e publikut në informacion mbi ndotjen e ajrit. Po ashtu ky ligj thirret në Strategjinë dhe Planin e Veprimit për Cilësinë e Ajrit me masa për reduktimin e emetimeve nga transporti, si pjesë e objektivave për mbrojtjen e cilësisë së ajrit dhe të shtresës së ozonit në Kosovë (Shpjeguar më poshtë).⁷³ Ligji nuk përcakton ndonjë organ të veçantë raportues për ndotjen e ajrit, megjithatë përgjegjësia për zbatimin e tij bie zakonisht mbi MMPHI-në. Ky ligj konsiderohet **neutral** nga aspekti **gjimor**, pasi nuk përmban dispozita që adresojnë barazinë gjimore.

Ligji për ndryshimet klimatike

Ky ligj i vitit 2024 thekson rëndësinë e ndërgjegjësimit dhe informimit të publikut për ndryshimet klimatike.⁷⁴ Ligji obligon institucionet përgjegjëse që të integrojnë zbutjen dhe përshtatjen ndaj ndryshimeve klimatike në ligje, strategji dhe projekte, me qëllim të mbështetjes së zhvillimit të qëndrueshëm dhe kalimit drejt një ekonomie neutrale ndaj karbonit. Ligji kërkon që Qeveria të krijojë programe që lidhen me ndryshimet klimatike dhe zbutjen e tyre, duke përfshirë masa për uljen e emetimeve dhe rritjen e kapjes së gazeve serrë në të gjitha sektorët. Ai ia cakton MMPHI-së përgjegjësinë për përgatitjen e Strategjisë Kombëtare për Përshtatje ndaj Ndryshimeve Klimatike, në bashkëpunim me palët e interesuara. Neni 33 i referohet ndjeshmërisë gjimore dhe përfshirjes së çështjeve gjimore dhe grupeve të marginalizuara në fushatat e vetëdijesimit. Ky ligj njeh rolin thelbësor të grave në përpjekjet për përshtatje dhe zbutje të ndryshimeve klimatike, si dhe rëndësinë e adresimit të nevojave të komuniteteve të prekura. Prandaj, Ligji është i **përgjegjshëm** nga aspekti **gjimor**.

Ligji për transportin rrugor

Ligji i vitit 2013 synon rregullimin dhe zhvillimin e transportit rrugor, duke përfshirë transportin e pasagjerëve dhe mallrave. Ky ligj synon të sigurojë “qasje të hapur dhe jodiskriminuese në treg” dhe të rregullojë “regjimin e vozitjes dhe pushimit”, duke përcaktuar periudhën gjatë së cilës një shofer mund ta drejtojë një automjet para se të bëjë një pushim.⁷⁵ Ministria mbikëqyr formulimin e politikave dhe strategjive të përgjithshme për zhvillimin e transportit, hartimin dhe propozimin e ligjeve, si dhe vendosjen e standardeve teknike dhe të sigurisë për sektorin. Ajo miraton procedurat për dhënien e licencave dhe lejeve për operatorët, терминаlet dhe stacionet; përcakton normat ekologjike, teknike dhe ato të sigurisë; dhe menaxhon regjistrin elektronik kombëtar të operatorëve të licencuar të transportit rrugor. Ministria gjithashtu harton rregullat për aftësitë profesionale, certifikon automjetet me më shumë se 17+1 ulëse, lëshon leje për transportin ndërkombëtar dhe mbikëqyr marrëveshjet dypalëshe dhe shumëpalëshe, teksa inspektorët e saj kontrollojnë respektimin e standardeve për shërbimet e kategorive më të larta.

72 Kuvendi i Republikës së Kosovës, [Ligji Nr. 08/L-025 mbi Mbrojtjen e Ajrit nga Ndotja](#), 2022.

73 Po aty, neni 27.

74 Kuvendi i Republikës së Kosovës, [Ligji nr. 08/L-250 për Ndryshimet Klimatike](#), 2024.

75 Kuvendi i Republikës së Kosovës, [Ligji nr. 04/L-179 për Transportin Rrugor](#), 2013, f. 1.

Komunat veprojnë si njësitë lokale të qeverisjes, përgjegjëse për koordinimin dhe rregullimin e transportit brenda territoreve të tyre. Ato hartojnë plane lokale për transportin rrugor, të cilat duhet të jenë në përputhje me rrjetin ndërrurban të Ministrisë; nxjerrin akte administrative që rregullojnë transportin urban dhe urban-periferik; dhe vendosin rregulla për linjat e autobusëve, stacionet, hipjen dhe zbritjen e pasagjerëve, si dhe për shpejtësinë maksimale të autobusëve. Autoritetet komunale certifikojnë automjetet me më shumë se 8+1 ulëse të përdorura për transportin urban, lëshojnë leje për transportin e veçantë të pasagjerëve brenda komunës dhe japin licenca për терминаlet që shërbejnë vetëm shërbime urbane. Mbikëqyrja dhe kontrolli kryhen nga inspektorët komunalë dhe ata të Ministrisë, me mbështetjen e Policisë së Kosovës për zbatimin e ligjit.

Ky ligj nuk përmban asnjë dispozitë lidhur me zbutjen e ndryshimeve klimatike. Ligji përdor vetëm formën mashkullore të emrave⁷⁶ dhe, në vend që të adresojë pabarazitë gjinore, përforcon norma dhe stereotipe gjinore, duke u konsideruar kështu **negativ** nga aspekti **gjinor**.

Ligji për rrugët

Ligji për rrugët i vitit 2024 rregullon përdorimin e rrugëve publike, ndërtimin, mirëmbajtjen, planifikimin, masat mbrojtëse, qeverisjen, financimin, mbikëqyrjen, funksionimin e trafikut, dhe sigurinë rrugore, si dhe themelimin e Agjencisë së Rrugëve të Kosovës (ARrK) si organi ekzekutiv qendror përgjegjës për zbatimin e ligjit dhe menaxhimin e Sistemit të Informacionit të Rrugëve të Kosovës.⁷⁷ Ligji i klasifikon rrugët në një hierarki që përfshin autostradat, rrugët nacionale, rajonale, lidhëse, lokale dhe rrugët e pakategorizuara, duke përcaktuar përgjegjësitë për secilën kategori. Ministria mbikëqyr autostradat, rrugët nacionale, rajonale dhe lidhëse, ndërsa komunat janë përgjegjëse për rrugët lokale dhe ato të pakategorizuara. Ndërtimi i rrugëve duhet të përfshijë një grup elementesh fizike të përcaktuara: shtresën qarkulluese (sipërfaqen e rrugës ku zhvillohet qarkullimi), brezin rrugor (pjesën e rrugës të destinuar për qarkullimin e automjeteve), brezin mbrojtës (zonën anësore të sigurisë), bankinat, trotualet, shtigjet për biçikleta, pajisjet ndriçuese, pajisjet e Sistemit Inteligent të Transportit dhe instalimet kundër zhurmës.

Megjithatë, edhe pse ligji parasheh infrastrukturë bazike për këmbësorë (trotuare, shtigje për këmbësorë dhe çiklistë), ai nuk përmban dispozita të qarta për qasje për personat me aftësi të kufizuara. Ligji nuk parasheh masa për zbutjen e ndikimeve të ndryshimeve klimatike. Është **negativ** nga aspekti **gjinor** pasi nuk adreson nevojat specifike dhe shqetësimet për sigurinë e grave.

Ligji për rregullat e trafikut rrugor

Ky ligj ndalon braktisjen e automjeteve, materialeve apo mbeturinave në autostrada, trotuare ose në skajet e rrugëve (përfshirë hapësirat e gjelbra ndërmjet rrugës dhe trotuarit), ndalon zdo dëmtim apo përdorim të paautorizuar të infrastrukturës rrugore.⁷⁸ Gjohat variojnë nga 300 € për individët deri në 3,000 € për “personat juridikë” (entitete si institucione ose biznese). Masa të vezanta mbrojtëse janë parashikuar për këmbësorët e verbër dhe për personat me aftësi të kufizuara.

76 Për shembull: *Ministri, studenti, udhëtari, inspektori, pronari, shoferët, drejtuesi i automjetit, ngasësi, punëdhënësit, zyrtari*.

77 Kuvendi i Republikës së Kosovës, [Ligji nr. 08/L-275 për rrugët](#), 2024.

78 Kuvendi i Republikës së Kosovës, [Ligji nr. 08/L-186 për Rregullat e Trafikut Rrugor](#), 2024. Ky ligj konsolidoi kornizën ligjore për sigurinë rrugore në Kosovë, duke zëvendësuar ligjin e vitit 2016 dhe ndryshimet e tij të vitit 2018.

Shoferët dhe pasagjerët e rritur duhet të sigurohen që të gjithë pasagjerët, përfshirë fëmijët, të kenë të vendosur rripin e sigurisë. Mosrespektimi i përdorimit të rripave të sigurisë dënohet me gjobë prej 150 € për të rriturit ose për drejtuesit e automjeteve në rastet kur bëhet fjalë për të mitur. Drejtuesit e automjeteve mbajnë gjithashtu përgjegjësi për mosrespektimin e përdorimit të sistemeve të sigurisë për fëmijë, shkelje e cila dënohet me gjobë prej 200 €, ndalim të drejtimit të automjetit motorik për tre muaj dhe dy pikë negative.⁷⁹ Drejtuesit e automjeteve obligohen të tregojnë kujdes të shtuar pranë autobusëve të transportit publik, autobusëve shkollorë dhe automjeteve që transportojnë fëmijë, duke respektuar ndalesat e detyrueshme dhe kufizimet e shpejtësisë. Organizatorët dhe drejtuesit e automjeteve ndëshkohen në rast të mungesës së sinjalistikës, ndrizimit apo lejeve përkatëse. Ligji gjithashtu kufizon kapacitetin e autobusëve dhe lejon pasagjerë në këmbë vetëm në linjat urbane. Për më tepër, ai kërkon përdorimin e helmetave nga motoçiklistët dhe përdoruesit e mjeteve të ngjashme, si dhe nga çiklistët dhe vozitësit e trotinetëve elektrikë nën moshën 16 vjeç. Po ashtu, ligji përcakton rregulla të trafikut për trotinetët elektrikë dhe çiklistët.

Sjellja e rrezikshme e pasagjerëve penalizohet, dhe të gjithë përdoruesit e rrugës janë të obliguar të shmangin veprime që ndotin mjedisin, krijojnë zhurmë të tepërt apo shkaktojnë dëme — duke përfshirë mbajtjen e motorit të ndezur kur automjeti është i ndalur, emetimin e tepërt të tymit ose zhurmës dhe hedhjen e mbeturinave nga automjetet. Gjohet variojnë nga 30 deri në 200 euro dhe zbatohen nga Policia e Kosovës. Komunitat dhe Ministria e Infrastrukturës (tani MMPHI) kanë të drejtë të lëshojnë leje për përdorimin e trotuareve, të vendosin rregulla të detajuara dhe, kur është e nevojshme, të kufizojnë qarkullimin me qëllim mbrojtjen e mjedisit.

Kërkesat e Kosovës për përdorimin e rripave të sigurisë dhe sistemeve të sigurisë për fëmijë janë të harmonizuara me direktivat e BE-së. Megjithatë, ligji përcakton se një i rritur që është ulur në ulësen e pasme mund të mbajë fëmijën në krahë.⁸⁰ Kjo është në kundërshtim me praktikën më të mirë të BE-së dhe ato ndërkombëtare, duke krijuar një boshllëk në legjislacionin për sigurinë rrugore dhe duke rritur rrezikun e lëndimit ose vdekjes së fëmijëve. Standardet e BE-së kërkojnë që për fëmijët të përdoren sisteme të sigurisë të certifikuara dhe të instaluar siç duhet.⁸¹

Ligji kryesisht konsiderohet **neutral** ose **negativ** nga aspekti **gjimor**, pasi përmend gratë vetëm në kontekstin e përjashtimit të grave shtatzëna nga detyrimi për vendosjen e rripit të sigurisë, ndërsa gjuha e përdorur mbetet kryesisht në formën mashkullore (si në shqip, ashtu edhe në serbisht).

Ligji për taksën rrugore dhe ekologjike për automjetet

Ky ligj i vitit 2012 përcakton dy taksa vjetore: taksën rrugore dhe taksën ekologjike.⁸² Taksa rrugore aplikohet për të gjitha automjetet e regjistruara në Kosovë, ndërsa taksa ekologjike zbatohet si për automjetet vendase, ashtu edhe për ato të huaja që hyjnë në territorin e vendit. Mbledhja e këtyre taksave kryhet gjatë regjistrimit të automjeteve për ato të vendit dhe në pikat kufitare për automjetet e huaja. Të ardhurat nga këto taksa derdhen në buxhetin e shtetit të Kosovës. Dëshmia

⁷⁹ Ibid, neni 189, f. 72.

⁸⁰ Po aty.

⁸¹ BE, [Directive on compulsory use of safety belts and CRS](#) [Direktiva mbi përdorimin e detyrueshëm të rripave të sigurisë dhe SSF-ve], 2014; Komisioni Evropian, [Road Safety Thematic Report – Seat belt and child restraint systems](#), [Raporti Tematik i Sigurisë Rrugore – Rripi i sigurimit dhe sistemet e sigurisë për fëmijët], 2022.

⁸² Normat tatimore përcaktohen në bazë të peshës së automjetit: automjetet nën 3.5 tonë paguajnë 40 euro për taksën rrugore dhe 10 euro për taksën ekologjike në vit, ndërsa ato mbi 3.5 tonë paguajnë përkatësisht 90 dhe 30 euro; Kuvendi i Republikës së Kosovës, [Ligji nr. 04/L-117 për Taksën Rrugore dhe Ekologjike për Automjetet](#), 2012.

e pagesës së taksës duhet të vendoset në mënyrë të dukshme në automjet, dhe mosrespektimi i këtij detyrimi rezulton në gjoba administrative që variojnë nga 100 € deri në 500 €. Disa automjete janë të përjashtuara nga të dyja taksat, siç janë makineritë bujqësore dhe të ndërtimit, pajisjet për pastrimin e borës dhe motoçikletat. Ligji konsiderohet **neutral** nga aspekti **gjinor**.

Ligji për barazinë gjinore

Teksa thekson rëndësinë e avancimit të barazisë gjinore në të gjitha fushat e jetës, ligji i vitit 2015 nuk përmend në mënyrë të drejtpërdrejtë ndryshimet klimatike.⁸³ Ligji parasheh përfaqësim të barabartë të grave dhe burrave (50%) në pozitat vendimmarrëse në të gjitha nivelet e qeverisjes dhe administratës publike, duke përfshirë edhe MMPHI. Gjithashtu, ky ligj kërkon raportim të rregullt të të dhënave të ndara sipas gjinisë dhe zbatim të BPGj-së, përfshirë në këtë ministri dhe në nivel komunal. Kjo mund të mbështesë analizimin e programeve dhe buxheteve qeveritare për arritjen e një transporti që i përgjigjet çështjeve gjinore dhe klimatike.

Ligji për personat e verbër

Ky ligj përcakton statusin juridik, të drejtat dhe përfitimet e personave të verbër, duke garantuar mbrojtjen e tyre, përfshirjen sociale, punësimin, përjashtimet nga tatimet, mbështetjen financiare, kujdesin shëndetësor, arsimin dhe qasjen në hapësira publike.⁸⁴ Neni 13 u njeh personave të verbër dhe shoqëruesve të tyre të drejtën për të përfituar transport urban pa pagesë, si dhe një zbritje prej 50% në udhëtimet ndërqytetëse. Po ashtu, operatorët e transportit publik dhe privat janë të detyruar të rezervojnë hapësira të vezanta për ta, të shënuara me sinjalistikën përkatëse. Neni 15 parasheh që të gjitha projektet e infrastrukturës publike duhet të përfshijnë rregullime specifike për personat e verbër para miratimit të tyre, duke garantuar qasje të sigurt në rrugë dhe në hapësira publike. Ky ligj konsiderohet **neutral** nga aspekti **gjinor**.

Ligji për statusin dhe të drejtat e personave paraplegjikë dhe tetraplegjikë

Ky ligj përcakton kornizën ligjore për mbrojtjen, të drejtat dhe përfitimet e personave me paraplegji dhe tetraplegji.⁸⁵ Neni 15 u garanton atyre dhe asistentëve të tyre personalë transport urban falas dhe një zbritje prej 50% në udhëtimet ndërqytetëse për përfituesit dhe kujdestarët e tyre personalë; ndërkohë që operatorët e transportit publik dhe privat duhet të caktojnë hapësira të dedikuara për ta. Për më tepër, ata përjashtohen nga taksat, tarifat dhe doganat gjatë regjistrimit të automjeteve personale ose të kujdestarit.

Megjithatë, ligji nuk zbatohet; për shembull, përjashtimet nga taksat dhe tarifat nuk po aplikohen.⁸⁶ Gjithashtu, ligji nuk adreson nevojat gjinore specifike, duke mos përfshirë asnjë referencë për

83 Kuvendi i Republikës së Kosovës, [Ligji nr. 05/L-020 për Barazinë Gjinore](#), 2015.

84 Kuvendi i Republikës së Kosovës, [Ligji nr. 04/L-092 për Personat e Verbër në Kosovë](#), 2012.

85 Kuvendi i Republikës së Kosovës, [Ligji nr. 05/L-067 për Statusin dhe të Drejtat e Personave Paraplegjik dhe Tetraplegjik](#), 2016.

86 Korrespondenca e RrGK-së me OPDMK, gusht 2025.

aspektet gjimore, pavarësisht faktit që gratë dhe burrat me aftësi të kufizuara mund të përballen me sfida dhe rreziqe të ndryshme në lidhje me mobilitetin dhe qasjen në shërbime. Pra, ky ligj është **neutral** nga aspekti **gjimor**.

Ligji për vetëqeverisjen lokale

Ky ligj përcakton kornizën ligjore për funksionimin e komunave, duke specifikuar kompetencat, strukturat qeverisëse dhe marrëdhëniet me autoritetet e nivelit qendror.⁸⁷ Ai përcakton rolet dhe përgjegjësitë e Asamblesë Komunale dhe Kryetarit të Komunës, duke kërkuar mekanizma për pjesëmarrjen e qytetarëve, transparencë dhe llogaridhënie. Ligji rregullon financat komunale, duke përcaktuar procesin e buxhetimit, mbikëqyrjen financiare dhe bashkëpunimin ndërkomunal për ofrimin e shërbimeve. Ligji garanton autonominë komunale, duke përcaktuar kompetencat vetanake, të deleguara dhe të zgjeruara, të cilat përfshijnë zhvillimin ekonomik lokal, planifikimin urban dhe rural dhe mbrojtjen e mjedisit. Komunitat kanë të drejtë të miratojnë rregullore, të menaxhojnë pronën dhe të krijojnë partneritete me komuna të tjera. Komunitat janë gjithashtu përgjegjëse për mirëmbajtjen e shërbimeve komunale, duke përfshirë furnizimin me ujë, trajtimin e ujërave të zeza, menaxhimin e mbeturinave, rrugët lokale, transportin dhe skemat e ngrohjes. Ato mbikëqyrin reagimet emergjente lokale, emërtojnë rrugë dhe hapësira publike, mirëmbajnë parqe publike, mbështesin turizmin dhe lehtësojnë aktivitetet kulturore dhe rekreative. Komunitat po ashtu kanë autoritet mbi çdo zësjtje që nuk është përjashtuar në mënyrë të qartë nga juridiksioni i tyre ose që nuk u është caktuar autoriteteve të tjera, duke u garantuar kështu një autonomi të gjerë në qeverisjen lokale.

Ligji nuk përmban dispozita specifike për investime të transportit publik të përgjegjshëm ndaj zësjtjeve gjimore dhe klimatike, apo për përmirësimin e qasjes. Ligji e përmend “seksin” si kategori të mbrojtur, duke siguruar mosdiskriminimin në të drejta, liri dhe shërbime komunale. Megjithatë, nuk përmban masa të përgjegjshme gjimore. Prandaj, ligji është **i përgjegjshëm** nga aspekti **gjimor**. Përfshirja e personave me aftësi të kufizuara trajtohet në mënyrë minimale, pasi komunitat janë përgjegjëse për shërbimet e mirëqenies sociale, kujdesin për të moshuarit dhe grupet e cënueshme, por ligji nuk përfshin zotime të fuqishme financiare ose rregullore për qasjen e personave me aftësi të kufizuara.

Ligji për financat e pushtetit lokal

Ky ligj përcakton kornizën financiare për komunitat, duke garantuar autonominë e tyre financiare përmes përcaktimit të burimeve të të ardhurave, granteve dhe rregulloreve për huamarrje.⁸⁸ Burimet financiare komunale, përfshirë të ardhurat nga burimet e brendshme si taksat, tarifat, bashkëpagesat dhe të ardhurat nga qiratë, si dhe grantet nga qeveria qendrore. Komunitat financohen përmes granteve të përgjithshme nga niveli qendror, të cilat mund të përdoren për çdo kompetencë, si dhe granteve specifike, të destinuara për arsim dhe shëndetësi. Ligji parashikon gjithashtu grante të jashtëzakonshme për raste fatkeqësish natyrore ose emergjencash. Ky ligj parasheh themelimin e Komisionit për Grante i cili shqyrton dhe bën ndarjen e burimeve financiare në mënyrë të drejtë dhe transparente ndërmjet komunave. Ligji ua ndalon komunave të vendosin taksa përveç tatimit mbi pronën, përveçse nëse kjo e drejtë u është deleguar nga Qeveria.

87 Kuvendi i Republikës së Kosovës, [Ligji nr. 03/L-040 për Vetëqeverisjen Lokale në Kosovë](#), 2008.

88 Kuvendi i Republikës së Kosovës, [Ligji nr. 03/L-049 për Financat e Pushtetit Lokal](#), 2008.

Ligji kërkon përputhshmëri me Ligjin për Menaxhimin e Financave Publike dhe Përgjegjësitë dhe detyron ministrinë përkatëse të monitorojnë shpenzimet komunale.

Ligji përcakton gjoba për kundërvajtje në trafik, tarifat komunale për automjetet motorike dhe tarifat e parkimit, të cilat komunat mund t'i përdorin si të ardhura vetanake.⁸⁹ Megjithatë, ligji nuk përmban dispozita specifike për investime në transportin publik apo për përmirësimin e qasjes, edhe pse granti i përgjithshëm mund të përdoret për këto qëllime. Ai u mundëson komunave të përjashtojnë ose reduktojnë tarifat për automjetet që përdoren për transportin e personave me aftësi të kufizuara, por nuk përfshin zotime financiare më të gjera për qasjen në infrastrukturën publike apo shërbimet komunale. Formula e ndarjes për Grantin Specifik për Shëndetësi merr parasysh moshën dhe gjininë e popullsisë. Përndryshe, ligji është **neutral** nga aspekti **gjinor** dhe nuk parasheh BPGj-në.

Ligji për kufijtë administrativë të komunave

Ky ligj përcakton kufijtë administrativë të komunave, krijon komunat dhe përcakton procedurat për ndryshimin e tyre.⁹⁰ Në përputhje me standardet evropiane për vetëqeverisje dhe të drejtat e pakicave, ligji parashikon integrimin e komuniteteve joshumicë, vezanërisht serbëve të Kosovës, në strukturat qeverisëse. Edhe pse ligji nuk përmend drejtpërdrejt transportin apo klimën, përcaktimi i kufijve komunalë është thelbësor për dallimin ndërmjet transportit urban dhe atij ndërqytetës, si dhe për planifikimin e infrastrukturës dhe shërbimeve. Ky ligj është **neutral** nga aspekti **gjinor**,

Ligji për menaxhimin e financave publike dhe përgjegjësitë

Ligji i vitit 2008 përcakton rolet dhe përgjegjësitë e institucioneve financiare, si dhe udhëzimet për përgatitjen, ekzekutimin dhe raportimin e buxhetit, si dhe rregullat për investimet publike dhe kontrollin financiar.⁹¹ Ligji është **neutral** nga aspekti **gjinor** dhe nuk trajton zësjtjet e BPGj-së, megjithëse kjo kërkohet nga Ligji për Barazinë Gjinore. Kjo mungesë pengon institucionalizimin e BPGj-së në sistemet e menaxhimit të financave publike dhe ndikon negativisht në zbatimin e tij, përfshirë edhe në sektorin e transportit.

Ligji për prokurimin publik

Ky ligj përcakton se çdo blerje e bërë me fonde publike duhet të bazohet në: efikasitet, raport të mirë ndërmjet vlerës dhe koston, transparencë dhe trajtim të barabartë.⁹² Ligji përshkruan në detaje procedurat e prokurimit dhe organet përgjegjëse. Neni 4(5) specifikon se “përemri ‘ai’ dhe mbiemri ‘i tij’ duhet të përdoren në mënyrë të barabartë për secilën gjini”, duke vendosur formën mashkullore si normë të paracaktuar, në vend që të përdoret një gjuhë neutrale nga aspekti gjinor.

89 Komunat mund të vendosin një tarifë vjetore për automjetet, bazuar në madhësinë e motorit ose llojin e automjetit. Përjashtime mund të zbatohen për automjetet e shërbimeve emergjente ose për transportin e personave me aftësi të kufizuara. Tarifa nuk zbatohen për automjetet jo-rezidente ose ato të biznesit jashtë qytetit; Kuvendi i Republikës së Kosovës, Ligji Nr. 03/L-049 për Financat e Vetëqeverisjes Lokale, 2008.

90 Kuvendi i Republikës së Kosovës, [Ligji nr. 03/L-041 për Kufijtë Administrativë të Komunave](#), 2008.

91 Kuvendi i Republikës së Kosovës, [Ligji nr. 03/L-048 për Menaxhimin e Financave Publike dhe Përgjegjësitë](#), 2008.

92 Kuvendi i Republikës së Kosovës, [Ligji nr. 04/L-042 për Prokurimin Publik](#), 2016.

Ky formulim konsiderohet **negativ** nga aspekti **gjinor**, pasi forcon norma dhe stereotipe ekzistuese gjimore. Ligji nuk i referohet BPGj-së, prandaj autoritetet kontraktuese nuk kanë detyrimin që, për shembull në ndërtimin e rrugëve, urdhërblert të marrin parasysh nevojat e grave dhe burrave të ndryshëm. Megjithatë, ligji parasheh prokurimin social në kontratat publike:

Autoriteti kontraktues mund të përcaktojë, ndër të tjera, kushte specifike në kontratë që mundësojnë integrimin e objektivave sociale, si më poshtë:

- 2.1. detyrimi për të punësuar persona të papunë, vezanërisht ata që kanë qenë të papunë për një periudhë të gjatë;
- 2.2. detyrimi për të punësuar persona me aftësi të kufizuara;
- 2.3. detyrimi për të ofruar programe trajnimi për të papunët ose të rinjtë gjatë periudhës së zbatimit të kontratës;
- 2.4. detyrimi për të zbatuar, gjatë ekzekutimit të kontratës, masa që synojnë promovimin e barazisë gjimore ose të diversitetit në bazë të kriterëve të tjera;
- 2.5. detyrimi për t'u përmbajtur dispozitave të konventave themelore të [Organizatës Ndërkombëtare të Punës] ONP-së gjatë ekzekutimit të kontratës, në rastet kur këto dispozita nuk janë të përfshira në legjislacionin përkatës.

Kjo nënkupton se prokurimi mund të përdoret si një mjet për të promovuar barazinë gjimore. Monitorimi i RrGK-së ka treguar se institucionet rrallë e përdorin këtë mundësi në praktikë. Dosjet e tenderëve për e-prokurimin, vezanërisht në sektorët e infrastrukturës dhe transportit, nuk përfshijnë masa afirmative për barazinë gjimore,⁹³ si për shembull përfshirjen e bizneseve në pronësi të grave, balancën gjimore në punësim, apo politika të brendshme që mbështesin barazinë gjimore. Procesi i vazhdueshëm i rishikimit të ligjit paraqet një mundësi për të nxitur më qartë masat afirmative, mbledhjen e të dhënave të ndara sipas gjinisë dhe publikimin e rregullt të këtyre të dhënave.⁹⁴

Ligji për buxhetin për vitin 2024

Ligji i buxhetit për vitin 2024 përcakton shpërndarjen financiare të Qeverisë, duke përfshirë edhe për sektorin e transportit.⁹⁵ Kosova përdor buxhetimin sipas zërave, një metodë që paraqet sfida strukturore për analizimin e mënyrës se si alokimet buxhetore ndikojnë në arritjen e objektivave strategjike dhe programore të Qeverisë, përfshirë transportin, zbutjen e ndryshimeve klimatike, barazinë gjimore dhe lidhjet ndërmjet këtyre fushave. Për këtë arsye, Ligji është i **përgjegjshëm** nga aspekti **gjinor** vetëm në lidhje me disa shpenzime specifike për barazi gjimore, siç janë Zyrat për Barazi Gjimore nëpër komuna.⁹⁶ Ministria e Financave, Punës dhe Transfereve (MFPT) nuk ka publikuar ende deklaratën buxhetore gjimore, siç parashihet nga treguesi 5.c.1 i Objektivave të Zhvillimit të Qëndrueshëm, ose nga një shtojcë e ngjashme e BPGj-së,⁹⁷ që MFPT kërkon që të gjitha

93 RrGK, *Barazia Gjimore dhe TI: Analizë Gjimore e Digjitalizimit në Kosovë*, 2024.

94 Po aty., f. 49.

95 Kuvendi i Republikës së Kosovës, *Ligji nr. 08/L-260 për Ndarjet Buxhetore për Buxhetin e Republikës së Kosovës për vitin 2024*, 2023.

96 RrGK, *Drejt një Buxheti për Qytetarët: Rishikim Gjinor i Buxhetit të Kosovës 2024* (Prishtinë 2024).

97 Po aty.; e as nuk e ka bërë të disponueshëm buxhetin për konsultim publik në përputhje me këtë detyrim (*Qarkorja buxhetore 2024/01*, maj 2023).

organizatat buxhetore ta dorëzojnë sipas Qarkores Buxhetore.⁹⁸ Publikimi i një dokumenti të tillë, së bashku me buxhetin vjetor, do të ndihmonte në sqarimin se si linjat buxhetore të caktuara kontribuojnë në arritjen e objektivave për barazi gjinore, duke përfshirë edhe transportin që merr parasysh ndryshimet klimatike. Ndarjet buxhetore të lidhura me këtë hulumtim janë analizuar në kapitujt vijues.

Strategjitë dhe politikat kombëtare

Kosova ka pasur disa strategji dhe politika që lidhen me adresimin e ndryshimeve klimatike në sektorin e transportit. Kjo pjesë analizon ndjeshmërinë gjinore të tyre.

Strategjia për ndryshimet klimatike 2014-2024

E miratuar në vitin 2014, kjo strategji përshkruan masat për zbutjen dhe përshtatjen ndaj ndryshimeve klimatike në drejtim të zhvillimit të qëndrueshëm. Ajo identifikon ndikimet aktuale dhe të pritshme të ndryshimeve klimatike, duke përfshirë emetimet e gazeve serrë, ndërtimet ilegale dhe jostandarde, infrastrukturën e vjetruar të ujit dhe kanalizimeve, menaxhimin e paqëndrueshëm të ujit dhe tokës, planifikimin joadekuat komunal, bujqësinë e paqëndrueshme, shpyllëzimin dhe shkatërrimin e pjerrësive natyrore nga minierat. Po ashtu, identifikon urbanizimin e pakontrolluar që nga viti 1999 dhe cenueshmërinë e lartë socio-ekonomike për shkak të varfërisë. Strategjia parasheh 38 ndërhyrje, dhe për secilën prej tyre jepen vendndodhja, objekti, aktori përgjegjës, ndikimi i parashikuar, kostoja e përafërt dhe periudha e zbatimit.⁹⁹

Në përgjithësi, Strategjia është **neutrale** nga aspekti **gjinor**. Megjithatë, objektivi i dytë synon të rrisë kapacitetet e ekosistemeve dhe komuniteteve të kërcënuara, përfshirë bujqit e varfër, grupet e marginalizuara dhe gratë. Strategjia synon të rrisë aftësinë e tyre për t'iu përshtatur ndryshimeve klimatike dhe rreziqeve që lidhen me të ardhurat dhe mënyrat e tyre të sigurimit të jetesës.¹⁰⁰ Strategjia nuk përmban analizë të ndikimit gjinor apo të dhëna të ndara sipas gjinisë.

98 Republika e Kosovës, Ministria e Financave, Punës dhe Transfereve, Qarkorja Buxhetore 2024/01, maj 2023.

99 Qeveria e Kosovës, [Strategji për Ndryshimet Klimatike 2014-2024](#), 2014, f. 10.

100 Po aty., f. 9.

Strategjia për ndryshimet klimatike 2019–2028 dhe plani i veprimit për ndryshimet klimatike 2019-2021

Duke zëvendësuar strategjinë e mëhershme për ndryshimet klimatike, kjo strategji fokusohet në zbutjen e emetimeve të gazeve serrë dhe përshtatjen ndaj ndryshimeve klimatike, përmes promovimit të burimeve të ripërtëritshme të energjisë, përmirësimit të efikasitetit energjetik, zgjerimit të sipërfaqeve pyjore dhe zbatimit të politikave për reduktimin e emetimeve. Identifikon transportin si një burim gjithnjë e më të madh të emetimeve të CO₂ në Kosovë, të nxitura nga rritja e numrit të automjeteve të vjetra dhe atyre me konsum joefikas të karburantit.¹⁰¹ Përdorimi i transportit publik mbetet i ulët, ndërsa shumica e automjeteve përdorin naftë dhe benzinë, duke kontribuar ndjeshëm në ndotjen e ajrit, ujit dhe tokës. Prioritetet strategjike për sektorin e transportit përfshijnë rishikimin e legjislacionit mjedisor në përputhje me standardet ndërkombëtare, përdorimin e karburanteve me cilësi më të lartë, promovimin e mënyrave alternative të transportit me ndotje më të ulët (si hekurudha dhe automjetet elektrike), kufizimin e përdorimit të automjeteve të vjetra dhe përmirësimin e infrastrukturës rrugore për të ulur ngarkesën e trafikut. Megjithatë, strategjia nuk përmend investime të planifikuara specifike në infrastrukturën e transportit e as nisma për të inkurajuar forma alternative të mobilitetit për zbutjen e ndryshimeve klimatike, si çiklizmi dhe investimet për përmirësimin e infrastrukturës për këtë qëllim.

Kostoja e përgjithshme e vlerësuar për zbatimin e të gjitha aktiviteteve të planifikuara për periudhën 2019–2021 ishte 2,877,600 €. ¹⁰² Kjo shumë nuk përfshin BPGj-në. Sipas vlerësimeve të ekspertëve, disa nga masat më ambicioze është e pamundur të zbatohen në një të ardhme të afërt, ¹⁰³ kryesisht për shkak të kufizimeve financiare. Financimi për veprimet afatmesme dhe afatgjata në kuadër të Strategjisë për ndryshimet klimatike ishte i kushtëzuar nga krijimi i kushteve të favorshme fiskale pas vitit 2019. Këto shpenzime ishin planifikuar të përfshiheshin në KASH dhe të ndaheshin përmes procesit të rregullt të buxhetimit kombëtar. ¹⁰⁴ Një pjesë e konsiderueshme e kostonë së planifikuar pritej të mbulohej nga Buxheti i Kosovës, ndërsa financime shtesë ishin paraparë nga komunat, Korporata Energjetike e Kosovës dhe potencialisht nga donatorët e jashtëm si Komisioni KE, Banka Botërore, Sida dhe Qeveria Austriake.

Kosova është anëtare e Fondit Global për Mjedisin që nga viti 2010 dhe, në vitin 2015, ka fituar qasje në financimin nga Fondi i Gjellbër për Klimën, çka ka mundësuar mbështetjen e strategjive të ndryshme të lidhura me klimën. ¹⁰⁵ Megjithatë, pavarësisht këtyre mundësive, Kosova ende nuk ka Fond Kombëtar të Gjellbër, çka kufizon aftësinë e saj për të mobilizuar dhe menaxhuar burime vendore të dedikuara për veprimet në fushën e mjedisit dhe klimës. Plani i veprimit ka skaduar dhe deri më tani nuk është zëvendësuar.

Çështjet gjimore nuk janë të integruara përgjatë strategjisë, megjithëse gratë përmenden si një nga grupet e cënueshme në përshkrimin e situatës socio-ekonomike. Strategjia nuk përmban analizë gjimore mbi ndikimet e parashikuara, as objektiva për adresimin e pabarazive gjimore apo për integrimin e BPGj-së. Prandaj, ajo konsiderohet e **ndjeshme**, por jo e përgjegjshme nga aspekti **gjimor**.

101 Po aty., f. 24.

102 Po aty., f. 60.

103 Po aty., f. 62.

104 Po aty.

105 Po aty., f. 86-87.

Strategjia e energjisë e Republikës së Kosovës 2022-2031

Strategjia përcakton katër synime dhe pesë objektiva për zhvillimin e sektorit të energjisë gjatë dekadës së ardhshme.¹⁰⁶ Synimet përfshijnë sigurimin e furnizimit, arritjen e qëndrueshmërisë dhe neutralitetit klimatik, përmirësimin e konkurrueshmërisë dhe mbajtjen e çmimeve të përbalueshme. Objektivat konkrete për realizimin e këtyre synimeve janë: përmirësimi i besueshmërisë së sistemit; promovimi i dekarbonizimit dhe përdorimit të burimeve të ripërtëritshme të energjisë; rritja e efikasitetit energjetik; forcimi i bashkëpunimit rajonal dhe funksionimit të tregut; si dhe mbrojtja dhe fuqizimi i konsumatorëve, duke zhvilluar njëkohësisht fuqinë punëtore.¹⁰⁷

Sektori i transportit, i cili renditet menjëherë pas amvisërive për nga konsumi i energjisë, ka shënuar një rritje deri në 422 kiloton naftë ekuivalente (ktoe) në vitin 2020. Për të përmbushur objektivat e Agjendës së Gjellbër për Ballkanin Perëndimor, transporti duhet të orientohet drejt qëndrueshmërisë. Strategjia e energjisë e reflekton këtë përmes përmes nxitjes së përdorimit të automjeteve elektrike në projeksionet e kërkesës për energji elektrike, duke mbështetur njëkohësisht përdorimin e karburanteve alternative dhe më të pastra.¹⁰⁸ Veprimet kyçe parashohin zbatimin e Direktivës 2014/94/BE,¹⁰⁹ krijimin e infrastrukturës për karburantet alternative, si stacionet e karikimit për automjetet elektrike, si dhe inkurajimin e përdorimit të automjeteve pa emetime.

Transporti dhe ngrohja kontribuojnë ndjeshëm në emisione, të cilat në vitin 2019 arritën në 9.6 milionë tonë ekuivalent CO₂, ku sektori i energjisë elektrike dhe i ngrohjes përbënte 66% të tyre.¹¹⁰ Përpjekjet e Kosovës për dekarbonizimin e transportit mbeten të kufizuara, pasi automjetet elektrike përbënin vetëm 0.05% të flotës në vitin 2021.¹¹¹ Megjithatë, planet përfshijnë elektrifikimin gradual të hekurudhave dhe rritjen e numrit të automjeteve elektrike deri në rreth 15,000 njësi deri në vitin 2031.¹¹² Strategjia inkurajon përfshirjen e grave, përmes investimeve në zhvillimin e aftësive të grave dhe burrave, në përputhje me nevojat e sektorit të energjisë.¹¹³ Për këtë arsye, ajo konsiderohet e **përgjegjshme** nga aspekti **gjinor**. Bazuar në këtë strategji, Programi i Zbatimit të Strategjisë së Energjisë së Kosovës 2022-2025 përfshin një veprim për përgatitjen e infrastrukturës gjithëpërfshirëse gjinore dhe për planifikimin e politikave.¹¹⁴ Programi, për vitet 2024/2025 ka një buxhet të financuar nga donatorët prej 300,000 eurosh në vit dhe synon që 25% e fuqisë punëtore në sektorin e energjisë të jenë gra deri në vitin 2031.

106 Qeveria e Republikës së Kosovës, [Strategjia e Energjisë e Republikës së Kosovës 2022-2031](#), 2022, f. 10.

107 Po aty., f. 25.

108 Po aty., f. 19.

109 Gazeta zyrtare e Bashkimit Evropian", [Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council of 22 October 2014 on the deployment of alternative fuels infrastructure](#) [Direktiva 2014/94/BE e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit, e datës 22 tetor 2014, mbi vendosjen e infrastrukturës së lëndëve djegëse alternative] L 307/1, 28 tetor 2014; e cila synon të mbështesë zhvillimin e infrastrukturës së karburanteve alternative, siç është karikimi elektrik dhe furnizimi me gaz natyror, për të zvogëluar varësinë e transportit nga nafta dhe për të ulur ndikimin mjedisor në të gjithë BE-në.

110 Qeveria e Republikës së Kosovës, [Strategjia e Energjisë e Republikës së Kosovës 2022-2031](#), 2022, f. 21.

111 Po aty., f.17

112 Po aty., f.10.

113 Po aty.f.9

114 Qeveria e Republikës së Kosovës, [Programi i Zbatimit të Strategjisë së Energjisë së Kosovës 2022-2025](#), 2023.

Strategjia për transportin multimodal 2023-2030

E miratuar në vitin 2024 nga MMPHI, kjo strategji synon të modernizojë dhe integrojë sistemet rrugore, hekurudhore dhe ajrore të transportit për të mbështetur zhvillimin ekonomik, për të përmirësuar lidhshmërinë rajonale dhe për t'u përafuar me standardet e BE-së dhe Agjendën e Gjelbër.¹¹⁵ Qëllimi i saj është krijimi i një rrjet transporti të integruar, të mençur, të sigurt dhe të qëndrueshëm, duke adresuar boshllëqe të tilla si përdorimi i kufizuar i hekurudhave, niveli i ulët i digjitalizimit, fragmentimi i transportit publik dhe shkalla e lartë e emetimeve. Strategjia zëvendëson Strategjinë 2015–2025 dhe thekson orientimin drejt zgjidhjeve të gjelbra, të qëndrueshme dhe digjitalizuara në transport. Ajo përmban tre objektiva: (1) Lidhje të pandërprera në transport, përmes infrastrukturës së integruar dhe shërbimeve multimodale të lidhura me Rrjetin Trans-Evropian të Transportit (TEN-T);¹¹⁶ (2) Sistem të sigurt transporti, në përputhje me objektivat e Vision Zero¹¹⁷ duke synuar reduktimin e fataliteteve në trafik dhe përmirësimin e menaxhimit të sigurisë në të gjitha mënyrat e transportit; dhe (3) Transport inteligjent dhe të qëndrueshëm, me theks në zgjidhje digjitale (p.sh. Sistemet inteligjente të transportit, bileta elektronike), përdorimin e karburanteve alternative dhe infrastrukturën rezistente ndaj ndryshimeve klimatike. Për transportin rrugor, prioritetet përfshijnë përfundimin e rrjeteve rrugore TEN-T, krijimin e metodologjive për vlerësimin e rrezikut (RAMS), uljen e aksidenteve dhe promovimin e reformave në transportin publik. Për secilin objektiv, përcaktohen tregues dhe synime të qarta, si p.sh. rritja e pjesëmarrjes së automjeteve me karburante alternative në 10% dhe ulja e emetimeve të CO₂ nga transporti me 20% deri në vitin 2030. Kostoja totale e vlerësuar për zbatimin e strategjisë është mbi 1.5 miliardë euro, e planifikuar të financohet përmes buxhetit qendror dhe kredive, ndërsa monitorimi bëhet nga MMPHI. Strategjia nuk përmend BPGj-në.

Edhe pse i adreson disa çështje të barazisë sociale, si qasja për personat me aftësi të kufizuara dhe të moshuarit, ajo nuk përmban analizë gjimore dhe nuk merr parasysh nevojën apo çështje të veçanta gjimore në transport. Për këtë arsye, strategjia konsiderohet **neutrale** nga **aspekti gjimor**.

Drafti plani kombëtar i Republikës së Kosovës për energjinë dhe klimën 2025-2030

Ky draft i planit synon të sigurojë qasje të qytetarëve në energji të sigurt dhe me çmim të arsyeshëm, duke ndërtuar një sektor energjetik të qëndrueshëm dhe të integruar në tregun pan-evropian.¹¹⁸ Ai synon të ofrojë në mënyrë progresive energji të pastër, efikasitet energjetik, mbështetje për grupet e cënueshme dhe rritje të pjesëmarrjes së qytetarëve. Qytetarët pritet të jenë aktivë në këtë sektor, duke kontribuar në prodhim dhe vetë-konsum, si dhe përmes skemave mbështetëse për grupet më të cënueshme (p.sh. për izolimin e shtëpive, instalimin e paneleve diellore, blerjen e pajisjeve efikase në energji, sisteme të ngrohjes efikase). Pesë objektivat strategjike janë: (1) përmirësimi i qëndrueshmërisë së sistemit; (2) dekarbonizimi dhe promovimi i energjisë së

¹¹⁵ Qeveria e Republikës së Kosovës, MMPHI [Strategjia e Transportit Multimodal 2023-2030](#), 2024.

¹¹⁶ [TEN-T](#) është strategjia e BE-së për zhvillimin e një infrastrukture transporti të integruar, efikase dhe të qëndrueshme në të gjithë Evropën. Ajo mbulon transportin hekurudhor, rrugor, ajror dhe ujor, duke synuar lidhjen e rajoneve, uljen e emetimeve, rritjen e sigurisë dhe mbështetjen e kohezionit ekonomik, bazuar në [Regulation \(EU\) 2024/1679](#), [Rregulloren (BE) 2024/1679].

¹¹⁷ Vision Zero është një strategji që synon eliminimin e të gjitha vdekjeve dhe lëndimeve serioze nga aksidentet rrugore, përmes dizajnit të sistemeve më të sigurta të transportit dhe duke i dhënë përparësi jetës njerëzore.

¹¹⁸ Qeveria e Republikës së Kosovës, [Drafti i Planit Kombëtar të Energjisë dhe Klimës i Republikës së Kosovës 2025-2030](#), 2023.

ripërtëritshme; (3) rritja e efikasitetit energjetik; (4) forcimi i bashkëpunimit rajonal dhe funksionimit të tregut; (5) mbrojtja dhe fuqizimi i konsumatorëve. Edhe pse plani njeh grupet e cënueshme, ai nuk përfshin analizë gjinore dhe nuk adreson nevojat specifike gjinore.¹¹⁹ Prandaj, konsiderohet **neutral** nga aspekti **gjinor**.

Strategjia dhe plani i veprimit për uljen e rrezikut nga fatkeqësitë (2016–2020) dhe Strategjia shtetërore për uljen e rrezikut nga fatkeqësitë natyrore dhe fatkeqësitë tjera (2023–2028)

Strategjia e Kosovës dhe plani i veprimit për uljen e rrezikut nga fatkeqësitë (2016–2020)¹²⁰ përfaqësonte kornizën e parë gjithëpërfshirëse të vendit në këtë fushë, të zhvilluar në përputhje me kornizën e Sendait dhe Strategjinë evropiane për mbështetjen e uljes së rrezikut nga fatkeqësitë. Ajo synonte koordinimin e përpjekjeve ndërmjet institucioneve vendore, ministrive dhe donatorëve për ndërtimin e qëndrueshmërisë dhe promovimin e zhvillimit të qëndrueshëm. Strategjia ishte gjithëpërfshirëse dhe e **përgjegjshme** nga aspekti **gjinor**, duke theksuar mbrojtjen dhe përfshirjen aktive të “komuniteteve të cënueshme”, përfshirë gratë, fëmijët, të moshuarit, personat me aftësi të kufizuara dhe ata që jetojnë në varfëri ose në zona të rrezikuara. Kjo strategji e integronte uljen e rrezikut në planifikimin zhvillimor, forconte kapacitetet institucionale dhe i jepte përparësi vetëdijesimit dhe qasjeve gjithëpërfshirëse.

Strategjia shtetërore për uljen e rrezikut nga fatkeqësitë natyrore dhe fatkeqësitë tjera (2023–2028)¹²¹ është korniza e dytë kombëtare e Kosovës, e cila fokusohet në minimizimin e ndikimeve nga fatkeqësitë dhe promovimin e zhvillimit të qëndrueshëm përmes uljes së rrezikut, si në nivel qendror, ashtu edhe në atë lokal. Ajo është në përputhje me standardet kombëtare dhe ndërkom-bëtare dhe e përkushtuar ndaj mbrojtjes së të drejtave të njeriut, por thekson më pak përfshirjen sesa strategjia e parë. Edhe pse njeh rëndësinë e adresimit të nevojave të grave, fëmijëve, të moshuarve dhe grupeve të marginalizuara, si dhe inkurajon përfshirjen e tyre në planifikim dhe ndarjen e njohurive, niveli i përfshirjes gjinore dhe sociale është më i zbehur krahasuar me strategjinë 2016–2020. Kjo strategji është e **ndjeshme** nga aspekti **gjinor**, pasi nuk përfshin veprime apo objektiva që lidhen me avancimin e barazisë gjinore.

Strategjia për cilësinë e ajrit

Strategjia e vitit 2013 thekson transportin si një nga kontribuuesit kryesorë të ndotjes së ajrit në Kosovë, veçanërisht në zonat urbane.¹²² Për shkak të afërsisë së rrugëve me zonat e banuara, emetimet nga transporti rrugor ndikojnë dukshëm në degradimin e cilësisë së ajrit, ujit dhe tokës. Sektori i transportit kontribuon gjithashtu në ndryshimet klimatike, ndotjen akustike dhe degradimin e tokës, përfshirë kërcënimet ndaj biodiversitetit dhe trashëgimisë kulturore. Përdorimi i gjerë i au-

119 Po aty., f. 23.

120 Republika e Kosovës, Qeveria, Ministria e Punëve të Brendshme (MPB), Agjencia e Menaxhimit të Emergjencave, [Strategjia dhe Plan i Veprimit për Uljen e Rrezikut nga Fatkeqësitë 2016–2020](#), dhjetor 2015.

121 Republika e Kosovës, Qeveria, Ministria e Punëve të Brendshme (MPB), Agjencia e Menaxhimit të Emergjencave, [Strategjia Shtetërore për Uljen e Rrezikut nga Fatkeqësitë Natyrore dhe Fatkeqësitë Tjera](#), 2022.

122 Republika e Kosovës, MMPHI, [Strategjia për Cilësinë e Ajrit](#), 2013.

tomjeteve të vjetra, pa katalizatorë dhe me karburant të cilësisë së dobët, e përkeqëson ndjeshëm ndotjen e ajrit. Megjithatë transporti ka rol kyç në zhvillimin ekonomik dhe mobilitet, rrjeti rrugor i Kosovës vazhdon të jetë në gjendje të dobët. Përdorimi i transportit publik është minimal, ndërsa rritja e numrit të automjeteve private ka rritur ngarkesën në trafik dhe ndotjen e ajrit, duke krijuar rrezik për shëndetin publik dhe mjedisin. Transporti hekurudhor dhe ajror kontribuojnë gjithashtu në emetime, megjithatë në masë më të vogël sesa automjetet rrugore.

Për të adresuar këto sfida, strategjia parashikon disa objektiva specifike për reduktimin e emetimeve dhe promovimin e zgjidhjeve të qëndrueshme të transportit. Këto përfshijnë: përfundimin e kornizës ligjore dhe ekonomike, inkurajimin e zëvendësimit të automjeteve të vjetra me modele më të reja dhe më pak ndotëse, si dhe promovimin e mënyrave alternative të transportit si transporti publik, çiklizmi dhe ecja. Strategjia rekomandon gjithashtu menaxhimin e kërkesës për trafik përmes planifikimit dhe instrumenteve ekonomike, përmirësimin e infrastrukturës rrugore, forcimin e kontrollit teknik të automjeteve dhe rritjen e standardeve të cilësisë së karburanteve. Masa plotësuese përfshijnë fushatat e ndërgjegjësimit publik dhe pastrimin e rrugëve. Strategjia është në përputhje me qëllimet më të gjera për mbrojtjen e klimës, duke mbështetur veprime në sektorin e energjisë dhe transportit për të reduktuar emetimet e gazeve serrë. Strategjia përmend gratë, duke theksuar rreziqet shëndetësore për gratë shtatzëna për shkak të ndotjes së ajrit. Megjithatë, buxheti për zbatimin e saj nuk është i përcaktuar qartë dhe nuk përdoret BPGj. Prandaj, strategjia është e **ndjeshme**, por jo e përgjegjshme nga aspekti **gjinor**. Strategjia skadoi në vitin 2022 dhe nuk ekziston një strategji e re.

Programi i Kosovës për barazi gjimore 2020-2024

I kërkuar me Ligjin për barazi gjimore, ky program synon që barazia gjimore të jetë në qendër të proceseve transformuese të Kosovës në të gjitha strukturat qeveritare, agjencitë, shoqërinë civile, sektorin privat dhe mekanizmat e donatorëve, përmes politikave, procedurave, praktikave dhe programeve. Programi bazohej në tre shtylla: (1) fuqizimi ekonomik dhe mirëqenia sociale; (2) zhvillimi njerëzor, rolet dhe marrëdhëniet gjimore; (3) të drejtat e grave, qasja në drejtësi dhe siguri.¹²³ Objektivat specifike dhe të matshme, së bashku me një plan veprimi të detajuar dhe vlerësime të koston, treguan përkushtim ndaj veprimit klimatik efektiv dhe me llogaridhënie.¹²⁴ Në përgjithësi, programi është **transformues** nga aspekti **gjinor**, pasi synon të ndryshojë normat gjimore që e ushqejnë pabarazinë. Edhe pse programi nuk përmend drejtpërdrejt transportin, ai është relevant për të gjithë sektorët. Vlerësimi përfundimtar i programit rekomandoi përfshirjen e analizës dhe aktiviteteve të lidhura me transportin në programin e ri.¹²⁵ Në vitin 2025, Qeveria nisi zhvillimin e programit të ri për barazinë gjimore.

¹²³ Qeveria e Republikës së Kosovës, Zyra e Kryeministrit, Agjencia për Barazi Gjimore, [Programi i Kosovës për Barazi Gjimore 2020-2024](#), 2020, f. 9.

¹²⁴ Po aty., f. 17.

¹²⁵ Qeveria e Republikës së Kosovës, Qeveria, Zyra e Kryeministrit, Agjencia për Barazi Gjimore, [Raporti Përfundimtar i Vlerësimit të Programit të Kosovës për Barazi Gjimore 2020-2024](#), 2024, 95.

Plani i veprimit për të drejtat e personave me aftësi të kufizuara në Republikën e Kosovës 2021-2023

Ky plan synonte të promovojë një shoqëri gjithëpërfshirëse ku personat me aftësi të kufizuara mund t'i realizojnë plotësisht të drejtat dhe potencialin e tyre. Plani përmbante pesë objektiva strategjike që lidhen me shëndetësinë, mirëqenien sociale, arsimin, mbrojtjen ligjore dhe qasjen në komunikim.¹²⁶ Një nga aktivitetet që lidhej drejtpërdrejt me mobilitetin ishte mbështetja për mobilitetin e fëmijëve të verbër për të vijuar shkollimin e rregullt.¹²⁷ Megjithatë, plani nuk adresonte sfidat e ndryshme të mobilitetit me të cilat përballen personat me aftësi të kufizuara. Në plan, gratë përmenden vetëm në lidhje me rritjen e shërbimeve shëndetësore për personat me aftësi të kufizuara. Prandaj, plani konsiderohet i **ndjeshëm**, por jo i përgjegjshëm nga aspekti **gjinor**. Plani përfundoi në vitin 2023 dhe nuk është miratuar asnjë plan i ri i veprimit.

Qarkoret buxhetore 2024-2026

Si dokument politikash, MFPT lëshon çdo vit qarkore buxhetore, duke ofruar udhëzime, afate kohore dhe kufizime buxhetore. Në përputhje me Ligjin për Barazi Gjinore, të gjitha institucionet janë të obliguara të zbatojnë BPGJ-në.¹²⁸ Qarkoret buxhetore kërkojnë rregullisht nga të gjitha organizatat buxhetore, përfshirë ministritë dhe komunat, që të dorëzojnë "Shtojcën e BPGJ", në të cilin ilustron se si shpenzimet publike do të kontribuojnë në barazinë gjinore.¹²⁹ Qarkorja ofron udhëzime për planifikimin e ndarjes së buxhetit dhe kërkon analizën e të dhënave të ndara sipas gjinisë, duke përfshirë stafin, pagat dhe përfituesit e shërbimeve publike. Për më tepër, organizatat buxhetore duhet t'i publikojnë këto të dhëna, duke siguruar llogaridhënie në planifikimin financiar të **përgjegjshëm** nga aspekti **gjinor**. Monitorimi i RrGK-së sugjeron se vetëm 64% e organizatave buxhetore qendrore dhe 89% e organizatave komunale e dorëzuan këtë shtojcë në vitin 2024. MMPHI ishte ndër organizatat buxhetore që dorëzuan shtojcën e BPGJ-së, por nuk e ka publikuar atë. Meqë publikimi i këtyre shtojcave është i rrallë, është e vështirë të analizohet cilësia e tyre dhe nëse ato lidhin në mënyrë të qartë shpenzimet me objektivat strategjike që synojnë avancimin e barazisë gjinore, përfshirë ato që lidhen me sektorin e transportit.

126 Republika e Kosovës, [Plani i Veprimit për të Drejtat e Personave me Aftësi të Kufizuara në Republikën e Kosovës 2021-2023](#), 2020.

127 Po aty., Aktiviteti 2.3.1.

128 Neni 5.1.5.

129 MFPT, Republika e Kosovës, [Qarkorët Buxhetore](#).

Zbatimi dhe platformat digjitale për raportimin e veprimeve të paligjshme dhe problemeve në shërbimet publike

Kosova ka disa platforma për raportimin e shkeljeve të rregullave të trafikut dhe të legjisllacionit për mbrojtjen e mjedisit. **Policia e Kosovës** është përgjegjëse për zbatimin e shumicës së ligjeve që lidhen me transportin dhe mbrojtjen e mjedisit, si p.sh. parkimi i paligjshëm, ndezja e motorëve pa nevojë, tymi i tepërt dhe zhurma. Policia mund të njoftohet për shkeljet që lidhen me trafikun përmes numrit emergjent (192), linjës jo-emergjente (038 550 999) dhe email-it (info@kosovopolic.com). Dikur ekzistonte aplikacioni **Lajmëro policinë**, por që nga gushti 2025 nuk ka funksionuar.

MMPHI ofron kutinë e mesazheve “Raporto aktivitetet e paligjshme” në faqen e saj, ku qytetarët mund të raportojnë dëmtimin e lumenjve, ndërtimet e paligjshme ose dëmtimin e pyjeve duke shkruar një mesazh (por pa mundësi për të bashkëngjitur fotografi).¹³⁰

Zyra për Qeverisje të Mirë në Zyrën e Kryeministrit të Kosovës mbikëqyr Platformën kombëtare për mbrojtje nga diskriminimi për komunitetet romë, ashkali dhe egjiptiane,¹³¹ e cila mundëson individëve të raportojnë raste të diskriminimit, përfshirë ato që lidhen me transportin dhe mobilitetin, përmes një formulari online ose aplikacionit në telefonin mobil. Formulari kërkon të dhëna mbi gjininë dhe moshën e personit që raporton, ndërsa niveli arsimor dhe statusi i punësimit janë opsionalë. Informacioni i detajuar lidhur me transportin ose mobilitetin nuk trajtohet posaçërisht në raportet publike mbi diskriminimin.¹³²

Diskriminimi mund të raportohet edhe te Institucioni i Avokatit të Popullit, ku [formulari online për raportimin e diskriminimit](#) mbledh të dhëna mbi gjininë, moshën e personave që raportojnë dhe institucionin ku ka ndodhur incidenti, si dhe një përshkrim të shkurtër të rastit.

OSHC-të kanë krijuar disa mënyra të tjera për raportim. Për shembull, platforma **Ambientalisti**, e krijuar nga Grupi për Studime Juridike dhe Politike, synon të informojë qytetarët për çështjet mjedisore dhe të inkurajojë pjesëmarrjen qytetare.¹³³ Platforma shërben si një burim për të gjithë ata që janë të interesuar të angazhohen me çështjet mjedisore. Ajo ofron të dhëna në kohë reale për debatet publike, konsultimet dhe afatet e ardhshme, si dhe dokumentacionin që mund të shkarohet, përshkruan kornizën ligjore, përmban infografika mbi çështjet mjedisore dhe përfshin një kuti për raportimin e reageimeve të qytetarëve.

IKD Green është një platformë digjitale e zhvilluar nga Instituti Demokratik i Kosovës (IDK) për të fuqizuar qytetarët që të raportojnë dhe të adresojnë çështjet mjedisore në nivel lokal.¹³⁴ Platforma u

130 MMPHI, [Faqe interneti](#), qasur më 18 korrik 2025.

131 Platforma kombëtare për mbrojtje nga diskriminimi për komunitetet Rom, Ashkali dhe Egjiptian [“Raporto Diskriminimin”](#), n.d.

132 Republika e Kosovës, Zyra e Kryeministrit, Zyra për Qeverisje të Mirë, [“Mbrojtja nga Diskriminimi: Një Përmbledhje Gjithëpërfshirëse e Përpjekjeve Njëvjeçare të Platformës Kombëtare për Mbrojtjen nga Diskriminimi për Komunitetet Rome, Ashkali dhe Egjiptiane”](#), qershor 2023, Nga lansimi i saj deri më 31 dhjetor 2024, Platforma kishte regjistruar 21,896 vizitorë, me 872 llogari aktive përdoruesish dhe 52 raste të raportuara. Nga këto raste, 17 u dorëzuan nga gratë, 20 nga burrat, dhe 15 nga përdorues që nuk e deklaruan gjininë. Nga rastet e raportuara, 18 u trajtuan plotësisht nga institucionet, ndërsa shtatë mbeten në procedura institucionale. Nuk u evidentuan raste diskriminimi të lidhura me transportin (Korrespondencë e RrGK-së me Zyrën e Kryeministrit, Zyra për Qeverisje të Mirë, korrik 2025).

133 Platforma Ambientalisti, [faqe interneti](#), n.d.

134 Instituti Demokratik i Kosovës - Gjellbër (KDI-Green), [faqe interneti](#), n.d.

mundëson qytetarëve të raportojnë degradimin e mjedisit, si ndotjen dhe ndërtimet e paligjshme. Ajo gjithashtu përmban një hartë për të vizualizuar vendndodhjet e raporteve. Të dhënat e mbledhura përmes platformës tregojnë se mbi 74% e raporteve janë dorëzuar në mënyrë anonime, duke reflektuar preferencën e përdoruesve për konfidencialitet. Nga 25% e raporteve ku është deklaruar gjinia e raportuesit, 7.7% janë dorëzuar nga gratë dhe 18.3% nga burrat.¹³⁵

Ndreqe është një platformë online e krijuar nga OShC D+ që u mundëson qytetarëve të raportojnë ankesat për shërbimet publike komunale, të paraqitura në një hartë interaktive.¹³⁶ Platforma mbulon çështje si mbeturinat, ujërat e zeza, gropat në rrugë, ndriçimin publik, trotualet e dëmtuara, shenjat rrugore dhe pengesat për personat me aftësi të kufizuara. Këto ankesa u dërgohen zyrtarëve komunalë përgjegjës për zgjidhjen e tyre. Qytetarët mund t'i shohin, përditësojnë dhe të abonohen për njoftime mbi ankesat e raportuara, duke nxitur pjesëmarrjen aktive dhe angazhimin e drejtpërdrejtë me qeverisjen lokale në lagjet dhe fshatrat e tyre.

Ec Shlirë ishte një aplikacion i zhvilluar nga Girls Coding Kosova, Open Data Kosovo dhe RrGK, që ndihmonte individët të raportnin ngacmimin seksual. Përdoruesit mund të raportnin llojin, vendndodhjen dhe detajet e ngacmimit në mënyrë anonime. Aplikacioni gjithashtu ofronte mjete për analizën e të dhënave, përfshirë grafikë dhe harta. Kishte përpjekje për ta lidhur aplikacionin me policinë, duke mundësuar raportimin anonim që mund të ndihmonte hetimet ose të përmirësonte planifikimin e qytetit (p.sh., duke instaluar ndriçim rrugor dhe duke rritur patrullimin në zonat dhe oraret me më shumë raporte). Megjithatë, kjo nuk u realizua. Për shkak të rotacionit të stafit, aplikacioni nuk ka funksionuar në praktikë dhe nuk ka pranuar raporte të reja që nga viti 2020.¹³⁷

Në përgjithësi, këto aplikacione janë zhvilluar si pjesë e projekteve dhe nuk janë mirëmbajtur pas përfundimit të tyre. Platformat nuk janë integruar në platformat shtetërore dhe aktualisht, qytetarët mund të kontaktojnë vetëm inspektoratin drejtpërdrejt ose të përdorin faqet zyrtare të komuneve dhe të MMPHI-së, të cilat nuk ofrojnë të njëjtin nivel qasjeje apo angazhimi të përdoruesve si aplikacionet ose faqet e zhvilluara nga OShC-të.

135 RrGK, korrespondencë me Institutin Demokratik të Kosovës, korrik 2025.

136 Ndreqe, [faqe interneti](#), n.d.

137 Korrespondencë e RrGK-së me Open Data Kosovo, dhjetor 2024.

Përfundim

Për shkak të statusit të saj politik, Kosova nuk mund të bëhet palë zyrtare në zotimet e OKB-së lidhur me ndryshimet klimatike. Megjithatë, Qeveria ka treguar angazhim ndaj këtyre zotimeve brenda kornizës ligjore të vendit dhe duhet të ndërmarrë hapa për zbatimin e tyre. Në mënyrë të ngjashme, edhe pse Kosova nuk është ende shtet anëtar i BE-së, ajo është zotuar të ecë përpara drejt anëtarësimit. Disa hapa janë ndërmarrë për harmonizimin e legjislacionit të vendit me legjislacionin e BE-së lidhur me mobilitetin dhe transportin e përgjegjshëm ndaj çështjeve klimatike, por nevojiten përpjekje të mëtejshme.

Shumëllojshmëria e ligjeve dhe politikave që lidhen me transportin dhe mobilitetin mund të çojë në një qasje të fragmentuar ndaj sektorit të transportit të përgjegjshëm ndaj çështjeve gjimore dhe klimatike. Ndërkohë që ligjet më të vjetra, si ato për rrugët, nuk ishin të përgjegjshme ndaj këtyre çështjeve, disa ligje dhe politika më të reja që lidhen me transportin dhe adresimin e ndryshimeve klimatike përfshijnë përmirësime në konsiderimin e barazisë gjimore. Megjithatë, ekzistojnë mundësi për përmirësimin e tyre, veçanërisht në strategjitë dhe planet e veprimit që aktualisht po hartohen. Kosova ka kryer pak vlerësime të ligjeve dhe politikave, prandaj ka pak analiza të ndikimit gjinor që mund të udhëzojnë ligjet dhe politikat e reja bazuar në mësimet e nxjerra. Kjo mund të pengojë ndjeshmërinë gjimore të ligjeve dhe strategjive aktuale dhe të ardhshme.

Kosova përdor buxhetim sipas zërave, gjë që paraqet sfida strukturore për analizimin e mënyrës se si ndarjet buxhetore janë në përputhje me objektivat strategjike dhe programore të Qeverisë, përfshirë ato që lidhen me transportin, zbutjen e ndryshimeve klimatike, barazinë gjimore dhe ndërveprimet ndërmjet tyre. Strategjitë dhe planet e veprimit rrallë përmbajnë ndarje të qarta buxhetore ose identifikimin e institucioneve përgjegjëse për buxhetimin. Për më tepër, BPGj-ja nuk aplikohet, pavarësisht detyrimeve ligjore sipas Ligjit për Barazinë Gjimore. Kjo, së bashku me buxhetimin sipas zërave, e bën pothuajse të pamundur vlerësimin e kontributit të shpenzimeve ndaj objektivave të transportit të përgjegjshëm ndaj çështjeve gjimore dhe klimatike.



KAPITULL II

Ndjeshmëria Gjimore e Dokumenteve Buxhetore të Lidhura me Transportin

Në këtë kapitull trajtohet pyetja e tretë hulumtuese: sa të përgjegjshme ndaj çështjeve gjinore janë ligjet, politikat dhe buxhetet aktuale të sektorit të transportit. Shqyrtohet ndjeshmëria gjinore e dokumenteve buxhetore dhe e ligjeve. Së pari, analizohet KASH lidhur me transportin dhe mobilitetin nga perspektiva gjinore dhe klimatike. Së dyti, shqyrtohen buxhetet vjetore të MMPHI-së për transport gjatë periudhës 2019–2024. Së treti, analizohen proceset e prokurimit, dhe së katërti, shqyrtohet ndjeshmëria gjinore e auditimeve që lidhen me transportin. Së fundi, diskutohet inkasimi i taksave mjedisore dhe shpenzimet publike.

Korniza afatmesme e shpenzimeve

Duke qenë se Kosova përdor buxhetim sipas zërave, ku ligji vjetor i buxhetit nuk përmban informacione mbi objektivat e Qeverisë, KASH-i ka rëndësi si një dokument planifikimi afatmesëm për të treguar se si alokimet buxhetore synojnë të kontribuojnë në objektivat strategjike të Qeverisë. KASH-i përmban shpjegime që lehtësojnë sqarimin e mënyrës se si shpenzimet do të kontribuojnë në objektivat e përgjegjshme ndaj çështjeve gjinore dhe klimatike në sektorin e transportit, duke përfshirë përcaktimin e treguesve, bazave dhe objektiveve për matjen e progresit. KASH-i ka katër shtylla strategjike: (I) Zhvillimi i qëndrueshëm ekonomik, (II) Zhvillimi i barabartë njerëzor, (III) Siguria dhe sundimi i ligjit, dhe (IV) Qeverisja e mirë. Ky seksion shqyrton ndjeshmërinë gjinore dhe klimatike të pjesëve të KASH-it që lidhen me transportin dhe mobilitetin.

Transporti dhe mjedisi përfshihen nën Shtyllën I mbi Zhvillimin e Qëndrueshëm Ekonomik. Fushat e politikave përfshijnë mbështetjen e zhvillimit të industrisë dhe bizneseve, bujqësinë, energjinë, transportin, komunikimin, mjedisin dhe planifikimin hapësinor. Objektivat e sektorit të transportit dhe komunikimit përfshijnë integrimin e Kosovës në rrjetet rajonale të rrugëve, përmirësimin e infrastrukturës dhe shërbimeve të transportit, sigurimin e transportit ndërkombëtar multimodal pa barriera dhe rritjen e sigurisë në transport. Ekziston mundësia për t'u fokusuar në avancimin e barazisë gjinore në këto fusha, por KASH-i nuk përmban asnjë objektiv apo referencë për barazinë gjinore lidhur me transportin.¹³⁸

Tabela 1 ilustron se si KASH-i mund të kishte bërë aktivitetet e transportit më të përgjegjshme nga aspekti gjinor, me tekst të sugjeruar nga RrGK në kolonën e tretë.

Tabela 1 Aktivitetet e KASH-it që lidhen me transportin		
Objektivi	Aktiviteti origjinal i KASH-it	Aktiviteti i përgjegjshëm gjinor (Propozimi i RrGK-së)
4. Përmirësimi i infrastrukturës dhe shërbimeve të transportit	4.1 Infrastrukturë transporti që funksionon mirë dhe është e integruar në rrjetet ndërkombëtare	4.1 Infrastrukturë transporti e përgjegjshme ndaj çështjeve gjinore dhe klimatike i cili funksionon mirë dhe është e integruar në rrjetet ndërkombëtare
	4.2 Zhvillimi i infrastrukturës socio-ekonomike dhe rritja e bashkëpunimit ndërkomunal, duke përfshirë zgjerimin e infrastrukturës së orientuar drejt komunitetit	4.2 Zhvillimi i infrastrukturës socio-ekonomike së përgjegjshme ndaj çështjeve gjinore dhe klimatike dhe rritja e bashkëpunimit ndërkomunal, duke përfshirë zgjerimin e infrastrukturës së orientuar drejt komunitetit për të përmbushur nevojat e ndryshme të mobilitetit së grave dhe burrave
	4.3 Transport efikas mallrash dhe pasagjerësh dhe me cilësi të lartë	4.3 Transport efikas mallrash dhe pasagjerësh dhe me cilësi të lartë, për të përmbushur nevojat e ndryshme të grave dhe burrave

138 MFPT, Republika e Kosovës, [KASH](#) [Tabela Qendrore Fiskale].

Tabela 1 Aktivitetet e KASH-it që lidhen me transportin

5. Krijimi i lidhjeve pa pengesa në transportin multimodal ndërkombëtar	5.1 Lidhje transporti pa probleme përmes infrastrukturës së sigurt dhe efikase	5.1 Lidhje transporti pa probleme përmes një infrastrukture të sigurt, efikase dhe të përgjegjshme ndaj çështjeve gjinore dhe klimatike
	5.2 Harmonizimi i kornizës ligjore në fushën e Aviacionit Civil dhe normalizimi i hapësirës së lartë ajrore	5.2 Harmonizimi i kornizës ligjore në fushën e Aviacionit Civil dhe normalizimi i hapësirës ajrore të lartë
6. Promovimi i mobilitetit digjital dhe të qëndrueshëm	6.1 Krijimi i transportit inteligjent dhe digjital	6.1 Krijimi i transportit inteligjent dhe digjital të përgjegjshëm nga aspekti gjinor
	6.2 Ngritja e një sistemi transporti – drejt vizionit zero	6.2 Krijimi i një sistemi transporti të përgjegjshëm nga aspekt gjinor - drejt vizionit zero

Rishikimet e propozuara do të demonstonin përkushtimin e Qeverisë për të adresuar nevojat ndryshme të mobilitetit të grave dhe burrave, duke përfshirë ato që lidhen me sigurinë dhe shërbimet digjitale.¹³⁹ Për të siguruar llogaridhënie, transparencë dhe vlerësim të ndikimit të shpenzimeve, objektivat duhet të shoqërohen me tregues të qartë, vlera bazë dhe synime.

Buxhetet vjetore të MMPHI-së

Ky seksion shqyrton ndjeshmërinë gjinore dhe klimatike të ndarjeve zyrtare buxhetore vjetore për shpenzimet që lidhen me transportin nga secili departament i MMPHI-së, siç pasqyrohen në ligjet vjetore të buxhetit nga viti 2019 deri më 2024. Sërish, fakti që Kosova përdor buxhetim sipas zërave, në vend të buxhetimit programor apo të bazuar në rezultate, e vështirëson vlerësimin e mënyrës se si buxhetet kontribuojnë në objektivat qeveritare, përfshirë avancimin e barazisë gjinore.

Ndarja buxhetore për Departamentin e Transportit Tokësor është rritur dukshëm me kalimin e kohës, veçanërisht në mallra dhe shërbime (duke u rritur nga 50,000 euro në vitin 2021 në 2.7 milionë euro në vitin 2024) dhe në shpenzime kapitale (nga 600,000 euro në 2021 në 2.1 milionë euro në 2024), duke treguar investime të mëdha në infrastrukturë dhe shërbime të transportit (shih Tabelën 2). Nuk ka informacione të disponueshme publikisht në dokumentin buxhetor apo në shtojcat e tij lidhur me BPGj-në, masat për zbutjen e ndryshimeve klimatike apo të dhëna të ndara sipas gjinisë. Edhe pse MMPHI ka dorëzuar shtojcat BPGj për vitet 2023 dhe 2024 në MFPT,¹⁴⁰ këto nuk janë përfshirë në Ligjin e publikuar për Buxhetin.¹⁴¹ As MFPT e as MMPHI nuk i kanë publikuar shtojcat BPGj në faqet e tyre zyrtare. Si rezultat, nuk është e mundur të vlerësohet nëse fondet e alokuara adresojnë planifikimin e transportit që i përgjigjet çështjeve gjinore ose se si vendimet buxhetore përputhen me qëllimet e mobilitetit të qëndrueshëm dhe barazisë sociale.

¹³⁹ Për më shumë informata mbi mënyrën se si nevojat e grave dhe burrave në lidhje me digjitalizimin dhe shërbimet digjitale mund të ndryshojnë, shih: RrGK, [Barazia Gjinore dhe TI -Analiza gjinore e digjitalizimit në Kosovë](#), 2024.

¹⁴⁰ Korrespondenca e RrGK-së me MFPT-në, maj 2024.

¹⁴¹ Kuvendi i Republikës së Kosovës, [Ligji Nr. 08/L-193 Për Ndarjet Buxhetore për Buxhetin e Republikës së Kosovës për Vitin 2023](#), dhe [Ligji Nr. 08/L-260 për Ndarjet Buxhetore për Buxhetin e Republikës së Kosovës për Vitin 2024](#), 2023.

Tabela 2. Ndarjet buxhetore për Departamentin e Transportit Tokësor sipas kategorisë dhe vitit

Kategoria	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Punonjës/e në vit	13	11	11	11	11	11
Paga dhe shtesa	78,944 €	78,446 €	78,446 €	78,446 €	78,838 €	93,343 €
Mallra dhe shërbime	33,380 €	33,380 €	50,000 €	1,561,432 €	2,200,000 €	2,700,000 €
Shpenzime për shërbime	4,000 €	4,000 €	4,000 €	10,000 €	10,000 €	4,500 €
Shpenzime kapitale	1,250,000 €	1,170,000 €	600,000 €	610,000 €	1,160,000 €	2,100,000 €
Gjithsej	1,366,324 €	1,285,826 €	732,446 €	2,259,878 €	3,448,838 €	4,897,843 €

Transporti Humanitar Hekurudhor ka vetëm ndarje buxhetore për subvencione dhe transfere, me financim mjaft të qëndrueshëm prej 1.3 milionë euro nga viti 2020 deri më 2024 (Tabela 3). Nuk ka informacione lidhur me BPGj-në ose me çështje që lidhen me klimën. Nuk është e qartë nëse këto fonde kontribuojnë në qasje të barabartë në shërbimet hekurudhore apo përputhen me objektivat për mobilitet të qëndrueshëm.

Tabela 3. Ndarjet buxhetore për Transportin Humanitar të Hekurudhave sipas kategorisë dhe vitit

Kategoria	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Subvencione dhe transfere	1,031,959 €	1,300,000 €	1,350,000 €	1,300,000 €	1,300,000 €	1,300,000 €

Në mënyrë të ngjashme, Transporti Humanitar Rrugor ka vetëm ndarje buxhetore për subvencione dhe transfere, të cilat kanë rënë nga 411,855 euro në vitin 2019 në 143,814 euro nga viti 2022 e tutje (Tabela 4). Nuk ka kurrfarë indikacioni lidhur me BPGj-në ose çështje që lidhen me klimën.

Tabela 4. Ndarjet buxhetore për Transportin Humanitar Rrugor sipas kategorisë dhe vitit

Kategoria	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Subvencione dhe transfere	411,855 €	243,814 €	243,814 €	143,814 €	143,814 €	143,814 €

Buxheti për Departamentin e Infrastrukturës Rrugore është rritur ndjeshëm nga gati 0.7 milionë euro në vitin 2019 në 8.2 milionë euro në vitin 2024 (Tabela 5). Pjesa më e madhe e kësaj rritjeje i atribuohet shpenzimeve për mallra dhe shërbime, të cilat u rritën nga 560,000 euro në 2019 në 8.1 milionë euro në vitin 2024, duke treguar investime të konsiderueshme në mirëmbajtjen, ndërtimin apo kontratat operative për rrugë. Shpenzimet kapitale mbetën minimale, duke kulmuar në 350,000 euro në vitet 2021 dhe 2022 dhe duke rënë në zero në 2024. Buxheti nuk reflekton BPGj-në apo as nuk merr parasysh çështje lidhur me ndryshimet klimatike.

Tabela 5. Ndarjet buxhetore për Departamentin e Infrastrukturës Rrugore sipas kategorisë dhe vitit

Kategoria	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Punonjës/e për vit	11	11	11	11	11	11
Pagat dhe shtesat	81,380 €	80,867 €	80,867 €	80,867 €	81,271 €	97,369 €
Mallrat dhe shërbimet	560,000 €	3,900 €	4,474,500 €	4,474,500 €	7,450,000 €	8,112,766 €
Shpenzimet për shërbimet	8,900.00 €	1,652,000 €	10,000 €	10,000 €	10,000 €	3,900 €
Shpenzimet kapitale			350,000 €	350,000 €	11,000 €	
Gjithsej	650,280 €	1,736,767 €	4,915,367 €	4,915,367 €	7,552,271 €	8,214,035 €

Buxheti për mirëmbajtjen e rrugëve ka pasur luhatje të konsiderueshme, me ndarjet totale që kulmuan në 18.4 milionë euro në vitin 2020, por ranë në afërsisht 6.3 milionë euro në vitin 2024 (Tabela 6). Shumica e fondeve janë përqendruar në shpenzimet kapitale dhe mallra dhe shërbime, duke treguar investime në riparimin e rrugëve, riasfaltim dhe kontrata mirëmbajtjeje. Buxheti nuk përmend BPGj-në apo masa për përshtatje ndaj ndryshimeve klimatike, duke e lënë të paqartë nëse këto fonde shfrytëzohen për mirëmbajtje që synon infrastrukturë të qëndrueshme dhe të përshtatshme ndaj ndryshimeve klimatike për përdorues të ndryshëm, përfshirë këmbësorët, çiklistët dhe transportin publik.

Tabela 6. Ndarjet buxhetore për mirëmbajtjen e rrugëve sipas kategorisë dhe vitit

Kategoria	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Mallrat dhe shërbimet	5,300,000 €	11,170,000 €	9,365,647 €	9,365,647 €		
Shpenzimet kapitale	12,650,000 €	7,200,000 €	4,600,000 €	4,600,000 €	6,250,000 €	
Gjithsej	17,950,000 €	18,370,000 €	13,965,647 €	13,965,647 €	6,250,000 €	0 €

Buxheti për ndërtimin e urave është ndarë ekskluzivisht për shpenzime kapitale, me fonde që kishin luhatje nga afërsisht 1.4 milionë euro në vitin 2023 dhe 3.6 milionë euro në vitin 2019, duke arritur kulmin në 3.2 milionë euro në vitin 2024 (Tabela 7). Nuk ka të dhëna mbi BPGj-në apo planifikimin që merr parasysh ndryshimet klimatike, ndaj mbetet e paqartë nëse projektet për ndërtimin e urave kanë përfshirë dizajne gjithëpërfshirëse (p.sh. qasje për këmbësorë dhe çiklistë, siguri për gratë dhe grupet e cënueshme) apo masa për përshtatje ndaj ndryshimeve klimatike (p.sh. qëndrueshmëri ndaj përmblytjeve, përdorim i materialeve të qëndrueshme).

Tabela 7. Ndarjet buxhetore për ndërtimin e urave sipas kategorisë dhe vitit

Kategoria	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Shpenzimet kapitale	3,605,573 €	2,181,424 €	2,299,660 €	2,299,66 €	1,355,615 €	3,200,000 €

Buxheti për rehabilitimin e rrugëve ka përfshirë kryesisht shpenzime kapitale, me ndarjet që arrijnë në 62 milionë euro në vitin 2024, duke u më shumë se dyfishuar që nga viti 2022 (Tabela 8). Ky investim i madh sugjeron një zgjerim të punëve për riparim dhe modernizim të rrugëve. Nuk ekzistojnë informacione që lidhen me BPGj-në apo planifikimin që merr parasysh ndryshimet klimatike, si përgatitjet për mot ekstrem.

Tabela 8. Ndarjet buxhetore për rehabilitimin e rrugëve sipas kategorisë dhe vitit

Kategoria	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Mallrat dhe shërbimet			300,000 €	300,000 €		
Shpenzimet kapitale	51,081,287 €	37,547,858 €	28,330,573 €	28,330,573 €	55,995,700 €	62,007,255 €
Gjithsej	51,081,287 €	37,547,858 €	28,630,573 €	28,630,573 €	55,995,700 €	62,007,255 €

Buxheti për ndërtimin e rrugëve të reja ka përfshirë vetëm shpenzime kapitale, të cilat janë rritur nga 27.9 milionë euro në vitin 2019 në 34.0 milionë euro në vitin 2024. Nuk ka informacion lidhur me BPGj-në apo masa të ndërgjegjshme për klimën, ndaj mbetet e paqartë nëse rrugët e reja janë projektuar për të zbutur ndikimet mjedisore, për të akomoduar transportin publik apo për të lehtësuar lëvizshmërinë për gra dhe burra të ndryshëm (p.sh. çiklizëm, ecje).

Tabela 9. Ndarjet buxhetore për ndërtimin e rrugëve të reja sipas kategorisë dhe vitit

Kategoria	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Shpenzimet kapitale	27,942,529 €	21,546,684 €	16,479,520 €	16,479,520 €	20,391,324 €	34,041,077 €

Njësia për Zbatimin e Projekteve ka pasur vetëm ndarje buxhetore për mallra dhe shërbime. Për disa vite me radhë, buxheti i saj ka qenë 300,000 €, duke u zvogëluar në 35,000 € në vitin 2023 dhe në zero në vitin 2024. Nuk ka informacione që lidhen me mbi BPGj-në apo masa që lidhen me klimën, ndaj mbetet e paqartë nëse zbatimi i projekteve është në përputhje me parimet e zhvillimit të qëndrueshëm apo objektivat për barazi sociale.

Tabela 10. Ndarjet buxhetore të Njesisë për Zbatimin e Projektit sipas kategorisë dhe vitit

Kategoria	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Mallrat dhe shërbimet	300,000 €	300,000 €	300,000 €	300,000 €	35,000 €	

Programi i sinjalizimit ka përfshirë vetëm shpenzime kapitale me ndarje që kanë luhatje nga 2.57 milionë euro në vitin 2019 në 3.5 milionë euro në vitin 2023, por ranë në zero në vitin 2024 (Tabela 11). Nuk ka informacion mbi BPGj-në ose me çështje që lidhen me ndryshimet klimatike, kështu që mbetet e paqartë se si sinjalizimi mund të kontribuojë në lëvizshmëri të sigurt për këmbësorë, çiklistë dhe grupe të cënueshme të ndryshme, apo nëse përfshin teknologji me efikasitet energjetik, si semaforët me energji diellore.

Tabela 11. Ndarjet buxhetore për programin e sinjalistikës sipas kategorisë dhe vitit

Kategoria	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Shpenzimet kapitale	2,570,000 €	2,800,000 €	2,500,000 €	2,500,000 €	3,500,000 €	

Projektet e Kuvendit Komunal për Bashkëfinancim kanë përfshirë vetëm shpenzime kapitale, me ndarje që kanë luhatur nga 21.5 milionë euro në vitin 2020 në 30.8 milionë euro në vitin 2024. Buxheti nuk jep detaje mbi llojet e projekteve të financuara, ndjeshmërinë gjinore të tyre dhe nuk merr parasysh çështjet klimatike.

Tabela 12. Bashkëfinancimi i Projekteve të Kuvendit Komunal ndarjet Buxhetore sipas kategorisë dhe vitit

Kategoria	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Shpenzimet kapitale	26,573,058 €	21,546,684 €	21,614,455 €	21,614,455 €	22,069,748 €	30,774,986 €

Komunat kanë parashikuar gjithashtu shpenzime që lidhen me transportin, përveç atyre të përmendura këtu, sipas buxhetit të MMPHI-së. Megjithatë, shqyrtimi i tyre ishte jashtë fushëveprimit të këtij hulumtimi, përveç dy komunave të diskutuara në seksionet e mëvonshme.

Ndjeshmëria gjinore në prokurim

Duke pasur parasysh se KASH dhe buxhetet vjetore nuk përmbajnë informacion mbi ndjeshmërinë gjinore dhe klimatike të investimeve publike, analiza e proceseve të prokurimit mund të ofrojë një pamje më të qartë nëse projektet investive përfshijnë specifikime të tilla. Ky seksion shqyrton të dhënat e prokurimit të disponueshme publikisht për periudhën 2019 deri në 2023 nga ky këndvështrim.¹⁴² RrGK analizoi dosjet e prokurimit dhe thirrjet e hapura të publikuara në platformën e-prokurimi për Trafikun Urban, Kuvendin e Komunës së Prishtinës, Kuvendin e Komunës së Dragashit dhe Ministrinë e Infrastrukturës.¹⁴³ Analiza u fokusua në thirrjet e hapura që lidhen me automjetet e transportit, si dhe me ndërtimin, rehabilitimin dhe mirëmbajtjen e rrugëve.

Të dhënat e prokurimit të disponueshme publikisht sugjerojnë një fokus të fortë në projektet infrastrukture në shkallë të gjerë, kryesisht ndërtimin, rehabilitimin dhe mirëmbajtjen e rrugëve. Para bashkimit të Ministrisë me MMPHI-në në vitin 2021,¹⁴⁴ Ministria e Infrastrukturës ishte autoriteti kryesor kontraktues. Kontratat me vlerën më të lartë u alokuan për rrugët nacionale kryesore si N9.1 (Dollc-Gjakovë) dhe N25 (Prishtinë-Besi-Podujevë).¹⁴⁵ Rritja e vlerave të kontratave, veçanërisht në vitin 2023, sugjeron një kërkesë në rritje për përmirësime të mobilitetit urban dhe zgjerimin e rrjetit të transportit. Komunat gjithashtu kanë bërë investime të konsiderueshme në infrastrukturën lokale, përfshirë zgjerimin e rrugëve, sheshet e qytetit dhe nënkalimet.

Në specifikimet e tenderëve, ndryshimet klimatike trajtohen vetëm duke bërë dallimin midis kushteve normale dhe atyre të jashtëzakonshme të motit. Vetëm ngjarjet klimatike të jashtëzakonshme, si stuhitë e rënda ose përmytjet që ndikojnë në dorëzimin ose instalimin e mallrave, mund të justifikojnë një shtyrje të periudhës së ekzekutimit. Përkundrazi, vonesat ose kostot që lindin nga kushtet normale të motit nuk janë baza për kompensim ose zgjatje të afateve. Specifikimet nuk përfshinin zakonisht referenca të tjera ndaj ndryshimeve klimatike, si për shembull lid

142 Republika e Kosovës, Komisioni Rregullativ i Prokurimit Publik, [Raporti vjetor 2019](#), 2020; [Raporti vjetor 2020](#), 2021; [Raporti vjetor 2021](#), 2022; [Raporti vjetor 2022](#), 2023; [Raporti vjetor 2023](#), 2024.

143 Në platformën e e-prokurimit, tenderët ende figurojnë nën Ministrinë e Infrastrukturës, pasi procedurat e prokurimit janë zhvilluar para bashkimit të saj me MMPHI-në. Ende nuk ka të dhëna në sistem nën MMPHI.

144 Grupi për Studime Ligjore dhe Politike, [Policy Brief on Reorganization of the Government](#) [Përmbledhje e Politikave mbi Riorganizimin e Qeverisë], 2024.

145 Tabela në Shtojcën 5 jep një përmbledhje të informacionit mbi prokurimet që janë në dispozicion për publikun.

hur me dizajnin e infrastrukturës që i përgjigjet klimës. Gjinia përmendet vetëm kur MMPHI kishte projekte ndërtimi (0.09%) që përfshinin specifikime për gratë.¹⁴⁶

Raportet vjetore të publikuara nga Komisioni Rregullativ i Prokurimit Publik për vitet 2018–2023 nuk përmbajnë informacione nëse tenderët adresojnë objektiva të veçanta të politikave sociale, si infrastruktura e përgjegjshme gjinore apo klimatike. Ofrimi i specifikimeve të detajuara të tenderëve për analizë gjinore është përtej qëllimit të këtyre raporteve. Për të pasur qasje në specifikime të tilla, është i nevojshëm regjistrimi në platformën e-prokurimit, e cila aktualisht lejon qasje publike vetëm për tenderët e publikuar në vitin 2024 dhe 2025.

Auditimi

Auditimi i vitit 2023 i MMPHI-së ka evidentuar dobësi të mëdha në menaxhimin financiar, përfshirë klasifikimin e pasaktë të aseteve, keqmenaxhimin e shpenzimeve dhe vonesat në projektet e investimeve kapitale.¹⁴⁷ Ministria ka pasur probleme si pasqyrimi i tepruar i aseteve, mosregjistrimi i pajisjeve dhe kategorizimi i gabuar i shpenzimeve. Lëshimet e bëra në kontrollin e brendshëm, kapacitetet e kufizuara të stafit dhe koordinimi i dobët kanë kontribuar në këto probleme. Auditimi gjithashtu ka zbuluar nivel të ulët të realizimit të buxhetit, vonesa në planifikim dhe borxhe të papaguara që kanë mbetur për një kohë të gjatë.

Në fushën e prokurimit, auditimi ka evidentuar edhe një sërë shkeljesh, duke reflektuar dobësi sistematike në menaxhimin e kontratave, planifikim dhe respektim të procedurave ligjore. Janë identifikuar pagesa të tepërta për shkak të aplikimit të gabuar të pragjeve në kontratat me çmime njësi, ndryshime të paautorizuara në listat e punimeve pa miratime paraprake dhe ndryshime të paarsyeshme të kushteve kontraktuale, si rritje të kontratave pa ndjekur hapat ligjorë të prokurimit. Përveç kësaj, MMPHI ka ndarë kontrata pa verifikuar kriteret kyçe të kualifikimit dhe nuk ka trajtuar ofertat jashtëzakonisht të ulëta, duke rritur rrezikun që projektet të kryhen me performancë të dobët dhe cilësi të ulët. Auditorët kanë dhënë disa rekomandime, përfshirë forcimin e kontroleve të brendshme, zbatimin e procedurave ligjore të prokurimit, sigurimin e miratimeve paraprake për ndryshime dhe rritjen e mbikëqyrjes nga zyrtarët e prokurimit për të siguruar pajtueshmëri dhe përdorim efikas të fondeve publike.

Gjetjet e auditimit sugjerojnë se proceset e prokurimit të MMPHI-së nuk kishin kontrole të brendshme të mjaftueshme dhe nuk ishin në përputhshmëri me ligjin, duke çuar në efikasitet të ulët financiar, shërbime me cilësi të dobësuar dhe ulje të besimit publik. Forcimi i kapaciteteve institucionale dhe respektimi i qëndrueshëm i rregullave të prokurimit mbeten thelbësore për rritjen e transparencës, llogaridhënies dhe përdorimit efektiv të resurseve publike. Auditimi nuk ka përfshirë asnjë analizë gjinore dhe as nuk i është referuar ndikimeve të lidhura me barazinë gjinore.

¹⁴⁶ RrGK analizoi 106 dosje të hapura për vitin 2024, përfshirë rastet e ritenderuara dhe ato të tenderuara rishtazi. Procedurat e anuluar, ato që janë në proces të kontraktimit dhe ato që ende janë në vlerësim nuk janë shqyrtuar. Gratë u përmendën në specifikimet teknike të detyrueshme, nën kërkesën për ndërtimin e tualeteve të ndara për burra, gra dhe persona me aftësi të kufizuara, si pjesë e konceptit dhe dizajnit për Qendrën e Menaxhimit të Trafikut të Kosovës.

¹⁴⁷ Zyra Kombëtare e Auditimit, Republika e Kosovës, [Raporti i Auditimit mbi Pasqyrat Financiare Vjetore të Ministrisë së Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës për vitin 2023](#), qershor 2024.

Inkasimi i taksave mjedisore dhe shpenzimet publike

Në këtë seksion janë paraqitur të dhëna mbi inkasimin e taksave mjedisore dhe shpenzimet publike përkatëse, duke nxjerrë në pah tendencat e mbledhjes dhe shpërndarjes gjatë viteve 2019 deri 2023.

Nga viti 2019 deri më 2023, Kosova ka inkasuar vazhdimisht të hyra të larta nga taksat mjedisore, të cilat kanë luhatur nga rreth 273 deri në 340 milionë euro në vit (shih Tabelën 13).¹⁴⁸ Pjesa më e madhe e të hyrave (86% deri 87%) ka ardhur nga taksat e energjisë, ndërsa taksat e transportit kanë kontribuar me 12–13%. Inkasimi i taksave për ndotje ka mbetur i ulët, duke mos arritur kurrë më shumë se 0.6% e totalit të të hyrave nga taksat mjedisore.

Tabela 13. Taksat mjedisore 2019-2023

Viti	Taksat e energjisë (Akciza)		Taksat e transportit		Taksat e ndotjes		Gjithsej
2019	251,141,783 €	87%	€35,572,192 €	12%	1,158,160 €	0.4%	287,872,135 €
2020	236,828,087 €	87%	34,906,825 €	13%	1,111,687 €	0.4%	272,846,599 €
2021	289,318,140 €	87%	39,828,802 €	12%	1,827,754 €	0.6%	330,974,696 €
2022	271,988,917 €	87%	40,921,820 €	13%	1,212,194 €	0.4%	314,122,931 €
2023	298,557,860 €	88%	40,479,562 €	12%	1,299,866 €	0.4%	340,337,288 €

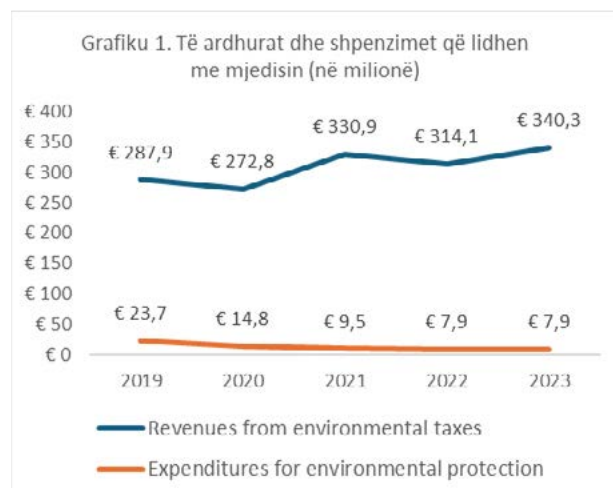
Kjo tregon për një varësi të madhe të taksës mjedisore nga konsumi i energjisë, me një fokus fiskal minimal ndaj dëmeve të drejtpërdrejta ndaj mjedisit, si emetimet ose ndotja. Pavarësisht luhatjeve vjetore, shpërndarja e përgjithshme ka mbetur kryesisht e pandryshuar, duke reflektuar një bazë tatimore, që ofron pak nxitje për ndotësit që të ndryshojnë sjelljen. Të dhënat e ndara sipas gjinisë për tatimet e paguara nuk ishin të disponueshme.

Tabela 14. Të ardhurat dhe shpenzimet që lidhen me mjedisin

	2019	2020	2021	2022	2023
Të ardhurat nga taksat mjedisore	287,872,135 €	272,846,599 €	330,974,696 €	314,122,931 €	340,337,288 €
Shpenzimet për mbrojtjen e mjedisit	23,700,000 €	14,800,000 €	9,500,000 €	7,900,000 €	7,900,000 €
Shpenzimet si përqindje e të ardhurave	8%	5%	3%	3%	2%

148 Oda Ekonomike e Kosovës, [Raport Përmbledhës: Taksa\(t\) Mjedisore në Kosovë 2022-2023](#), korrik 2024.

Megjithatë, pavarësisht këtij trendi në rritje të të hyrave nga taksat mjedisore nga viti 2019 deri më 2023, shpenzimet për mbrojtjen e mjedisit kanë rënë vazhdimisht, nga 23.7 milionë euro në 2019 në vetëm 7.9 milionë euro në vitin 2022 dhe 2023, një ulje prej 67%.¹⁴⁹ Kjo nxjerr në pah një shkëputje serioze mes inkasimit të të hyrave dhe investimeve për mjedisin (siç ilustron në Grafikon 1), duke ngritur shqetësime nëse këto fonde po përdoren për qëllimet e synuara. Për më tepër, mungesa e transparencës mbi mënyrën e ndarjes së këtyre shpenzimeve kufizon llogaridhënien dhe ulë përpjekjet për të adresuar në mënyrë efektive sfidat mjedisore.



Sistemet e pagesës rrugore janë instrument i rëndësishëm për financimin e infrastrukturës dhe për promovimin e politikave të qëndrueshme të transportit, veçanërisht në kuadër të zhvillimit ekonomik. Të hyrat nga këto sisteme krijojnë një burim të qëndrueshëm dhe të drejtpërdrejtë të financimit, i cili mund të riinvestohet në mirëmbajtjen dhe zgjerimin e infrastrukturës rrugore, duke e ulur varësinë nga borxhi publik dhe tatimet. Ato gjithashtu shërbejnë si mjet për menaxhimin e ngarkesës së trafikut, duke i nxitur shoferët të udhëtojnë jashtë orëve të pikut ose të përdorin mënyra alternative të transportit, duke rritur efikasitetin dhe duke ulur vonesat në udhëtim.¹⁵⁰ Në Evropë, parimet “përdoruesi paguan” dhe “ndotësi paguan” janë themelore në politikën e transportit të BE-së, të mbështetura përmes direktivave si “Direktiva për Eurovinjetën”,¹⁵¹ e cila nxit sisteme pagese të bazuara në distancë dhe emetime.¹⁵² Kjo është në përputhje me objektivat e “Marrëveshjes së gjelbër evropiane” për uljen e emetimeve të karbonit dhe për promovimin e sistemeve të transportit mjedisor dhe të qëndrueshëm.

Deri në gusht 2025, Kosova nuk kishte zbatuar ende një sistem pagesash rrugore për autostradat, pavarësisht nevojave në rritje për infrastrukturë dhe përfitimeve të mundshme. Qeveria nuk ka prezantuar publikisht një plan të detajuar për pagesën për autostrada, megjithëse MMPHI ka deklaruar se një studim i fizibilitetit është përfunduar dhe vendimi përfundimtar pritej nga miratimi i Qeverisë.¹⁵³ Autostradat e Kosovës ende nuk i plotësojnë standardet teknike për klasifikimin si të tilla, pasi mungojnë shërbime bazike si pikat e pushimit; kështu Kosova nuk mund të justifikojë futjen e sistemeve pagese rrugore, për shembull 3 euro për udhëtim.¹⁵⁴

149 ASK, [Taksat Mjedisore 2022-2023](#),

150 Gabriel Roth, [Tolls Can Fund Infrastructure and Reduce Congestion](#) [Taksat rrugore mund të financojnë infrastrukturën dhe të ulin ngarkesën e trafikut], 2018.

151 BE, [Directive 1999/62/EC of the European Parliament and of the Council of 17 June 1999 on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures](#) [Direktiva 1999/62/EC e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit e datës 17 qershor 1999 mbi tarifimin e mjeteve të rënda për përdorimin e disa infrastrukturave rrugore]. Ajo përcakton rregullat e BE-së për tarifimin e mjeteve të rënda (mbi 12 tonë) për përdorimin e infrastrukturës së caktuar rrugore. Direktivë harmonizon taksat e mjeteve, tarifën dhe pagesat e përdoruesve, duke siguruar konkurrencë të ndershme, transparencë dhe mosdiskriminim ndërmjet Shteteve Anëtare. Ajo përcakton minimumet tatimore, lejon tarifimin në rrugët kryesore, cakton normat maksimale të pagesave të përdoruesve dhe mundëson variacione në bazë të faktorëve mjedisorë dhe të ngarkesës së trafikut.

152 Transporti dhe Mjedis, [The Economic Impacts of Road Tolls](#) [Ndikimet ekonomike të taksave rrugore], 2017.

153 Luljeta Krasniqi-Veseli, [Pse autostradat e Kosovës janë pa pagesë?](#), *Radio Evropa e Lirë*, 2021.

154 **Eksptert i trafikut**, Nol Dedaj, i cituar në punimin e Luljeta Krasniqi-Veseli, [Pse autostradat e Kosovës janë pa pagesë?](#), *Radio Evropa e Lirë*, 2021.

Buxheti kombëtar për mirëmbajtjen e rrugëve ka pasur luhatje drastike: 6.25 milionë euro u ndanë në vitin 2023,¹⁵⁵ në vitin 2024 shuma ra në zero,¹⁵⁶ ndërsa në vitin 2025 ishin vetëm 300,000 euro.¹⁵⁷ Kjo ngre shqetësime për mirëmbajtjen e qëndrueshme të rrjetit ekzistues të autostradave pa burime të tjera financimi. Futja e një sistemi pagesash rrugore jo vetëm që do të harmonizohej me politikat e transportit dhe mjedisit të BE-së, por do të ofronte edhe një mekanizëm efektiv për financimin afatgjatë të zhvillimit të infrastrukturës. Literatura mbi praktikën rajonale dhe të BE-së tregon se një sistem transparent pagesash rrugore mund të shërbejë si mekanizëm i qëndrueshëm financimi. Të hyrat nga këto sisteme mund të mbështesin mirëmbajtjen dhe përmirësimin e infrastrukturës rrugore, duke siguruar që ato të riinvestohen në projekte që rrisin sigurinë, qasjen dhe përfitimin afatgjatë publik. Përvoja nga vende të tjera tregon se të hyrat mund të riinvestohen me sukses edhe për shërbime publike, përfshirë transportin publik, nga i cili përfiton një pjesë më e gjerë e shoqërisë.¹⁵⁸ Për më tepër, pagesa për përdorimin e autostradave mund të jetë e drejtë nga aspekti social përmes skemave fleksibile të pagesës dhe strategjive të riinvestimit që zbusin ndikimet negative tek popullata me të ardhura të ulëta.¹⁵⁹ Kosova mund të adoptojë praktika të ngjashme duke ofruar opsione të ndryshme: bileta ditore, 10-ditore, mujore apo vjetore. Kjo do të lehtësonte përballeshmërinë, fleksibilitetin dhe trajtimin e drejtë për kategori të ndryshme përdoruesish. Një model i tillë ka rezultuar i suksesshëm në shtetet anëtare të BE-së dhe në vendet kandidate, duke mbështetur rritjen ekonomike dhe objektivat për mbrojtjen e mjedisit. Modelet ekzistuese mund të përshtaten sipas nevojave specifike të Kosovës.

Sistemi i vinjetave

Sistemi i vinjetave është metodë e taksës rrugore ku drejtuesit e automjeteve blejnë një shirit ngjitës ose një kalim elektronik për të përdorur disa autostrada të caktuara. Ky sistem konsiderohet më efikas se pikat e pagesës, pasi redukton bllokimet dhe mundëson udhëtime më të rrjedhshme.

Për shembull, në Shqipëri “Rruga e Kombit” (A1) aplikon pagesa të thjeshta prej 5 euro për vetura dhe 2.50 euro për motoçikleta në një segment prej 128 km, me të hyrat që ndihmojnë në mirëmbajtjen e korridorit kryesor kombëtar.¹⁶⁰ Ky model është i rëndësishëm për rrugët me qarkullim të lartë në Kosovë dhe do të ishte i lehtë për t’u zbatuar fillimisht. Në Republikën Çeke përdoret një sistem i avancuar vinjetash për automjetet nën 3.5 tonë, me çmime të ndryshme bazuar në kohëzgjatje (1-ditore, 10-ditore, mujore ose vjetore) dhe llojin e automjetit (standard, hibrid me

155 Kuvendi i Republikës së Kosovës, [Ligji Nr. 08/L-193 Për Ndarjet Buxhetore për Buxhetin e Republikës së Kosovës për Vitin 2023](#), dhjetor 2022.

156 Kuvendi i Republikës së Kosovës, [Ligji Nr. 08/L-193 Për Ndarjet Buxhetore për Buxhetin e Republikës së Kosovës për Vitin 2024](#), dhjetor 2023.

157 Kuvendi i Republikës së Kosovës, [Ligji Nr. 08/L-193 Për Ndarjet Buxhetore për Buxhetin e Republikës së Kosovës për Vitin 2025](#), dhjetor 2024.

158 Joshua Schank, Nick Donohue dhe Lilly Shoup, [Using Toll Revenues for Transit: It Can and Should be Done](#), [Përdorimi i të ardhurave nga taksat rrugore për transport publik: Mund dhe duhet të bëhet], San José, CA: Mineta Transportation Institute, prill 2025.

159 Robert D. Plotnick et al., [Analysing the Impact of Highway Tolls on Low-Income Persons: An Application to the Puget Sound Region of Washington State](#) [Analizimi i ndikimit të taksave të autostradave tek personat me të ardhura të ulëta: Një aplikim për rajonin Puget Sound të shtetit të Uashingtonit] Discussion Paper no. 1378-10 (Institute for Research on Poverty, University of Wisconsin–Madison, maj 2010). Për shembull, Shqipëria, Republika Çeke, Franca, Irlanda, Belgjika dhe Estonia aplikojnë taksa rrugore përmes mekanizmave të ndryshëm, përfshirë tarifatat për përdorim, vinjetat elektronike të bazuara në kohë, pagesat e vazhdueshme (free-flow), dhe çmime të diferencuara në bazë të peshës së automjetit, klasës së emetimeve ose qëllimit të përdorimit.

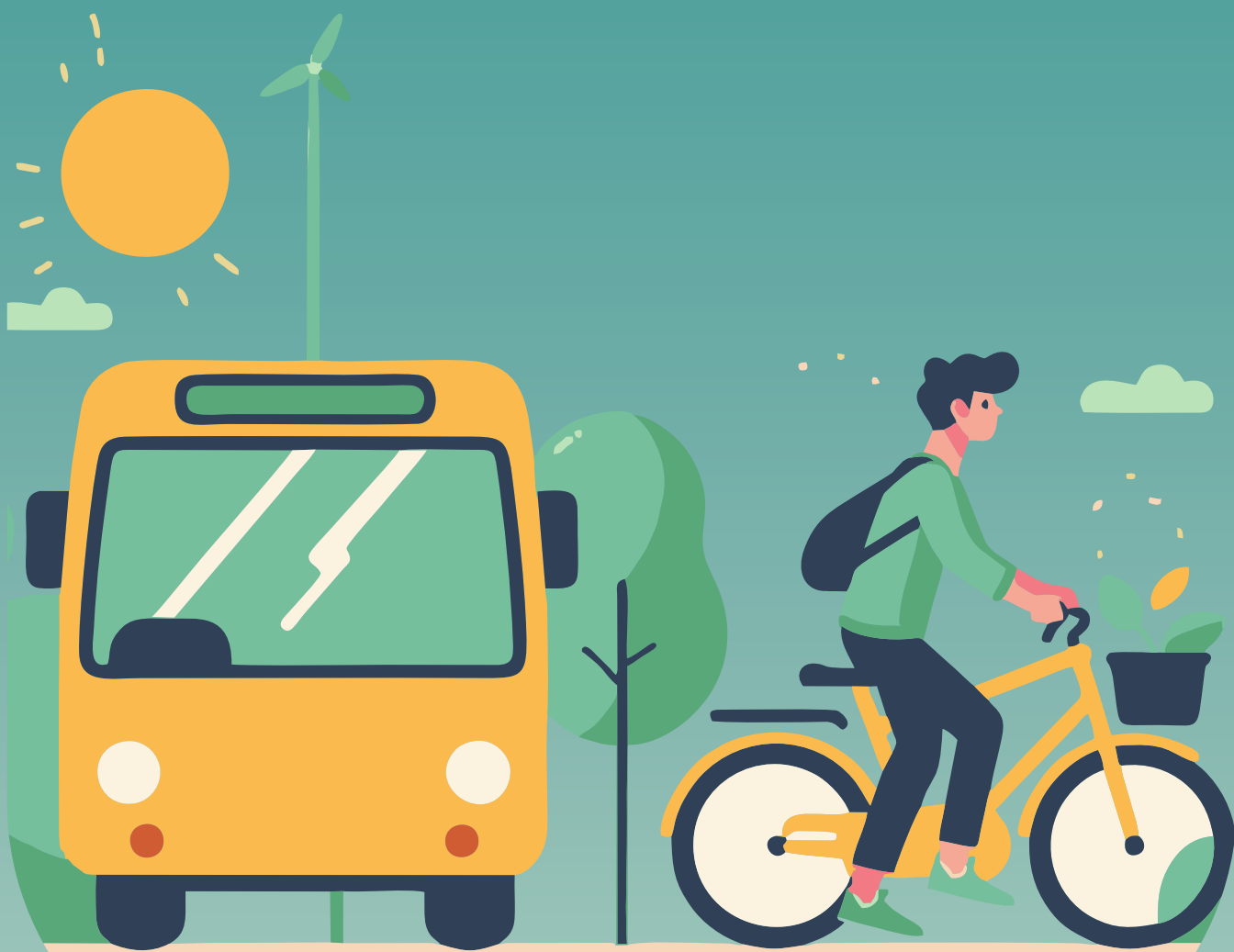
160 Tolls.eu, [Motorway tolls and vignettes in Europe](#) [Taksat dhe vinjetat e autostradave në Evropë], n.d. Ky paragraf i tërë është marrë nga ky burim.

karikim, ose gaz natyror), duke promovuar njëkohësisht përballueshmërinë dhe objektivat mjedisore. Këto periudha fleksibile u shërbejnë edhe përdoruesve të rastësishëm ose vizitorëve të huaj, ndërsa nxisin përdorimin e automjeteve më të pastra përmes çmimeve të diferencuara. Franca dhe Irlanda kanë sisteme pagesash për tunele dhe ura dhe përdorin sisteme “free-flow” ku pagesat bëhen online ose përmes njësive të instaluar në automjet, duke eliminuar kolonat në pikat e pagesës dhe duke rritur efikasitetin. Për automjetet e rënda, shumë vende të BE-së, përfshirë Estoninë, Lituaninë dhe Belgjikën, kanë vinjetën elektronike (e-vignette) të detyrueshme ose sisteme të pagesës sipas distancës për automjetet mbi 3.5 tonë, me çmime që ndryshojnë sipas peshës, numrit të boshteve, kategorisë së emetimeve dhe kohës së përdorimit. Këto sisteme, si ViaPass në Belgjikë, janë në përputhje me parimin e BE-së “ndotësi paguan” dhe ndihmojnë në uljen e dëmtimit të rrugëve nga transporti i mallrave.

Duke u mbështetur në këta shembuj, Kosova mund të adoptojë një model të kombinuar: pagesë rrugore fikse për një përdorim për automjetet e lehta (si në Shqipëri), vinjeta kohore për veturat private (si në Çeki) dhe sistem sipas distancës/emetimit për automjetet e rënda të mallrave (si në Belgjikë ose Estoni). Në të ardhmen, Kosova mund të fusë edhe sisteme “free-flow” pa barriera, si në Francë, Mbretërinë e Bashkuar dhe Irlandë.¹⁶¹ Kjo do të sigurojë qarkullim më të rrjedhshëm të trafikut, zbatim më të mirë përmes identifikimit automatik të targave dhe fleksibilitet në pagesa digjitale. Sistemi imund të dizajnohet gjithashtu për të mbledhur të hyra shtesë për transportin publik ose për investime në mobilitet të gjelbër, siç rekomandohet në modelet e riinvestimit të të hyrave nga pagesa rrugore. Futja e pagesave rrugore në Kosovë kërkon një plan të qartë politikash, të zhvilluar përmes një procesi gjithëpërfshirës dhe konsultues, për të adresuar nevoja të ndryshme, ngritur vetëdijen e publikut dhe mekanizma më të mirë të llogaridhënies për përdorimin e të hyrave nga sistemi i pagesës rrugore, në mënyrë që qytetarët të shohin përfitimet nga ai.

Përfundim

Meqë ligjet për buxhetin përdorin buxhetim sipas zërave dhe jo buxhetim programor ose të bazuar në rezultate, dhe meqë MMPHI nuk ka publikuar deklarata për buxhetin gjinor apo shtojcat për BPGj-në, buxhetet nuk përmbajnë informacion adekuat për të analizuar ndikimin e pritshëm të ndarjeve buxhetore, përfshirë ato që lidhen me transportin dhe mobilitetin e përgjegjshëm ndaj çështjeve gjinore dhe klimatike. Formati narrativ i KASH-së lejon sqarimin e mënyrës se si shpenzimet e planifikuara synojnë të kontribuojnë në përparësitë strategjike qeveritare. Megjithatë, KASH nuk ka përfshirë objektiva, aktivitete, tregues, nivele bazë apo synime të qarta lidhur me shpenzimet e përgjegjshme ndaj çështjeve gjinore dhe klimatike. Dokumentacioni dhe raportet e prokurimit nuk tregojnë nëse janë kryer analiza gjinore për të informuar projektet investive në transport apo nëse institucionet që shpallin tenderë kanë zhvilluar konsultime publike që përfshijnë gra dhe burra të ndryshëm në priorizimin dhe dizajnimin e investimeve. As masat e përgjegjshme ndaj çështjeve gjinore dhe klimatike nuk përfshihen qartë në specifikimet. Raportet e auditimit që lidhen me transportin nuk përmbajnë analiza të ndikimit gjinor, dhe ndjeshmëria gjinore e tatimeve të lidhura me transportin dhe shpenzimeve publike që rrjedhin nga këto tatime mbetet e paqartë. Kosova nuk mbledh taksa rrugore në autostrada, por futja e tyre është e domosdoshme për të ngarkuar përdoruesit me koston e mirëmbajtjes së rrugëve, për të financuar mirëmbajtjen e tyre dhe për të mbështetur ndërtimin e infrastrukturës së re.



KAPITULL III

Qasja, Sjelljet dhe Perceptimet e Grave dhe Burrave Lidhur me Transportin

Rritja e përdorimit të disa mënyrave të caktuara të transportit mund të kontribuojë në uljen e emetimeve të CO₂, në zbutjen e ndryshimeve klimatike dhe përmirësimin e shëndetit për gra dhe burra të profileve të ndryshme.¹⁶² Ecja, çiklizmi dhe skejtbordingu nuk prodhojnë ndotje dhe janë mënyrat më efikase sa i përket kostos dhe ndikimit në mjedis. Trotinetët elektrikë, biçikletat elektrike dhe autobusët prodhojnë më pak emetime të CO₂, pasuar nga autobusët nëse nuk janë të vjetruar. Veturat personale janë ndër ndotësit më të mëdhenj për person të transportuar, ndonëse automjetet elektrike dhe hibride janë disi më të mira. Parandalimi i ndryshimeve klimatike dhe reduktimi i emetimeve të CO₂ mund të inkurajohet përmes përdorimit të shtuar të mënyrave të transportit që ndotin më pak ose fare. Disa faktorë, të ndërlidhur me gjininë mund të pengojnë aftësinë e grave dhe burrave të ndryshëm për të përdorur forma të ndryshme të transportit; këta faktorë duhet të merren parasysh në planifikimin e një transporti më të përgjegjshëm ndaj çështjeve gjinore dhe klimatike.

Ky kapitull shqyrton se në çfarë mase gra dhe burra të ndryshëm kanë qasje dhe përdorin forma të ndryshme të transportit; sjelljet e tyre në lidhje me transportin; si dhe mendimet e tyre për optionet e ndryshme të transportit. Në këtë kapitull gjithashtu analizohet se si marrëdhëniet gjinore, pushteti, institucionet, praktikat, pjesëmarrja, pronësia dhe qasja në burime mund të ndikojnë në zgjedhjet e transportit. Analiza mbështetet në statistika zyrtare, të dhëna institucionale, anketën e RrMBPGj-së, grupet e fokusit dhe intervistat. Siç është theksuar, të dhënat e anketës pasqyrojnë vetëm mendimet e pjesëmarrësve dhe nuk përfaqësojnë popullsinë e përgjithshme.¹⁶³

Pronësia mbi mjetet e transportit

Sipas Agjencisë së Statistikave të Kosovës (ASK), 51% e njerëzve në zonat urbane posedojnë vetura, krahasuar me 49% në zonat rurale.¹⁶⁴ Më shumë njerëz në zonat rurale (60%) zotërojnë furgonë sesa ata në zonat urbane (40%), gjë që pasqyron nevojën për automjete më të mëdha për transportimin e mallrave, prodhimeve bujqësore ose anëtarëve të familjes. Nuk ka të dhëna të disponueshme nëse automjetet zotërohen individualisht apo ndahen brenda familjeve. Gjithashtu, nuk ka të dhëna mbi disponueshmërinë e automjeteve në situata ku mungon pronësia. ASK nuk ofron të dhëna të ndara sipas gjinisë mbi pronësinë.

Tabela 15. Përqindja e personave që zotërojnë automjete, sipas gjinisë

Viti	Gratë	Burrat
2019	31%	69%
2020	30%	70%
2021	33%	67%
2022	32%	68%
2023	32%	68%
2024	34%	66%

Tabela 16. Përqindja e automjeteve sipas gjinisë

¹⁶² Forumi Ndërkombëtar i Transportit, *Gender Equality and the Role of Gra in Decarbonising Transport* [Barazia Gjinore dhe Roli i Grave në Dekarbonizimin e Transportit], 2022.

¹⁶³ Për informacion lidhur me anketën, shih [Metodologjinë](#). Lidhur me të dhënat demografike të pjesëmarrësve, shih [Shtojcën 4](#).

¹⁶⁴ ASK, Reji, 2024. Përqindja e grave dhe burrave në zonat rurale dhe urbane që zotërojnë automjete nuk ishte e disponueshme.

Viti	Gratë	Burrat
2019	13%	87%
2020	13%	87%
2021	14%	86%
2022	13%	87%
2023	14%	86%
2024	14%	86%

Të dhënat zyrtare nga viti 2019 deri në vitin 2024 tregojnë se 142,374 gra (32%) dhe 306,355 burra (68%) zotëronin automjete gjatë kësaj periudhe.¹⁶⁵ Gratë zotëronin 23,396 automjete (17%), ndërsa burrat 116,733 automjete (83%).¹⁶⁶ Megjithëse është vërejtur një rritje e vogël e pronësisë së automjeteve nga gratë, burrat kanë zotëruar vazhdimisht më shumë automjete gjatë gjashtë viteve të fundit. Tek gratë, pronësia e automjeteve tregon një rënie të vazhdueshme me moshën.¹⁶⁷

Tabela 17. Pronësia e mënyrave të ndryshme të transportit sipas gjinisë

A posedoni...	Gratë	Burrat
Veturë	41%	65%
Biçikletë	14%	30%
Biçikletë elektrike	1%	3%
Trotinet elektrik	1%	4%
Asnjë nga më sipër	51%	26%

Midis pjesëmarrësve në anketën RrMBPGj, 65% e burrave dhe 41% e grave raportuan se zotëronin veturë personale.¹⁶⁸ Duke qenë se anketa nuk ishte përfaqësuese e popullsisë së përgjithshme, shifrat zyrtare tregojnë se një përqindje më e vogël e individëve zotërojnë vetura. Megjithatë, trendi tregon se më shumë burra zotërojnë vetura sesa gra. Sa i përket zonës së banimit, më shumë burra urbanë (53%) zotëronin vetura krahasuar me burrat nga zonat rurale (45%). Ndërkohë, 30% e burrave të anketuar dhe 14% e grave zotëronin biçikleta të zakonshme. Në zonat rurale, pak më shumë gra (15%) dhe burra (25%) zotëronin biçikleta, krahasuar me gra (12%) dhe burra (23%) në zonat urbane. Shumë pak burra (3%) dhe gra (1%) zotëronin biçikleta elektrike dhe trotinetë elektrike (4% dhe 1%), dhe këta përdorues kishin prirje të jetonin në qytete. Veçanërisht, 51% e grave, krahasuar me 26% të burrave, thanë se nuk zotëronin asnjë mjet transporti.

¹⁶⁵ Korrespondenca e RrGK-së me MPB, korrik 2025.

¹⁶⁶ Korrespondenca e RrGK-së me MPB, maj 2025.

¹⁶⁷ Korrespondenca e RrGK-së me MPB, korrik 2025.

¹⁶⁸ RrMBGj, MNForce, Kosovë, n=1,100 (545 gra, 542 burra), 2024. Duke qenë se individët mund të zgjidhnin më shumë se një lloj transporti, totali e kalon 100%.

Qasja në transport

Të dhënat zyrtare mbi shoferët që posedojnë patentë-shoferi japin një pasqyrë për mundësinë e përdorimit të veturave. Midis viteve 2019 dhe 2024, 142,374 gra (32%) dhe 306,355 burra (68%) kishin patentë-shoferi në Kosovë.¹⁶⁹ Shumë më tepër gra të reja sesa gra më të moshuara zotëronin patentë-shoferi, duke treguar një trend në rritje të pajisjes me patentë ndër gratë e reja. Megjithatë, të qenit posedues i një patente nuk nënkupton domosdoshmërisht se personi ka qasje në automjet; për këtë arsye, të dhënat nga anketa japin një pasqyrë më të saktë.

Mënyra e transportit	Të gjithë		Zona rurale		Zona urbane	
	Gratë	Burrat	Gratë	Burrat	Gratë	Burrat
Veturë	72%	80%	76%	81%	71%	80%
Biçikletë	25%	39%	25%	45%	25%	37%
Biçikletë elektrike	8%	11%	4%	11%	9%	11%
Trotinet elektrik	7%	11%	2%	9%	8%	12%
Autobusë	49%	48%	40%	40%	52%	51%
Asnjë	5%	4%	8%	3%	5%	4%

Gratë dhe burrat që morën pjesë në anketë raportuan nivele të ndryshme të qasjes në forma të ndryshme transporti. Rreth 72% e grave dhe 80% e burrave thanë se kishin qasje në veturë nëse donin ta përdornin atë, ndërsa 39% e burrave dhe 25% e grave kishin qasje në biçikletë të zakonshme.¹⁷⁰ Më pak burra (11%) dhe gra (8%) kishin qasje në biçikletë elektrike ose trotinet elektrik (7%, 11%). Autobusët publikë ishin të qasshëm për 49% të grave dhe 48% të burrave. Vetëm 5% e grave dhe 4% e burrave thanë se nuk kishin qasje në asnjë nga këto mundësi transporti. Edhe pse mostra nuk ishte përfaqësuese e popullsisë, gratë dhe burrat nga zonat rurale dhe urbane dukeshin se kishin qasje të ngjashme në shumicën e mënyrave të transportit. Megjithatë, më pak gra nga zonat rurale kishin qasje në biçikleta elektrike (4%) dhe trotinet elektrike (2%) krahasuar me gratë nga zonat urbane dhe të gjithë burrat. Po ashtu, më pak banorë nga zonat rurale (40%) raportuan se kishin qasje në autobusë sesa ata nga zona urbane (51%). Ky trend u pasqyrua edhe në intervista dhe grupe fokusi, ku pjesëmarrësit shprehën shqetësim për lidhjen e dobët me autobusë në zonat rurale. Sipas tyre, një nga pengesat për zgjerimin e rrjetit të autobusëve, për shembull nga Prishtina në Podujevë ose në gjithë Dragashin, ishte presioni nga shoferët e taksive, të cilët ishin të shqetësuar për humbjen e biznesit.¹⁷¹

169 RrGK, korrespondencë me Agjencinë e Regjistrimit Civil, MPB, korrik 2025. Ata nuk mund të siguronin të dhëna për poseduesit e patentë-shoferëve të ndara sipas përkatësisë etnike apo aftësisë së kufizuar.

170 RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=1,100, lejohej zgjedhja e disa opsioneve. Rural n=277 (133 gra, 140 burra); urban n=823 (412 gra, 402 burra). Vlen të theksohet se personat nga zonat rurale ishin të nën-përfaqësuar në anketë.

171 Grupi i fokusit i organizuar nga RrGK-ja në Dragash dhe me gra nga Prishtina dhe zonat përreth, korrik 2025.

Qasja me autobus në zonat me shumicë serbe

Kufizimet në metodologjinë e mostrës së përdorur nga kompania e kontraktuar rezultuan në mungesë të të dhënave sasiore për komunitetin serb të Kosovës. Gjetjet cilësore treguan sfida të mëdha për këtë komunitet, veçanërisht për gratë në qasjen e tyre në transportin publik. Serbët e Kosovës që jetojnë në Mitrovicën e Veriut shpesh udhëtojnë në Rashkë, Serbi, për të marrë pensionet, përfitimet sociale ose medikamentet, dhe ky transport është pa pagesë. Megjithatë, pjesa tjetër e transportit është e vështirë për t'u përdorur. Disa linja private autobusësh shkojnë në komunitetet me shumicë serbe, por ato janë të rralla. Transporti publik në zonat me shumicë serbe, si në veri ashtu edhe në jug të Kosovës, mbetet kryesisht i paarritshëm. Në fshatra si Zubin Potok e Banjskë, ndër të tjera, transporti publik është i parregullt; minibuset shpesh presin të mbushen plotësisht para se të nisen, duke kthyer udhëtimet e shkurtra në një udhëtim disaorësh. Siç shpjegoi një grua serbe: "Autobusi pret të mbushet krejtësisht, kështu që nëse duhet të shkosh shpejt nga pika A në B, mund të mbetesh duke pritur."¹⁷² Mbipopullimi është i zakonshëm, veçanërisht kur shkollat janë në funksion, duke lënë pasagjerët më të moshuar pa vende për t'u ulur. Ndryshimet e çmimeve të taksive dhe minibusëve e bëjnë të vështirë menaxhimin e punëve të përditshme.¹⁷³ Disa komuna, si Novobërdë, nuk kanë fare transport publik ndërmjet fshatrave dhe kryeqendrës komunale. Një aktiviste theksoi: "Gratë nuk kanë ku të mblidhen. [...] Problemi kryesor këtu është transporti. Ka mjaftueshëm para në qeveri, por ata duhet të na subvencionojnë si komunë."

Si pasojë, serbët e moshuar, banorët në zonat rurale dhe personat me aftësi të kufizuara përballen me izolim, duke u mbështetur kryesisht tek familja, pasi mungesa e automjeteve të përshtatura dhe largësia nga shërbimet thelbësore e bën pothuajse të pamundur lëvizjen e pavarur. Një pjesëmarrës me aftësi të kufizuara shpjegoi: "Në zonën tonë nuk ka asnjë veturë, furgon apo transport të përshtatur për personat me aftësi të kufizuara... jam e detyruar të përdor karrocën time elektrike ose veturën time."

Udhëtimet e gjata për punë, punë të përditshme ose shëndetësore krijojnë një barrë të dyfishtë, si fizike ashtu edhe financiare: "Shëndeti vuan... edhe xhepi im... por përsëri, për mua shëndeti mbetet gjithmonë i pari."¹⁷⁴ Qasja e kufizuar në transport pengon aftësinë e grave serbe për të përdorur shërbimet shëndetësore, arsimin, punësimin, pjesëmarrjen në aktivitete shoqërore dhe proceset politike. Aktivistet për të drejtat e grave shprehën shqetësim se gratë serbe, në veçanti, përballen me izolim sepse nuk mund të udhëtojnë brenda komunës apo drejt Prishtinës. Kur u inkurajuan të dilnin jashtë komunës, ato u përgjigjën: "Si mund të udhëtojmë me autobus? Nuk ka siguri. Kush e di çfarë do të më thotë dikush. Nuk e di ku shkojnë autobusët. Nuk e di në cilin autobus të hip ose ku të zbres." Aktivistja vuri re se frika i pengon gratë të udhëtojnë: "Edhe nëse një grua do... frika e ndal që të fillojë të eksplorojë," tha ajo. "Nga përvoja e madhe, mund t'ju them se unë, për shembull, udhëtova me autobus nga Laplje Selo në Llabjan, dhe nga Llabjani duhej të gjeja një njeri të mirë për të më marrë, duke bërë autostop. Jo të gjitha gratë mund ta bëjnë këtë... [...] ky transporti im varej nga vullneti i mirë i njerëzve."

Qasja e dobët në transportin me autobus pengon gjithashtu ndërveprimet mes serbëve dhe grupeve të tjera etnike, gjë që mund të ndikojë negativisht në paqe dhe siguri. Aktivistët serb theksuan se përmirësimi i qasjes në transport të rregullt që lidh qytetet dhe fshatrat do të mundësonte angazhimin më të madh të grave.

172 RrGK, grup i fokusit me gra serbe nga Kosova, shtator 2025.

173 Po aty.

174 Po aty.

Gratë dhe burrat kishin perceptime

Tabela 19. Qasja e perceptuar në autobusë dhe taksi për foshnjat, të moshuarit dhe personat me aftësi të kufizuara

Niveli i qasjes	Autobusët		Taxis	
	Gratë	Burrat	Gratë	Burrat
Shumë të qasshëm	35%	34%	43%	37%
Disi të qasshëm	46%	50%	43%	42%
Fare të qasshëm	17%	12%	10%	14%
Nuk e di	3%	4%	5%	7%

të ngjashme lidhur me qasjen në autobusë për udhëtarët me foshnja, të moshuarit dhe personat me aftësi të kufizuara: rreth një e treta i konsideronte shumë të qasshëm dhe afërsisht gjysma disi të qasshëm (Tabela 19).¹⁷⁵ Ndërkohë, 17% e grave thanë se autobusët nuk janë fare të qasshëm, krahasuar me 12% të burrave. Gjatë grupeve të fokusit, gratë vunë re vështirësi për individët që përdorin karroca për foshnja, karroca për persona me aftësi të kufizuar, si dhe për individët me lëvizshmëri të kufizuar.¹⁷⁶ Hyrja dhe dalja nga autobusët paraqiste sfida për gratë kujdestare dhe udhëtonin vetëm, pasi konduktorët që shisnin bileta dhe pasagjerët e tjerë rrallë ndihmonin në ngarkimin e karrocave në autobus. Trotuaret që nuk përputheshin me nivelin e autobusëve krijuan vështirësi edhe për të moshuarit, të cilët kishin problem të zbrisnin dhe të ngjiteshin.

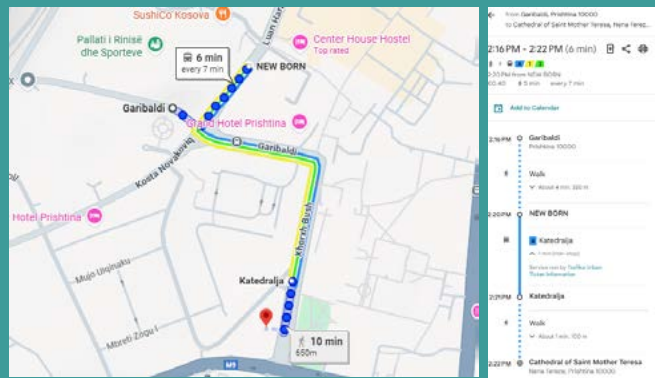


¹⁷⁵ RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=1,100 (645 gra, 642 burra).

¹⁷⁶ RrGK, Fokus grupi i organizuar nga RrGK-ja me gra nga Prishtina dhe zonat përreth, korrik 2025. [Seksioni](#) ofron detaje të mëtejshme specifike për Prishtinën.

Digjitalizimi i transportit publik

Kosova ka miratuar Agjendën Digjitale që parasheh reforma në të gjitha shërbimet publike.¹⁷⁷ Digjitalizimi i transportit publik mund të përmirësojë qasjen në informata, shërbime thelbësore, mundësi ekonomike dhe siguri, veçanërisht për gratë, të cilat përdorin transportin publik më shpesh dhe bëjnë udhëtime më komplekse, jashtë orarit të zakonshëm, për shkak të përgjegjësi të përkujdesjes.¹⁷⁸ Mjetet digjitale, të tilla si aplikacionet mobile për përcjelljen e autobusëve në kohë reale, biletat digjitale dhe sistemet e alarmit të sigurisë mund ta bëjnë transportin publik më të besueshëm, të sigurt dhe miqësor ndaj përdoruesit. Kjo mund t'i ndihmojë gratë të planifikojnë më mirë ditët e tyre, pasi ato shpesh kombinojnë përgjegjësi të shumta nga kujdesi deri te udhëtimet për punë.¹⁷⁹ Për më tepër, platformat digjitale mund të ndihmojnë në mbledhjen e të dhënave të ndara sipas gjinisë për të informuar planifikimin dhe politikat gjithëpërfshirëse të transportit. Kur projektohen me një qasje gjinore, sistemet inteligjente të transportit publik mund të ulin pengesat, të kursejnë kohë dhe të rrisin sigurinë, veçanërisht për gratë në zona rurale ose me shërbime të kufizuara.



Në Kosovë, stacionet e autobusëve nuk kanë infrastrukturë fizike që shfaq oraret e autobusëve. Faqja private Gjirafa Travel ofron informacione për udhëtimet me autobus brenda Kosovës dhe në Ballkanin Perëndimor,¹⁸⁰ megjithatë nuk ofron gjithmonë orare të sakta ose të përditësuara. Për shembull, orari i fundjavës është i njëjtë me atë të ditëve të javës për linjën Mitrovicë-Prishtinë, megjithëse të dielave nuk ka shërbim të rregullt autobusësh; kjo nuk pasqyrohet saktësisht në faqe.¹⁸¹ Stacioni i autobusëve në Prishtinë ofron informacion vetëm për autobusët që udhëtojnë drejtpërdrejt në Prishtinë, ndërsa aplikacioni Trafiku Urban përfshin vetëm linjat e autobusëve që operojnë brenda Komunës së Prishtinës dhe funksionon vetëm me shërbim interneti, gjë që mund të krijojë vështirësi për personat që nuk kanë abonim në internet për telefonin celular. Prishtina është e vetmja komunë në Kosovë ku Google Maps ofron oraret e autobusëve dhe vendndodhjet e stacioneve, megjithëse informacioni nuk është gjithmonë i saktë; disa stacione të vjetra, si Garibaldi dhe Sheshi ende shfaqen në hartë,¹⁸² edhe pse rruga është mbyllur dhe stacioni nuk ekziston më. Kjo veçori nuk është e disponueshme në komuna të tjera, duke e bërë të vështirë për njerëzit të planifikojnë udhëtimin. Për më tepër, ende nuk ka rrugë biçikletash të disponueshme nëpërmjet Google Maps për Kosovën.

177 Republika e Kosovës, *Agjenda Digjitale e Kosovës 2030*, 2023.

178 Gazeta Zyrtare e Bashkimit Evropian, *European Parliament Resolution of 3 October 2023 on Ensuring European Transportation Works for Women*, C/2024/1179, 23 shkurt 2024.

179 Shared-Use Mobility Center, *Living Cities & Communities, A Conceptual Design Framework for Women-Centered Mobility Hubs Project Report* [Qytete dhe komunitete jetësore: kornizë konceptuale për qendrat e lëvizshmërisë të përqendruara tek gratë – raporti i projektit], 2025.

180 Gjirafa travel, Kompanitë e autobusëve, n.d.

181 Gjirafa travel, Mitrovicë-Prishtinë, n.d.

182 Google Map, Rruga Garibaldi deri tek Katedralja Nënë Tereza, qasur më 8 korrik, 2025.

Qasja në transport gjatë periudhës së COVID-19

Gjatë pandemisë COVID-19, transporti publik përjetoi ndërprerje të mëdha dhe ndikime afatgjata.¹⁸³ Në fillim, Qeveria ndaloi plotësisht transportin publik, dhe më pas vendosi kufizime të rrepta, si leja për vetëm 20 pasagjerë për autobus.¹⁸⁴ Këto masa çuan në humbje të mëdha financiare për operatorët publikë dhe privatë të transportit, që luhateshin nga 50% deri në 70%, duke ndikuar në aftësinë e tyre për të paguar stafin, mirëmbajtjet mjetet dhe investuar në përmirësime.¹⁸⁵ Besimi publik në sigurinë e transportit ra gjithashtu, me shumë përdorues që raportuan mbipopullim dhe mosrespektim të masave shëndetësore.¹⁸⁶ Si pasojë, ndodhi një ndryshim dramatik në modelet e lëvizjes: përdorimi i transportit publik ra ndjeshëm, nga 57% përdorues të shpeshtë para pandemisë në vetëm 32% gjatë saj; ndërkohë që përdorimi i veturave u rrit, dhe më shumë njerëz iu drejtuan ecjes dhe çiklizmit.¹⁸⁷ Megjithatë, infrastruktura mbeti e papërshtatshme, sidomos për grupet e cënueshme, dhe nuk u miratuan masa specifike sigurie për mbrojtjen e tyre.

Hulumtimet e mëparshme treguan se pezullimi i transportit publik ndërqytetas si pjesë e masave të Qeverisë për COVID-19 kishte ndikim **negativ** nga aspekti **gjinor**, duke goditur në mënyrë disproporcionale gratë, të cilat në atë kohë zotëronin vetëm rreth 10% të veturave dhe përbënin 30% të shoferëve.¹⁸⁸ Gratë, veçanërisht ato që udhëtonin nga zonat rurale në qytet, ato me aftësi të ndryshme, kujdestaret dhe gratë nga komunitete etnike si Roma, Ashkali dhe Egjiptianë, përballeshin me barriera të shtuar për qasje në punë dhe shërbime shëndetësore për shkak të mobilitetit të kufizuar dhe varësisë nga transporti publik i papërshtatshëm.¹⁸⁹ Pandemia ndikoi gjithashtu në jetesën rurale dhe aktivitetin bujqësor. Bujqit përjetuan vështirësi të mëdha në prodhim dhe shitje, pasi kufizimet e udhëtimit ndërprejnë zinxhirët e furnizimit dhe penguan shpërndarjen e produkteve të tyre. “Vetëm kur autoritetet u dhanë bujqve të regjistruar leje speciale, ata arritën të ktheheshin në punë,” kujtoi një bujk.¹⁹⁰ Kufizimet e transportit patën kështu pasoja më të gjera ekonomike, veçanërisht për ata që varen nga tregtia rajonale dhe qasja në tregjet lokale. Në kuadër të roleve gjinore, gratë në bujqësi përballen me sfida më të mëdha në qasjen në transport, gjë që kufizon më tej qasjen e tyre në tregje.¹⁹¹ Pandemia nxorri në pah dobësitë sistematike të sistemit të transportit në Kosovë dhe theksoi nevojën urgjente për një planifikim më rezilient, gjithëpërfshirës dhe të ndërgjegjshëm për shëndetin, si dhe për mobilitetin urban dhe rural.¹⁹²

183 ENOVA Consultants and Engineers Sarajevo, *Impact on the Use of Public Transport Due to Covid-19 Pandemic in the Western Balkans*, [Ndikimi në përdorimin e transportit publik për shkak të pandemisë Covid-19 në Ballkanin Perëndimor] të përgatitur për Bankën Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim, 2021.

184 Ish-kryetari i komunës së Prishtinës Shpend Ahmeti, Postim në Facebook post, maj 2020.

185 ENOVA Consultants and Engineers, *Impact on the Use of Public Transport* [Ndikimi në përdorimin e transportit publik], 2021.

186 Po aty.

187 Po aty. RrGK nuk ka mundur të gjejë studime mbi mënyrën se si kishin ndryshuar modelet pas pandemisë, nëse kishin ndryshuar fare

188 RrGK, *“Pandemia nuk njeh gjini”? Analizë Gjinore e Buxhetimit Fiskal: Përgjigja e Qeverisë së Kosovës ndaj pandemisë COVID-19 nga perspektiva gjinore*, 2020.

189 Po aty.

190 FAO, *Profili Gjinor i Kosovës për Bujqësi dhe Jetesa Rurale*, 2025.

191 Po aty, f. 15.

192 ENOVA Consultants and Engineers Sarajevo, *Impact on the Use of Public Transport* [Ndikimi në përdorimin e transportit publik].

Gratë dhe burrat kishin qëndrime të ngjashme mbi qasjen e taksive për personat me foshnja, të moshuarit dhe personat me aftësi të kufizuara. Shumica e pjesëmarrësve i konsiderojnë taksitë shumë të qasshme (43% e grave, 37% e burrave) ose mjaftueshëm të qasshme (43%, 42%) (Tabela 19).¹⁹³ Gjatë diskutimeve në grupet e fokusit, u vu re se shumë kompani taksish nuk ofrojnë automjete të përshtatur për personat me mobilitet të kufizuar.¹⁹⁴ Për shembull, kompania e taksive “London” dikur ofronte më shumë hapësirë në taksitë e saj, duke mundësuar qasje më të lehtë. Pas blerjes nga një kompani tjetër, automjetet u zëvendësuan me modele standarde, të ngjashme me taksitë e zakonshme, duke krijuar probleme veçanërisht për gratë që kujdesen për persona me aftësi të kufizuara, të moshuar ose të sëmurë. Kur këto role të kujdesit i kryejnë vetë, ato përballen me vështirësi fizike për t’i ndihmuar personat me mobilitet të kufizuar të hyjnë dhe dalin nga taksitë.

Tabela 20. Qasja e perceptuar e trotuareve për personat me aftësi të kufizuara dhe karrocet e fëmijëve

Niveli i qasjes	Gratë	Burrat
Shumë qasshëm	7%	7%
Disi qasshëm	41%	37%
Aspak qasshëm	47%	49%
Nuk e di	6%	7%

Pjesëmarrësit në anketë, gratë dhe burrat ndanë gjithashtu perceptime të ngjashme mbi qasjen në trotuaret për personat me aftësi të kufizuara ose karrocet e fëmijëve.¹⁹⁵ Vetëm 7% e grave dhe burrave mendonin se trotuaret janë shumë të qasshme, ndërsa, 41% e grave dhe 37% e burrave i konsideruan trotuaret mjaftueshëm të qasshme. Afërsisht gjysma e (47%, 49%) thanë se ato janë të paqasshme. Këto të dhëna pasqyrojnë një perceptim të gjerë se trotuaret nuk janë mjaftueshëm të qasshme, gjë që u konfirmua edhe gjatë grupeve të fokusit. Një pjesëmarrëse u shpreh: “Pasi lindi fëmijën dhe fillova të përdor karrocën, kuptova dhe u bëra më e vetëdijshme se sa e vështirë është për njerëzit me aftësi të ndryshme”¹⁹⁶ Pjesëmarrës të tjerë u pajtuan, duke vënë në dukje se trotuaret janë shumë të ngushta, jo të vazhdueshme dhe me pengesa të shumta, duke filluar nga shtyllat e ndriçimit deri te gropat.¹⁹⁷

//

Në Fushë Kosovë nuk ka vend për të ecur. Janë vetëm banesa mbi banesa. Çdo hapësirë është shfrytëzuar për apartamente. Makina nuk ndalen në semaforë të kuq. Vozisin si të çmendur pa kontroll. Është shumë e rrezikshme.
- Grua, 31

//

Unë përdor korsinë e biçikletave kur është e disponueshme, pasi është më e sigurt se rruga dhe trotuaret janë të paarrtshme për karrocën time me rrota.
- Aktivist/e për njerëzit me aftësi të kufizuara

193 RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=1,100 (645 gra, 642 burra).

194 RrGK, grupi i fokusit me gra në Prishtina dhe zonat përreth, korrik 2025.

195 RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=1,100 (645 gra, 642 burra).

196 Grupi i fokusit i RrGK me gra në Prishtina dhe zonat përreth, korrik 2025.

197 Për shembuj konkret shih [seksionin](#) për Komunën e Prishtinës. Seksioni mbi [Siguri gjatë ecjes](#) përfshin gjithashtu detaje të mëtejshme.

Personat me aftësi të kufizuara theksuan se përballen me sfida të mëdha në përdorimin e trotuareve, pasi ato rrallëherë janë dizajnuar duke pasur parasysh kërkesat për qasje.¹⁹⁸ Për përdoruesit e karrocave, trotuaret shpesh janë shumë të ngushta ose të bllokuara nga automjetet e parkuara, duke penguar kalimin e sigurt dhe duke i detyruar të dalin në rrugë, gjë që i ekspozon ndaj rreziqeve të trafikut. Për personat e verbër ose ata me probleme të shikimit, mungesa e shtigjeve taktile, ose mirëmbajtja e dobët e tyre, paraqet vështirësi shtesë. Një pjesëmarrëse, duke përshkruar sfidat e ecjes me nënën e saj të moshuar që ka nevojë për pushime të shpeshta, tha: “Në atë rrugë kryesore nuk ka asnjë stol, asnjë të vetëm.” Më gjerë, ajo vuri re “mungesën totale të infrastrukturës për ecje [...] për të moshuarit, [...] ose për personat në nevojë.”¹⁹⁹

Përballueshmëria

Kostoja e mënyrave të ndryshme të transportit mund të pengojë gratë dhe burrat në përdorimin e tyre. Përafërsisht një e treta e grave (29%) dhe burrave (33%) e konsideruan transportin me veturë të papërballueshëm, ndërsa shumica (56%, 54%) e konsideruan të përballueshëm, por disi të shtrenjtë (Tabela 21). Shumica i konsideruan taksitë të shtrenjta, me 59% të grave dhe 57% të burrave që thanë se janë të papërballueshme.²⁰⁰ Hulumtimet cilësore treguan gjithashtu se taksitë shpesh janë të papërballueshme për personat LGBTQAI+.²⁰¹

Tabela 21. Përballueshmëria e mënyrave të ndryshme të transportit sipas gjinisë

Niveli i përballueshmërisë	Autobus		Çiklizëm ose skejtboarding		Trotinet elektrik		Veturë		Taksi	
	Gratë	Burrat	Gratë	Burrat	Gratë	Burrat	Gratë	Burrat	Gratë	Burrat
I/e papërballueshme: shumë i/e shtrenjtë	10%	12%	13%	12%	26%	22%	29%	33%	59%	57%
I/e përballueshme, por disi i/e shtrenjtë	36%	34%	23%	20%	17%	22%	56%	54%	30%	31%
Shumë e përballueshme	47%	45%	24%	35%	6%	12%	9%	9%	4%	4%
Nuk e di	4%	7%	29%	23%	35%	30%	4%	3%	4%	5%

Gratë (47%) dhe burrat (45%) pjesëmarrës në anketë zakonisht i konsideronin autobusët shumë të përballueshëm.²⁰² Megjithatë, 36% e grave dhe 34% e burrave i vlerësuan si të përballueshëm, por disi të shtrenjtë, ndërsa 10% e grave dhe 12% e burrave i konsideruan të papërballueshëm. Për shumë persona që udhëtojnë drejt dhe nga Prishtina, kryeqytetit dhe selisë së institucioneve qeveritare, nevoja për të blerë bileta të shumta nga kompani të ndryshme private për të përdorur linja të ndryshme ka përbërë një barrë shtesë financiare. Një pjesëmarrëse në grupin e fokusit tha: “Duhej të blija dy ose tri bileta për secilin drejtim.”²⁰³ Historikisht, përdoruesit e autobusëve paguanin për bileta të shumta për të arritur një destinacion të vetëm kur ndryshoheshin linjat. Në vitin 2023, Trafiku Urban prezantoi një biletë gjithëditore për 0.80 €, e cila mbështet lëvizje falas gjatë të njëjtës ditë,

198 RrGK, grup fokusi me OShC-të që punojnë me persona me aftësi të kufizuara, dhjetor 2024.

199 RrGK, intervistë, Prishtinë, 2025.

200 RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=1,100 (545 gra, 542 burra).

201 RrGK focus grupi LGBTQAI+ OShC-të dhe aktivistët/et, dhjetor 2024.

202 RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=1,100 (545 gra, 542 burra).

203 RrGK, grup fokusi me gra në Prishtinë dhe zonat përreth, korrik 2025.

duke vazhduar të ofrojë edhe biletën për një drejtim prej 0.50 €. ²⁰⁴ Komuna e Prishtinës ka krijuar një sistem të unifikuar për të gjitha 26 operatorët privatë të kontraktuar, duke siguruar të njëjtat çmime. ²⁰⁵ Pjesëmarrësit në grupet e fokusit vërejtën se kjo ka lehtësuar ndjeshëm barrën e kostove të transportit. ²⁰⁶

Disa grupe përfitojnë nga transporti falas, përfshirë fëmijët deri në moshën shtatë vjeç, personat me aftësi të kufizuara, veteranët e Ushtrisë Çlirimtare të Kosovës, familjet e dëshmorëve dhe personave të zhdukur gjatë luftës, pensionistët në Komunën e Prishtinës, anëtarët e Forcës së Sigurisë së Kosovës, Policisë së Kosovës, zjarrfikësit dhe nxënësit e shkollave fillore në Komunën e Prishtinës. ²⁰⁷ Megjithatë, përfituesit e asistencës sociale nuk përfitojnë bileta falas, të cilat do të lehtësonin pjesëmarrjen në trajnim dhe kërkimin e punës. Po ashtu, personat që kanë përjetuar dhunë gjinore duhet të kenë mundësi transport për të shkuar në polici dhe Qendrat për Punë Sociale, pasi përjashtimi nga bileta nuk përmendet qartë. ²⁰⁸ Pjesëmarrësit vunë re se nënat vetëushqyese me të ardhura të kufizuara, si dhe komunitetet rom, ashkali dhe egjiptian, e kanë të vështirë për të përballuar kostot e biletave të autobusëve.

Personat me aftësi të kufizuara gjithashtu e përmendën përballueshmërinë si një sfidë. Edhe pse ata dhe asistentët e tyre personalë duhet të mund të udhëtojnë falas në transportin urban dhe të përfitojnë zbritje 50% për udhëtimet ndërqytetase, ²⁰⁹ kjo rrallë zbatohet. ²¹⁰ Në praktikë, disa autobusë privatë raportohet se kanë ngarkuar asistentët personalë. ²¹¹ Kjo mund të ndikojë veçanërisht tek gratë, pasi ato shpesh kryejnë këtë rol. Ata kanë të ardhura jashtëzakonisht modeste nga puna e tyre, ²¹² gjë që i vendos në situata të mundshme pasigurie ekonomike, ku bileta falas e autobusëve bëhet e nevojshme. Komiteti i Grave të Verbëra të Kosovës i dorëzoi MASHTI-t një kërkesë zyrtare, duke kërkuar që të adresojë këtë çështje, por MASHTI nuk ka dhënë asnjë përgjigje. ²¹³

Më shumë njerëz e konsideruan çiklizmin dhe përdorimin e trotinetëve si më të përballueshëm sesa mënyrat e tjera të transportit. Në përgjithësi, 24% e grave dhe 35% e burrave i konsideruan biçikletat ose trotinetët shumë të përballueshëm, duke treguar se më shumë burra i gjetën këto forma të transportit të përballueshme sesa gratë. ²¹⁴ Një tjetër 23% e grave dhe 20% e burrave thanë se ishin të përballueshme, por disi të shtrenjta, ndërsa 13% e grave dhe 12% e burrave i konsideruan biçikletat dhe trotinetët të papërballueshëm.

204 Komuna e Prishtinës, [Faqja zyrtare në facebook](#), qasur më 7 korrik 2024. Sipas dukjes, kjo është e vlefshme deri në mesnatë të ditës kur është blerë bileta dhe jo për 24 orë. Nga janari 2023 deri në janar 2025, biletat e autobusit lejonin udhëtime të pakufizuara brenda një periudhe 24-orëshe. Që nga janari 2025, kjo është ndryshuar në një biletë "për të njëjtën ditë", e vlefshme vetëm deri në fund të ditës kalendarike të blerjes, duke shkaktuar paqartësi të përdoruesit e mësuar me vlefshmërinë e mëparshme 24-orëshe. Shih gjithashtu: Telegrafi, [Paqartësi rreth biletës ditore, deklarohen nga Trafiku Urban](#), shkurt, 2025.

205 Komuna e Prishtinës, Kryetari i Prishtinës Përparim Rama, [Konsultim i Përgjithshëm Publik](#), 26 qershor 2025.

206 RrGK, grup fokusi me gra në Prishtinë dhe zonat përreth, korrik 2025

207 Trafiku Urban, [Cilat kategori janë të liruara nga pagesa në autobusët e Trafikut Urban?](#), qasur më 8 korrik 2025.

208 Policia e Kosovës dhe Qendrat për Punë Sociale duhet të ofrojnë mbështetje logjistike për të mundësuar transportimin e viktimave drejt shërbimeve emergjente, mjekësore, gjyqësore dhe shërbimeve të tjera mbështetëse; Qeveria e Republikës së Kosovës, [Strategjia Kombëtare për mbrojtjen nga dhuna në familje dhe dhuna me bazë gjinore](#), 2022.

209 Kuvendi i Republikës së Kosovës, [Ligji Nr. 04/L-092 për Personat e Verbër](#), 2012.

210 RrGK, grup fokusi me personat me aftësi të kufizuara, OShC-të dhe aktivistët, dhjetor 2024.

211 Po aty.

212 RrGK, [përmbledhje e politikave](#), [Financimi i përgjegjshëm gjinor për shoqëruesit e personave me aftësi të kufizuara në Kosovë](#), 2022.

213 RrGK, grup fokusi me persona me aftësi të kufizuara, OJQ dhe aktivistë, dhjetor 2024. [Komiteti i Grave të Verbëra të Kosovës](#) (i themeluar në 2006) është e vetmja OJQ e licencuar që mbron të drejtat e grave dhe vajzave të verbra dhe me të pamurit të dëmtuar në Kosovë, duke punuar për përmirësimin e legjislacionit, rritjen e ndërgjegjësimit, lehtësimin e qasjes dhe përfshirjen.

214 RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=1,100 (545 gra, 542 burra).

Shumica e grave (57%) dhe burrave (53%) pjesëmarrës raportuan se kanë qasje në të ardhurat familjare për transport kur u nevojitet.²¹⁵ Rreth një e treta e grave (32%) dhe burrave (33%) thanë se nuk kanë nevojë, sepse tashmë kanë burime të veta. Ndërkohë, 5% e burrave dhe 2% e grave deklaruan se nuk u sigurohen para për transport. Burrat raportuan shkallë më të lartë pronësie dhe liri më të madhe për të përdorur të ardhurat familjare për transport, ndërsa gratë mbështeten më shumë tek përkrahja e familjes.

Përdorimi i mënyrave të ndryshme të transportit

Ky seksion tregon se si pjesëmarrësit/et në anketë përdorin mënyra të ndryshme transporti, qëllimet kryesore të përdorimit të tyre, arsyet e zgjedhjes ose shmangies, si dhe faktorët që mund të ndikojnë në rritjen e përdorimit të disa prej këtyre mënyrave.

Përdorimi i mënyrave të ndryshme të transportit

Ecja është një nga mënyrat më të zakonshme të transportit, me 62% të grave dhe burrave pjesëmarrës në hulumtim - që deklaruan se ecin çdo ditë (Tabela 22).²¹⁶ Forma e dytë më e përdorur e transportit është vetura, megjithëse më shumë burra (41%) se sa gra (32%) e përdorin atë përditë. Ndërkohë, 25% e grave dhe 23% e burrave raportuan se e përdorin autobusin çdo ditë. Një përqindje e ngjashme e grave (26%) dhe burrave (22%) e përdorin atë disa herë në javë apo çdo javë. Kjo tregon se gratë duken se e përdorin autobusin më rregullisht sesa burrat. Nga ana tjetër, burrat priren të përdorin biçikletën apo skejtboardin më shpesh sesa gratë, megjithatë, pak prej tyre e përdorin këtë mënyrë transporti rregullisht.²¹⁷ Po ashtu, as shumë gra e as shumë burra nuk përdorin taksi apo trotinetë elektrike në mënyrë të rregullt.

Table 22. Shpeshtësia e përdorimit të mënyrave të ndryshme të transportit sipas gjinisë

Shpeshtësia	Autobus		Ecje		Çiklizëm		Trotinet elektrik		Veturë		Taksi	
	Gratë	Burrat	Gratë	Burrat	Gratë	Burrat	Gratë	Burrat	Gratë	Burrat	Gratë	Burrat
Çdo ditë	25%	23%	62%	62%	2%	7%	2%	2%	32%	41%	2%	2%
Disa here në javë/cdo javë	26%	22%	18%	18%	3%	10%	1%	4%	29%	29%	8%	7%
Disa here në muaj	14%	16%	9%	10%	8%	13%	2%	5%	14%	13%	20%	19%
Rallë	28%	33%	9%	8%	27%	28%	15%	22%	17%	11%	51%	54%
Kurrë	7%	8%	2%	2%	59%	42%	81%	67%	8%	5%	19%	18%
Përdorues të rregullt²¹⁸	51%	45%	80%	80%	5%	17%	3%	6%	61%	70%	10%	9%

215 RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=1,100 (545 gra, 542 burra).

216 RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=1,100 (545 gra, 542 burra), 2024.

217 Edhe pse skejtboarding u përfshi në anketë, ai përdoret rrallë; përgjigjet ka gjasa t'i referohen biçikletave në të gjitha pyetjet.

218 Llogaritje e RrGK-së që përmbledh përdoruesit ditorë dhe javorë.

Dasmat dhe veturat

Praktika e konvojit të veturave të dekoruara nga dhëndri që shkon për të marrë nusen nga shtëpia e saj është thellësisht e rrënjësuar në traditë. Dikur, kjo shënonte momentin kur gratë largoheshin nga familjet e tyre për të jetuar me familjet e burrave të tyre, shpesh me lot dhe lamtumira. Me ndryshimin e kohëve dhe përmirësimin e infrastrukturës, njerëzit janë afruar më shumë, kështu që lamtumirat nuk janë më aq të trishta ose të gjata. Megjithatë, tradita e marrjes së nuses vazhdon, me makina të zbukuruar me shirita, lule dhe flamuj. Muzika dëgjohet fort, njerëzit kërcejnë duke dalë pjesërisht nga dritaret dhe tavanët e hapur, boritë bien, dhe trafiku ndonjëherë ndalon për t'i lejuar konvojit të veturave kalojë pa ndërprerje.

Një pasdite të dielën me diell, në gusht 2025, hulumtuesit e RrGK-së vëzhguan 19 konvoje të tilla gjatë një udhëtimi dy-orësh nga Gjakova në Prishtinë. Me një mesatare prej rreth 10 veturash për konvoj, numri total arrinte afërsisht 200 automjete. Një prej konvojve përfshinte një karrocë të tërhequr nga kuajt që udhëtonte përgjatë autostradës kryesore nga Prishtina drejt Shqipërisë, duke bllokuar qindra vetura pas saj që lëviznin ngadalë. Të premtën e kaluar, 16 konvoje të tilla ishin vëzhguar në po të njëjtën rrugë. Numri i martesave, dhe kështu i konvojve, padyshim rritet gjatë verës, duke përfshirë diasporën që viziton, siç tregojnë targat e automjeteve nga e gjithë Evropa. Megjithatë, konvoje të ngjashme, edhe pse më të pakta, mund të shihen gjatë gjithë vitit.

E ndërthurur me rolet dhe marrëdhëniet gjinore mes të sapomartuarve dhe familjeve të tyre, kjo traditë me karakter të fortë gjinor, kontribuon ndjeshëm në ndotjen e ajrit. Automjetet që vijnë nga e gjithë Evropa përshtojnë distanca shtesë, qëndrojnë ndezur në radhë për orë të tëra dhe ngadalësojnë trafikun, duke rritur emetimet për udhëtarët që nuk janë pjesë e ceremonisë. Rreziqet mund të lidhen gjithashtu me drejtimin e automjeteve nën ndikimin e alkoolit, kur ky shërbehet gjatë ceremonisë.

Qëllimi dhe arsyet e përdorimit të transportit

Tabela 23. Qëllimi i përdorimit të mënyrave të transportit

Qëllimi	Autobus		Veturë		Taksi	
	Gratë	Burrat	Gratë	Burrat	Gratë	Burrat
Për të shkuar në punë/për arsim	56%	58%	34%	36%	37%	37%
Përcjellje e fëmijëve (p.sh. në shkollë)	6%	6%	19%	20%	9%	14%
Zbavitje	20%	18%	21%	18%	21%	23%
Sport/apo shëndet	2%	3%	3%	4%	4%	1%
Qasje në shërbime shëndetësore/sociale	14%	14%	22%	21%	24%	19%
Tjetër	2%	1%	1%	4%	4%	5%

Si gratë (56%) ashtu edhe burrat (58%) raportuan se përdorin autobusët kryesisht për të shkuar në punë ose për të u arsimuar.²¹⁹ Një pjesë, edhe pse më pak, burra (36%) dhe gra (34%) kanë përdorur vetura dhe taksi (37% të të dyve) për udhëtim. Afërsisht një e pesta e të anketuarve i përdorin veturat për qëllime të kujdesit, siç është dërgimi i fëmijëve në shkollë, për kohë të lirë dhe/ose për qasje në shërbime shëndetësore apo sociale.²²⁰ Gjetjet sugjerojnë një mbështetje mjaft të përhapur në mjetet e transportit me ngarkesë të lartë karboni për punët e përditshme, si nga gratë ashtu edhe nga burrat.

Tabela 24. Qëllimi i përdorimit të mjeteve të transportit me pak ose aspak emetime

Qëllimi	Ecja		Çiklizmi		Trotinet elektrik	
	Gratë	Burrat	Gratë	Burrat	Gratë	Burrat
Shkuarja në punë/arsim	21%	23%	21%	22%	46%	29%
Përcjellja e fëmijëve (p.sh. në shkollë)	9%	10%	4%	8%	17%	14%
Koha e lirë	30%	30%	32%	31%	21%	34%
Sport dhe/ose shëndetësi	30%	28%	34%	32%	8%	11%
Qasje në shërbime shëndetësore/sociale	10%	8%	7%	5%	0%	11%
Tjera	0%	0%	1%	1%	8%	2%

Nga ata që ecnin, më shumë se një e pesta e grave (21%) dhe burrave (23%) e përdorën ecjen për të shkuar në punë ose arsim.²²¹ Gati gjysma përdorën ecjen për kohë të lirë, sport dhe/ose shëndet. Nga ata që kanë përdorur biçikletat (ose skejtbord), vetëm afërsisht një e pesta e grave (21%) dhe burrave (22%) i përdoren për qëllime të udhëtimit.²²² Pavarësisht gjinisë, afërsisht një e treta i kanë përdorur për kohë të lirë, sport dhe shëndet. Nga 91 persona që kanë përdorur trotinete elektrike, 46% e grave dhe 29% e burrave i kanë përdorur për udhëtim.²²³

Mobiliteti për kujdesin ndaj të tjerëve i referohet të gjitha udhëtimeve që njerëzit bëjnë për të kryer punë të papaguara të kujdesit dhe për të mbështetur ekonominë familjare, si shoqërimi i fëmijëve, përcjellja e të moshuarve, kryerja e punëve të vogla ditore dhe menaxhimi i përgjegjësiive familjare.²²⁴ Në hulumtimet sociale, këto udhëtime – që zakonisht kryhen nga gratë – shpesh fshihen brenda kategorive standarde të transportit, si “blerje” ose “punë të tjera” (shih Figurën 3). Si rezultat, mobiliteti i lidhur me punën e kujdesit shpesh mbetet i padukshëm në aspektin statistikor dhe rrjedhimisht nuk merret parasysh në dizajnin e sistemeve të transportit.²²⁵ Duke i rigrupuar këto udhëtime në një kategori të vetme dhe të qartë gjatë hulumtimit, planifikuesit mund të kuptojnë, vlerësojnë dhe projektojnë më mirë nevojat e mobilitetit për kujdesin ndaj të tjerëve.²²⁶ Njohja më e mirë e këtij mobiliteti mund të ndihmojë në krijimin e sistemeve të transportit publik më të barabarta, gjithëpërfshirëse dhe efikase, që u shërbejnë të gjithë përdoruesve.

219 RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=936 (496 gra, 427 burra), 2024.

220 RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=1,100 (545 gra, 542 burra), 2024.

221 RrMBPGj, MNForcs, Kosovë, n=1,100 (545 gra, 542 burra), 2024.

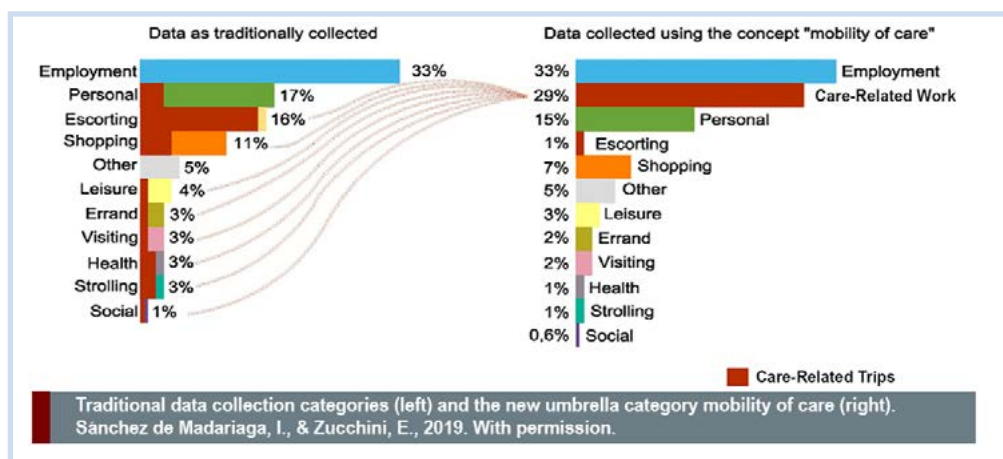
222 RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=336 (94 gra, 237 burra), 2024.

223 RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=91 (24 gra, 65 burra), 2024.

224 Universiteti i Stanfordit, “[Public Transportation: Rethinking Concepts and Theories](#)” [Transporti publik: Rikonceptualizimi i koncepteve dhe teorive], *Gendered Innovations in Science, Health & Medicine, Engineering, and Environment*, n.d.

225 Po aty.

226 Po aty.



**Figura 3. Mobiliteti për kujdesin ndaj të tjerëve:
Udhëtimet sipas qëllimit, popullata 30–45 vjeç, Madrid 2014**

Në Kosovë, të dhënat nga anketa treguan se si gratë ashtu edhe burrat kanë tendencë të përdorin mjete transporti me ngarkesë të lartë karboni për punët e kujdesit, si dërgimi i fëmijëve në shkollë apo shfrytëzimi i shërbimeve shëndetësore dhe sociale. Vetëm 9% e grave dhe 10% e burrave kanë ecur në këmbë me fëmijët deri në shkollë. Edhe pse të dhënat e anketës nuk zbuluan dallime gjinore në transportin e lidhur me kujdesin (shih Tabelën 23), gratë që morën pjesë në grupet e fokusit theksuan se zakonisht janë ato që i çojnë e i marrin fëmijët anembanë qytetit. Vëzhgimet gjatë orarit të lirimit nga shkolla e konfirmojnë përdorimin e gjerë të veturave për këtë qëllim. Është me rëndësi të përmendet se Komuna e Prishtinës e ka njohur këtë problem dhe që nga viti 2023 ka mbyllur disa rrugë përreth shkollave për të rritur sigurinë e fëmijëve.²²⁷ Kjo, megjithatë, ka shtuar tollovitë në rrugicat e ngushta, pasi një pjesë e prindërve vazhdojnë të përdorin veturat dhe taksitë si mjet transporti.

“

Kam tre ndalesa, kështu që shkoj në çerdhe. Shkoj në shkollë. Shkoj në punë, dhe për këtë arsye makina më mundëson të arrij pak më shpejt. Ndonjëherë më duhet deri në gjysmë ore për ta përfunduar këtë proces. [...] Më parë përdorja autobusët, por tani përdor makinën sepse është më e shpejtë. [...] Nuk ka trotuare deri te shkolla, prandaj fëmijët nuk mund të shkojnë vetë.

- Grua, 38, Prishtinë

Në përpjekjen për të balancuar kujdesin për fëmijët, prindërit e moshuar, punën dhe obligimet ditore, njëra nga pjesëmarrëset tregoi se për shkak të tollove në trafik shpesh humb deri në 90 minuta në ditë duke udhëtuar me veturë nëpër Prishtinë. “Ajo që zakonisht do të ishte një udhëtim pesëminutësh, më merr minimumi [...] 30 minuta çdo ditë. Kur është shumë rrëmujë në trafik, shkon nganjëherë deri në 45 minuta,” tha ajo. Sipas saj, kjo ndikon drejtpërdrejt në cilësinë e kujdesit që mund t’i ofrojë nënës, duke e bërë të ndjehet e ngutur, e stresuar dhe me ndjenja faji: “Patjetër që ndikon edhe në kujdesin që ofroj, sepse vazhdimisht duhet të mendoj për transportin. Dua t’i jap asaj jo vetëm kohë në sasi, por kohë me cilësi.” Edhe pse do të preferonte të përdorte autobus, ajo nuk mund të mbështetet tek ky mjet për shkak të orarit të rrallë dhe lidhjes së dobët me lagjen Dragodan, ku jetojnë prindërit e saj.

²²⁷ Komuna e Prishtinës, “Mbyllja e disa rrugëve përreth shkollave për të rritur sigurinë ishte pjesë e projektit 2023 ‘Rrugët për Fëmijë’, 2023. RrGK nuk arriti të gjejë informacion të publikuar mbi ndonjë plan për vazhdimin e këtij projekti.

“

Përpiqem t'i ofroj kujdes cilësor, ... dhe pastaj duhet ta zvogëloj atë kohë sepse po shikoj orën. Një ditë ajo më tha: “Gjithmonë je me nxitim.” I thashë: “E di, por ti nuk e kupton që më duhet të udhëtoj 35-40 minuta vetëm për të ardhur këtu, dhe pastaj duhet të kthehem ..., e plus fëmijët dhe pastaj ufff, shumë gjëra” ...

- Grua, Prishtinë

Vetëm një numër i vogël grash dhe burrash nga të anketuarit deklaruan se përdorin autobusë, trotinete elektrike apo biçikleta për udhëtime të lidhura me kujdesin. Pjesëmarrësit e grupeve të fokusit treguan se efikasiteti i kohës dhe siguria janë faktorët kryesorë për zgjedhjen e veturës në vend të ecjes ose biçikletës. Ata përmendën se linjat e autobusëve rrallë kalojnë pranë çerdheve publike, ndërsa disa prindër që kishin fëmijë mjaft të rritur për të shkuar në shkollë vetë me biçikletë ose në këmbë, theksuan se mungesa e trotuareve, shoferët që kalojnë semaforin në të kuqe dhe shpejtësia e lartë në vijat e këmbësorëve i shtojnë frikën për sigurinë e fëmijëve. Kjo infrastrukturë e pamjaftueshme dhe zbatimi i dobët i rregullave të trafikut i detyron prindërit (kryesisht gratë) të shpenzojnë më shumë kohë dhe të përdorin më shpesh veturat për transportimin e fëmijëve.

Për shkak të infrastrukturës së dobët dhe mungesës së programeve sociale, personat me aftësi të kufizuara dhe të moshuarit shpesh varen nga kujdestaret – zakonisht gratë – nëse duan të dalin nga shtëpia. Pjesëmarrësit në hulumtim vunë në dukje se automjetet emergjente nganjëherë nuk janë të disponueshme për të transportuar të afërmit e tyre të sëmurë ose të moshuar për trajtim mjekësor. Ata shpesh janë të detyruar të organizojnë transport vetanak dhe përballen me vështirësi, pasi shumica e taksive nuk janë fizikisht të qasshme.²²⁸

Arsyet kryesore për zgjedhjen e mënyrave të transportit

Tabela 25. Arsyet për përdorimin e mënyrave të transportit që përfshijnë emetime

Arsyet	Autobus		Veturë		Taksi	
	Gratë	Burrat	Gratë	Burrat	Gratë	Burrat
Shpejtësi	10%	12%	42%	40%	40%	39%
Komoditet	15%	14%	39%	38%	31%	30%
Kosto më e ulët	57%	52%	4%	3%	5%	7%
Siguri dhe mbrojtje	9%	10%	9%	12%	3%	7%
Përgjegjësia mjedisore/sociale	6%	9%	2%	2%	2%	4%
Shëndet	1%	1%	2%	2%	2%	2%
Nuk ka arsye specifike	2%	1%	2%	2%	14%	10%
Tjetër	1%	2%	0%	1%	2%	2%

Pjesëmarrësit në anketë ndanë arsyet e tyre për zgjedhjen e mënyrave të caktuara të transportit, të cilat mund të shërbejnë si udhëzues për politika drejt inkurajimit të sjelljeve të ndryshme dhe më miqësore ndaj klimës. Si gratë (57%) ashtu edhe burrat (52%) zakonisht përdorin autobusët

sepse kushtojnë më pak. (Tabel 25)²²⁹ Shpejtësia dhe komoditeti ishin arsyt kryesore që shumë banorë, si gratë ashtu dhe burrat, preferojnë të përdornin veturat ²³⁰ dhe taksitë.²³¹ Kjo tregon se ofrimi i transportit publik dhe mënyrave të tjera të transportit me emisione të ulëta ose zero në mënyrë të përbalueshme, të shpejtë dhe komode mund të ndihmojë në rritjen e përdorimit të tyre. Tek përdoruesit e pakët të trotinetëve elektrikë,²³² arsyt kryesore për zgjedhjen e tyre ishin gjithashtu shpejtësia, komoditeti dhe kostoja më e ulët krahasuar me veturat. Hulumtimet e tjera kanë treguar se kur transporti me automjete private bëhet i ngadalshëm dhe i papërshtatshëm, ndërkohë që lëvizja e autobusëve përshpejtohet, rritet disponueshmëria e tyre dhe instalohen korsi shumëfunksionale për autobusë, biçikleta dhe trotinetë, kjo nxit përdorimin e këtyre mënyrave të transportit.²³³

Tabela 26. Arsyt për përdorimin e mënyrave të transportit me emetime të ulëta ose pa emetime

Arsyeja	Ecja		Çiklizmi		Trotinetët elektrikë	
	Gratë	Burrat	Gratë	Burrat	Gratë	Burrat
Shpejtësia (i/e shpejtë)	6%	6%	19%	17%	37%	26%
I/e përshtatshme	13%	12%	6%	8%	20%	14%
Kosto më e ulët	21%	24%	23%	26%	20%	42%
Siguria dhe mbrojtja	9%	6%	8%	6%	7%	3%
Përgjegjësi mjedisore/shoqërore	16%	17%	15%	16%	10%	8%
Shëndetësi	34%	32%	23%	24%	3%	6%
Pa ndonjë arsye specifike	2%	2%	5%	3%	0%	2%
Tjetër	0%	0%	0%	1%	3%	0%

Ndërkohë, shëndeti dhe kostoja e ulët ishin ndër arsyt kryesore pse pjesëmarrësit në anketën gratë dhe burrat zgjedhën ecjen në këmbë ²³⁴ ose çiklizmin.²³⁵ Vetëm pak persona përdorën transport me emetime të ulëta ose pa emetime karboni për shkak të përgjegjësisë mjedisore ose sociale. Për këtë arsye, promovimi i përfitimeve shëndetësore, të koston dhe të kohës që sjell përdorimi i këtyre mënyrave të transportit mund të nxisë rritjen e përdorimit të tyre.

229 RrMBPGj, MN Force, Kosovë, n=971 (514 gra, 457 burra), 2024.

230 RrMBPGj, MN Force, Kosovë, n=1087 (545 gra, 542 burra), 2024.

231 RrMBPGj, MN Force, Kosovë, n=407 (210 gra, 197 burra), 2024.

232 RrMBPGj, MN Force, Kosovë, n=96 (30 gra, 66 burra), 2024.

233 Për më shumë informacion, shih [seksionin](#) Opsionet e Politikave.

234 RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=1087, (545 gra, 542 burra), 2024.

235 RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=342, (108 gra, 234 burra), 2024.

Arsyet për mos përdorimin e llojeve të caktuara të transportit

Tabela 27. Arsyet për mospërdorimin e mjeteve të transportit që përfshijnë emetime

Arsyet	Autobus		Veturë	
	Gratë	Burrat	Gratë	Burrat
Ngadalë; nuk kam kohë	21%	20%	3%	2%
E papërshtatshme (për shkak të mbajtjes së gjërave, fëmijëve)	12%	12%	2%	7%
E paarritshme	21%	18%	10%	7%
Nuk ka shërbim të disponueshëm	8%	11%	-	-
E pasigurt	3%	3%	9%	8%
Nuk më pëlqen	13%	17%	3%	7%
Nuk kam një të tillë	8%	8%	8%	12%
Nuk di ta përdor	1%	1%	26%	13%
E pamundur për arsye fizike	3%	1%	4%	9%
Nuk di ta përdor	4%	2%	8%	5%
Tjetër	7%	6%	27%	30%

Të kuptuarit e arsyeve pse njerëzit hezitojnë të përdorin lloje të ndryshme të transportit mund të ndihmojë në identifikimin e faktorëve që do t'i inkurajonin ata të ndryshonin mënyrën e tyre të udhëtimit. Për gratë dhe burrat që nuk përdorin autobusë, arsyet kryesore ishin ngadalësia dhe mungesa e qasjes (p.sh. mungesa e stacioneve afër shtëpisë ose punës).²³⁶ Pjesëmarrësit në grupet e fokusit theksuan se lidhjet e dobëta mes linjave të autobusëve, pritjet deri në 30 minuta për një autobus lidhës, trafiku dhe mbipopullimi, shpesh arrijnë në atë pikë sa që disa udhëtarë nuk mund të hipnin fare në autobus, duke zgjatur udhëtimin deri në dy orë vetëm për një drejtim.²³⁷ Një tjetër arsye ishte pakënaqësia me autobusët, që u shpreh më shumë nga burrat (17%) sesa nga gratë (13%). Pjesëmarrësit theksuan se hezitimi për të përdorur autobusët lidhet me imazhin dhe statusin: “Këtu në Prishtinë kjo është çështje e komplekseve; më shumë gra përdorin autobusë sesa burra, sidomos mosha 20–35 vjeç, sepse shumë burra heqin dorë nga autobusi sapo fillojnë ta ndihen më ‘të rëndësishëm.’”²³⁸ Në kontrast, një pjesëmarrëse tregoi se bashkëshorti i saj e pëlqente përdorimin e autobusit, duke ilustruar se normat shoqërore ndoshta mund të ndryshohen përmes edukimit dhe krijimit të kushteve më të mira për udhëtime me autobus. “Burri im përdor gjithmonë autobus,” tha ajo. “Ai thotë, ‘Unë kryej punë dhe nuk nervozohem as stresohem nga vozitja.’ Tash unë e marr veturën, sepse dikush prej nesh duhet t’i çojë fëmijët në çerdhe e në shkollë.”

Shumë pak nga të anketuarit dhanë arsye pse nuk përdorin veturë, megjithatë mosdija për të vozitur ishte një faktor për 26% të grave krahasuar me 13% të burrave.²³⁹ Disa thanë se nuk përdorin veturë kryesisht për arsye ekonomike, duke përfshirë koston e lartë të blerjes, mirëmbajtjes dhe karburantit. “Financiarisht nuk kam mundësi të blej veturë”, tha një burrë. Tollovitë në trafik dhe mungesa e hapësirave të parkimit i dekurajuan edhe më shumë të anketuarit për ta përdorur

236 RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=650 (307 gra, 343 burra), 2024.

237 RrGK, grup fokusi me gra në Prishtinë dhe zonat përreth, korrik 2025.

238 Ibid.

239 RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=267 (146 gra, 121 burra), 2024.

veturën. Edhe pjesëmarrësit në grupet e fokusit shprehën se do të preferonin të mos përdornin vetura, të cilat shtojnë stresin; ata do të parapëlqenin autobusët nëse do të ishin më efikasë në kohë dhe me lidhje më të mira pranë shkollave e çerdheve.²⁴⁰

Tabela 28. Arsyet për mospërdorimin e llojeve të caktuara të transportit me pak ose aspak emetime

Arsyet	Ecja		Çiklizmi		Trotinet elektrik	
	Gratë	Burrat	Gratë	Burrat	Gratë	Burrat
Shpejtësia (ngadalë); nuk kam kohë	13%	18%	6%	9%	4%	4%
I/e papërshtatshëm/me	19%	6%	18%	15%	14%	13%
I/e paqasshëm/me	5%	7%	6%	4%	5%	5%
Nuk është i/e sigurt	4%	7%	7%	10%	8%	9%
Nuk më pëlqen	10%	9%	20%	16%	21%	21%
Nuk e posedoj	-	-	19%	18%	25%	22%
Nuk e di se si ta bëj/përdor	1%	1%	7%	4%	12%	7%
Nuk kam mundësi (arsye fizike)	15%	8%	4%	3%	2%	2%
“Shumë punë”	14%	13%	2%	4%	1%	2%
Mot i keq	10%	13%	6%	10%	5%	8%
Tjetër	4%	8%	4%	7%	4%	6%

Duke konfirmuar përgjigjet e mëhershme, arsyet kryesore që pjesëmarrësit dhanë për mosshfrytëzimin e mënyrave të transportit me pak ose aspak emisione ishin: joprakticiteti, ngadalësia dhe pakënaqësia me to. Një përqindje më e lartë e grave (19%) krahasuar me burrat (6%) deklaruan se ecja në këmbë nuk ishte e përshtatshme, ndërsa më shumë burra e perceptuan atë si shumë të ngadaltë (18%).²⁴¹ Po ashtu, më shumë gra (15%) se burra (8%) thanë se nuk ishin në gjendje të ecnin, për shembull për arsye shëndetësore. Të ecurit shihej si “shumë punë”, ndërsa shqetësimet për motin e lig dhe thjesht mos-pëlqimi i ecjes ishin arsye të përsëritura nga gratë dhe burrat.

“

Në kundërshtim me perceptimet tradicionale, sot në qendër të Prishtinës vërehen më shumë gra duke përdorur biçikleta sesa burra. Burrat perceptohen se e preferojnë më shumë veturën, ndërsa përdorimi i biçikletave nga gratë është në rritje, sidomos në zonat urbane. Megjithatë, dallimi në mentalitet dhe kulturë mes zonave urbane dhe rurale vazhdon të mbetet një faktor ndikues.

- Grua, 23, Prishtinë

Arsyet më të zakonshme për të mospërdorimin e biçikletave, skejtbordin ose trotinetëve elektrikë ishin mospëlqimi i këtyre mënyrave të transportit ose mosposedimi i tyre.²⁴² Arsyet të tjera përfshinin infrastrukturën e papërshtatshme, shqetësimet për sigurinë dhe pengesat praktike. “Mungesa e korsive të dedikuara për biçikleta” në shumë zona ishte një temë që u përsërit shpesh. Po ashtu u përmend edhe sjellja e rrezikshme e shoferëve. “Veturat i ngasin në mënyrë shumë të rrezikshme, duke e bërë të pamundur përdorimin e biçikletës në Prishtinë,” tha një grua. Terreni i vështirë dhe distancat e gjata e bënë çiklizmin të papërshtatshëm për disa nga të anketuarit. Për shkak të ko-

240 RrGK, grup fokusi me gra në Prishtinë dhe zonat përreth, korrik 2025

241 RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=182 (94 gra, 88 burra), 2024.

242 RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=1,100 (545 gra, 542 burra), 2024.

drave të Kosovës, pjesëmarrësit në hulumtim theksuan se çiklizmi është shumë i lodhshëm, megjithëse biçikletat elektrike mund të jenë një mundësi nëse infrastruktura do të përmirësohej.²⁴³ Të tjerë theksuan: "Janë pak të shtrenjta, dhe nuk ka ku t'i parkojmë në vendin e punës." U vu re edhe një dozë skepticizmi se gratë, sidomos nga "brezat më të vjetër," nuk mund t'i përdorin biçikletat sepse kjo shihej si "turp," sidomos jashtë Prishtinës.²⁴⁴ Normat gjinore rreth pranueshmërisë kulturore të grave që ngasin biçikleta mund të dekurajojnë disa gra të zgjedhin këtë mënyrë transporti, theksuan pjesëmarrësit e hulumtimit. Ndërkohë, disa pjesëmarrës besonin se këto qëndrime po ndryshojnë ose mund të ndryshohen përmes edukimit.

//

Nëse do të kisha para për ta blerë, pse jo?
- Burrë, 28, Prishtinë, për gatishmërinë për të përdorur trotinetët elektrikë.

Gjithashtu, lidhur me normat gjinore, një pjesëmarrës burrë në anketë deklaroi në lidhje me trotinetët elektrikë: "Unë kurrë nuk do të ngisja një gjë kaq "gay"." Megjithëse ky është një koment i dhënë vetëm nga një person, ai ilustron se si normat gjinore lidhur me sjelljen shoqërisht të pranueshme mund të ndikojnë në zgjedhjet e transportit për disa burra.

Joprakticiteti gjithashtu u përmend shumë, pak më tepër tek gratë. Kjo mund të tregojë për rolet kujdestare që mund t'i bëjnë të vështira udhëtimet me shumë qëllime me fëmijë me biçikletë ose trotinet. Ndërkohë, një përqindje më e lartë e grave sesa e burrave nuk dinin të ngisnin biçikletë, skejtbord apo trotinet elektrik.

Kur u pyetën drejtpërdrejt se çfarë do t'i bënte më të prirur për t'i përdorur këto forma transporti, 34% e grave dhe 42% e burrave të anketuar thanë se lidhjet më të përshtatshme do t'i motivojnë ata të përdornin autobusët (Tabela 29).²⁴⁵ Kostoja më e ulët do të inkurajonte 29% të grave dhe 37% të burrave t'i përdornin më shpesh autobusët. Përmirësimi i sigurisë në autobusë ishte i rëndësishëm për 11% të grave dhe 16% të burrave.

Tabela 29. Faktorët që mund të rrisin përdorimin e transportit me pak ose pa karbon

Arsyeja	Autobus		Eçje		Çiklizëm ose skejtbording		Trotinet elektrik	
	Gratë	Burrat	Gratë	Burrat	Gratë	Burrat	Gratë	Burrat
S'ka arsye: S'do ta përdorja kurrë	6%	11%	8%	9%	21%	15%	39%	26%
Kosto më e ulët	29%	37%	9%	25%	21%	19%	14%	21%
Më përshtatshëm (lidhje më të mira)	34%	42%	7%	9%	14%	15%	9%	11%
Më sigurt (rrugë/shtigje më të mira)	11%	16%	29%	24%	23%	29%	15%	20%
Nëse do ta përdornin edhe shoqëria ime	3%	4%	13%	15%	8%	6%	6%	5%
Tjetër (ju lutem specifikoni)	8%	5%	13%	4%	2%	3%	1%	2%
Nuk e di	9%	10%	20%	13%	12%	12%	15%	15%

243 RrGK, grupe fokusi me gra dhe burra në Dragash, Prishtinë dhe zonat përreth, 2024 dhe 2025.

244 Po aty.

245 RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=559 (249 gra, 310 burra), 2024. Pjesëmarrësit kishin mundësi të zgjidhnin më shumë se një përgjigje.

Rritja e sigurisë në trotuare dhe rrugë do të inkurajonte 29% të grave dhe 24% të burrave të ecin më shumë.²⁴⁶ Po ashtu, shtigjet dhe rrugët më të sigurta do të motivonin 25% të grave dhe 27% të burrave të përdornin biçikletën më shpesh.²⁴⁷ Si masa që do të rritnin përdorimin e biçikletave, u përmendën edhe lirimi i shtigjeve për biçikleta, ulja e ndotjes dhe trajtimi i qenve endacakë. Përfitimet shëndetësore u theksuan vazhdimisht si nga gratë, ashtu edhe nga burrat. Kostoja më e ulët do të nxiste 23% të grave dhe 18% të burrave të përdornin biçikletën më shumë. Megjithatë, 23% e grave dhe 14% e burrave thanë se nuk do të përdornin kurrë biçikletën, gjë që tregon për një rezistencë më të madhe tek gratë. Po ashtu, 45% e grave dhe 30% e burrave nuk do të përdornin trotinet elektrik. Shtigjet dhe rrugët më të sigurta do të nxisnin 18% të grave dhe 23% të burrave ta më shpesh përdornin trotinetin elektrik, ndërsa kostoja më e ulët mbetet një faktor motivues për 24% të grave dhe 16% të burrave. Në përgjithësi, ndikimi social nuk doli të ketë pasur rol të madh në zgjedhjet për transport të shumica e pjesëmarrësve.

Distancat e udhëtimit sipas gjinisë

Distanca e përditshme e udhëtimit mund të ndikojë në zgjedhjen e mënyrave të transportit, përfshirë qasjen në lloje të ndryshme të transportit në zonë, koston dhe kohën e nevojshme për të udhëtuar. Të dhënat mbi distancat e udhëtimit gjithashtu mund të ndihmojnë në identifikimin e mundësive për të reduktuar përdorimin e automjeteve private, në favor të mënyrave të transportit më të qasshme dhe më të përgjegjshme ndaj klimës, për të mundësuar planifikim më të mirë të transportit.

Tabela 30. Distanca ditore e udhëtimit në një drejtim

Distanca	Gratë	Burrat
Asnjë udhëtim (0 km)	12%	7%
1-5 km	39%	41%
6-10 km	20%	19%
11-15 km	8%	12%
16-20 km	6%	5%
21+ km	11%	13%
Nuk e di	4%	3%

Në mesin e pjesëmarrësve, 12% e grave dhe 7% e burrave thanë se nuk udhëtonin fare për në punë ose shkollë (0 km).²⁴⁸ Distancat e shkurtra prej 1–5 km, ishin më të zakonshmet, me 39% të grave dhe 41% të burrave që udhëtojnë brenda këtij intervali. Udhëtimet e këtij lloji mund të përballohen lehtësisht përmes mënyrave të transportit me pak ose aspak emetime karboni. Ndërkohë, 20% e grave dhe 19% e burrave raportuan udhëtime mesatare prej 6–10 km. Distancat më të gjata prej

246 RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=142 (75 gra, 67 burra), 2024. Çështjet e sigurisë diskutohen më tej në [seksionin](#) më poshtë.

247 RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=1,087 (545 gra, 542 burra), 2024.

248 RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=1,100 (545 gra, 442 burra).

11–15 km ishin më të zakonshme te burrat (12%) sesa te gratë (8%). Udhëtime prej 16–20 km u raportuan nga 6% e grave dhe 5% e burrave, ndërsa 11% e grave dhe 13% e burrave udhëtojnë 21 km ose më shumë. Këto modele tregojnë se gratë kanë më shumë gjasa të qëndrojnë brenda distancave të shkurtra ose të mos udhëtojnë fare, ndërsa burrat kanë prirje pak më të madhe për të udhëtuar në distanca më të gjata.

Koha e kaluar në udhëtim

Normat gjinore, përfshirë përgjegjësitë për kujdesin ndaj familjes, mund të ndikojnë në mënyrën, kohën dhe arsyet pse njerëzit udhëtojnë, duke krijuar modele të ndryshme udhëtimi për gratë dhe burrat.²⁴⁹ Udhëtimet e përditshme të grave janë shpesh më të ndërlikuara, të fragmentuara dhe më të lokalizuara, për shkak të punës së papaguar për kujdes, krahasuar me udhëtimet e burrave. Kjo shpesh ua kufizon grave kohën për veprimtari të tjera produktive apo për kohë të lirë, si dhe rrit shpenzimet e tyre për transport.

Tabela 31. Koha e kaluar në udhëtim

Kategoria kohore	Gratë	Burrat
Më pak se 30 minuta	43%	47%
31-60 minuta	43%	40%
Më shumë se një, më pak se dy orë	10%	8%
2 orë apo më shumë	5%	6%

Pjesëmarrësve në anketë iu bë pyetja: “Përafërsisht sa kohë ju duhet për të udhëtuar në një ditë mesatare?”,²⁵⁰ pjesëmarrësit raportuan kohë të ngjashme udhëtimi. Shumica e grave (43%) dhe burrave (47%) udhëtonin më pak se 30 minuta në ditë, ndërsa një përqindje e ngjashme e grave (43%) dhe burrave (40%) udhëtonin nga 31 deri në 60 minuta në ditë. Fakti që mostra nuk ishte përfaqësuese dhe popullata rurale ishte e nën-përfaqësuar mund të nënkuptojë se koha e udhëtimit është më e gjatë. Hulumtime të mëparshme tregojnë se udhëtimi drejt dhe nga institucionet shëndetësore zgjat mesatarisht 40 minuta.²⁵¹ Disi në kundërshtim me gjetjet e anketës, diskutimet në grupet e fokusit sugjeruan se gratë kryejnë disa punë njëkohësisht, përfshirë çuarjen dhe marrjen e fëmijëve, gjë që mund t’u marrë më shumë kohë sesa burrave të tyre.

249 Universiteti i Stanfordit, “Public Transportation: Rethinking Concepts and Theories”, Gendered Innovations in Science, Health & Medicine, Engineering, and Environment, [“Transporti Publik: Rishikimi i Koncepteve dhe Teorive”, Inovacione të Ndjeshme ndaj Gjinisë në Shkencë, Shëndetësi dhe Mjekësi, Inxhinieri dhe Mjedis], n.d.

250 RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=1,100 (545 gra, 442 burra). Pyetja nuk e sqaroi nëse bëhej fjalë për udhëtim njëdrejtimësh apo vajtje-ardhje, por nga formulimi i saj mund të kuptohet se bëhet fjalë për vajtje-ardhje.

251 Nicole Farnsworth, Katja Goebbels dhe Rina Ajeti, *Qasja në Kujdesin Shëndetësor në Kosovë*, Prishtinë: RrGK, 2016.

Siguria gjatë përdorimit të transportit

Përvojat dhe perceptimet e ndryshme të grave dhe burrave për sigurinë mund të ndikojnë në zgjedhjet e tyre të transportit. Shqetësimet për sigurinë mund të ndikojnë ndjeshëm në zgjedhjet e transportit të grave, pasi ato përballen me rreziqe më të larta dhune dhe ngacmimi.²⁵² Ky seksion shqyrton sigurinë e perceptuar të mënyrave të ndryshme të transportit në Kosovë, duke u bazuar në përgjigjet e anketave, grupet e fokusit dhe të dhënat institucionale.

Edhe pse i paligjshëm,²⁵³ ngacmimi seksual mund të marrë forma të ndryshme në transport, duke filluar nga ngacmimet verbale e deri te sulmet fizike, përfshirë ngulitjen e syve, gjestet fyese, bërjen me sy, prekjet e padëshiruara, ekspozimin e pahijshëm dhe sulmet.²⁵⁴ Hulumtimet e mëparshme kanë zbuluar se ngacmimi seksual është i përhapur në Kosovë.²⁵⁵ Megjithatë, nga rastet më të rënda të dhunës nga persona që nuk janë partnerë, vetëm 1% e atyre të raportuara kanë ndodhur në transportin publik ose në veturë.²⁵⁶ Hulumtimi i RrGK-së sugjeron se kjo mund të ndodhë pjesërisht për shkak të raportimit të pamjaftueshëm, pasi gratë rrallë denoncojnë ngacmimet; madje edhe kur e bëjnë, ndonjëherë policia nuk i regjistron si ngacmim, gjë që çon në nën-përfaqësim të këtyre rasteve në statistikën zyrtare.²⁵⁷ Dhuna ndaj grave dhe vajzave në transport dhe hapësira publike mund të minojë qëllimet e programeve për zhvillimin e mobilitetit, të kufizojë qasjen në punë, arsim dhe kujdes shëndetësor, si dhe të pengojë lirinë e lëvizjes dhe mundësitë ekonomike të grave.²⁵⁸

Siguria në autobusë

Tabela 32. Siguria e perceptuar në autobus

Siguria e perceptuar	Gratë	Burrat
Shumë siguri	49%	60%
Siguri mesatare	47%	33%
Aspak siguri	3%	5%
Nuk e di	1%	1%

252 Forumi Ndërkombëtar i Transportit, [Women's Safety and Security a Public Transport Priority](#), [Siguria dhe Mbrojtja e Grave – Prioritet në Transportin Publik], 2018.

253 Kuvendi i Republikës së Kosovës, [Kodi Nr. 06/L-074 Kodi Penal i Republikës së Kosovës](#), 2019, neni 182.

254 Banka Botërore, [Violence Against Women and Girls Resource Guide: Transport Brief](#), [Udhëzues për Burime mbi Dhunën ndaj Grave dhe Vajzave: Përmbledhje për Transportin], 2015.

255 OSBE, [Survey on Well-being and Safety of Women in Kosovo](#) [Anketa për Mirëqenien dhe Sigurinë e Grave në Kosovë], 2019. Shih poashtu: RrGK, [Ngacmimi seksual në Kosovë](#), 2016.

256 Po aty.

257 RrGK, [Ngacmimi seksual në Kosovë](#), 2016.

258 Banka Botërore, [Violence Against Women and Girls Resource Guide: Transport Brief](#) [Udhëzues për Burime mbi Dhunën ndaj Grave dhe Vajzave: Përmbledhje për Transportin], 2015.

Nga pjesëmarrësit në anketë, 49% e grave dhe 60% e burrave raportuan se ndiheshin shumë të sigurt kur përdornin autobusin.²⁵⁹ Ndërkohë, 47% e grave dhe 33% e burrave thanë se ndiheshin disi të sigurt; ndërsa 3% e grave dhe 5% e burrave thanë se ndiheshin të pasigurt. Nga të gjithë pjesëmarrësit e anketës, 44% e grave dhe 59% e burrave ndiheshin të sigurt duke përdorur transportin publik në çdo kohë. Megjithatë, 28% e grave dhe 25% e burrave deklaruan se ndiheshin të pasigurt gjatë ditës, ndërsa 32% e grave dhe 20% e burrave ndiheshin të pasigurt kur udhëtonin vetëm natën.²⁶⁰ Pjesëmarrëset në grupet e fokusit përmendën disa shqetësime lidhur me sigurinë, si: drejtuesit që përshpejtonin autobusët e mbipopulluar, duke rrezikuar që gratë shtatzëna dhe personat e moshuar të pengoheshin ose rrëzoheshin; dyert që mbylleshin me shpejtësi duke lënduar pasagjerët; hapësirat e mbipopulluara ku njerëzit shtypeshin përreth grave shtatzëna; si dhe rastet kur shoferët niseshin ndërkohë që pasagjerët ende po përpqeshin të hynin në autobus.²⁶¹ Hapësirat e rezervuara për nënat me karrocë (meqë burrat raportohej se rrallë udhëtonin me fëmijë), për gratë shtatzëna, personat e moshuar dhe personat me aftësi të kufizuara, rrallëherë liroheshin nga pasagjerët e tjerë. Po ashtu, personat që kishin nevojë për ndihmë shtesë për të hyrë apo dalë nga autobusi nuk merrnin mbështetje të mjaftueshme as nga stafi i autobusit, as nga udhëtarët e tjerë. Në një rast të veçantë, u vu re një pasagjer i ri burrë që ndihmoi një grua me karrocë të hipte në autobus.²⁶² Vëzhgimet e RrGK-së në vitin 2025 sugjeruan se konduktorët kishin filluar t'i kërkonin njerëzve të lironin vendin për karrocën dhe për personat me aftësi të kufizuara.

Autobusët e paligjshëm dhe të paregjistruar, si "Taxi 1" në Prishtinë, mund të paraqesin rrezik sigurie, pasi drejtuesit e tyre mund të mos jenë të licencuar, automjetet të jenë në gjendje të keqe teknike dhe pa inspektuar.²⁶³ Gratë pranuan se i përdornin rregullisht këto mjete të paligjshme transporti, kryesisht sepse ishin më efikase dhe arrinin më shpesh se linjat zyrtare të autobusëve. Megjithatë, ato ishin të vetëdijshme për rrezikun. "Hyn në një veturë që nuk i nënshtrohet inspektimit, me një person që nuk e njeh. Kjo është e rrezikshme. Nuk e di kush është ai apo çfarë kualifikimesh ka", tha një grua. "Po, një herë dëgjova për një person që kishte nxjerrë thikë", shtoi një tjetër në pajtim.

Diskriminimi gjinor dhe/ose etnik kontribuoi në ndjenjën e pasigurisë, si në rastet kur pasagjerët të tjerë, ose në disa raste edhe konduktorë, bënë komente fyese ndaj grave apo udhëtarëve romë, ashkalinj dhe egjiptianë, duke thënë me gjuhë përçmuese: "S'ulem te ky magjup". Personat LGBTQAI+ u shprehën se është veçanërisht e vështirë për ta përdorur transportin publik.²⁶⁴ Madje edhe pritja në stacionet e autobusëve është sfiduese, pasi këto hapësira i konsiderojnë të pasigurta. Një aktiviste shpjegoi:

Kjo është veçanërisht e vërtetë për njerëzit që shprehen më hapur - ata që vishen me rroba të dukshme, përdorin grim, apo paraqiten në një mënyrë më 'hiper-feminine'. Ata shpesh bëhen shënjestër e shikimeve, pëshpëritjeve dhe ngacmimeve. Është e zakonshme që një person queer të gjendet i rrethuar nga njerëz që nuk janë queer; njëri bën një koment, tjetri i bashkohet, dhe shpejt formohet një grup që e ngacmon personin.

259 RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=689 (356 gra, 323 burra), 2024.

260 RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=1,087 (545 gra, 542 burra), 2024. Mund të zgjidhnin më shumë se një opsion.

261 RrGK, grup fokusi me gra në Prishtinë dhe zonat përreth, korrik 2025; vëzhgim i autobusëve nga RrGK, 2024.

262 RrGK, vëzhgim, linja e autobusit 3B, 2024.

263 RrGK, grup fokusi me gra nga Prishtina dhe zonat përreth, korrik 2025.

264 RrGK, grup fokusi me OShC-të dhe aktivistët LGBTQAI+.

“

Zonat rurale janë më të vështira sesa qytetet, sepse personat trans dhe ata që duken ndryshe e kanë shumë të vështirë për shkak të ngacmimeve nga nxënësit... në momentin që hipën në autobus, dëgjon nxënës duke thënë gjëra si “Kqyri kta pederë”, [...] duke u mbledhur në grupe vetëm për t’u tallur me ta.

- Aktivist LGBTQAI+

I lënë në mes të kësaj armiqësie, individi shpesh ndien se nuk ka zgjedhje tjetër veçse të largohet, duke mos ndier më siguri në atë hapësirë. Kjo ulë qasjen e barabartë në transport publik për persona LGBTQAI+, të cilët frikësohen për sigurinë e tyre. Në nivel global, në transportin publik si autobusët, përdorueset gra priren të shprehin shqetësime për sigurinë, veçanërisht gjatë udhëtimit natën ose në zona me ndriçim të dobët.²⁶⁵ Këto shqetësime burojnë nga frika e ngacmimit, sulmeve dhe formave tjera të dhunës me bazë gjinore. Në dëshmitë e mbledhura nga media të pavarura dhe OShC në Kosovë, përfshirë RrGK-në, gratë dhe vajzat kanë përshkruar përvoja të pakëndshme e frikësuese gjatë udhëtimit të përditshme, shpesh të lidhura me burra më të moshuar, autobusë me ndriçim të dobët dhe mungesë reagimi nga stafi.²⁶⁶ Për shembull, një studente universitare tregoi se ishte ngacmuar nga një burrë rreth të pesëdhjetave, i cili e kishte prekur pa pëlqimin e saj gjatë një udhëtimi vonë natën.²⁶⁷ Ajo u paralizua në atë moment dhe nuk mund të fliste—jo sepse nuk e kuptonte keqtrajtimin, por sepse nuk donte që familja e saj ta dinte. Kjo ndjeshi u shfaq edhe tek të tjerët, përfshirë një vajzë adoleshente që shmangu transportin publik për shtatë muaj pas një përvoje të ngjashme, dhe një grua tjetër që tha sepasagjerët ishin dëshmitarë të ngacmimit që i ishte bërë, por vendosën të mos ndërhynin. Një përdorues i Facebook-ut raportoi se motra e tij 21-vjeçare ishte ngacmuar seksualisht në autobus nga një burrë rreth 65 vjeç.²⁶⁸ Ai i bëri komente të pahijshme, i preku krahun dhe i sugjeroi marrëdhënie seksuale për para. Edhe pse ajo reagoi dhe ndërroi vendin, ai vazhdoi ta ngacmonte, duke ia ngul sytë.

“

Gjatë udhëtimit tim për në shtëpi në orën 19:00, mora autobusin Urban [linja] 1 dhe u ula në një ulësë pranë korridorit. Një burrë rreth të tridhjetave qëndronte në këmbë dhe u afrua shumë pranë meje. I kërkova të largohet pak, por ai tha se kishte shumë pasagjerë. Megjithatë, ai vazhdoi të afrohej gjithnjë e më shumë, deri në pikën që zona e tij gjinitale preku trupin tim. I thashë sërish të largohet, por ai refuzoi. Kur u lirua një ulësë, i thashë: “Ulu dhe largohu, ose do ta thërras policinë.” Atëherë ai u ul në vendin bosh.

Kur zbrita nga autobusi, vura re se ai po më ndiqte. Ndjeva një frikë të madhe dhe hyra në një market. Trupi më filloi të më dridhej nga frika. I kërkova një punëtori të shihte nëse burri, i cili kishte një xhakëtë blu, po më priste jashtë. Punëtori më konfirmoi se ai ishte aty. Ia shpjegova situatën dhe se burri po më ndiqte. Pronarja e dyqanit më lejoi të qëndroja brenda për disa minuta dhe bashkë vendosëm që të dilja dhe të flisja me policët që patrullonin afër rrethrrrotullimit të policisë. Sapo dola vetëm nga dyqani, burri filloi të më ndjekë përsëri.

Kur kuptova se policët ishin larguar dhe nuk po patrullonin më në atë zonë, ndjeva

265 Vania Ceccato dhe Anastasia Loukaitou-Sideris, *Fear of Sexual Harassment and Its Impact on Safety Perceptions in Transit Environments: A Global Perspective* [Frika nga ngacmimi seksual dhe ndikimi i saj në perceptimet e sigurisë në mjediset e transportit: Një perspektivë globale], *Violence Against Women* 28, nr. 1 (3 mars 2021): 26–48.

266 Verona Krasniqi, *Ngacmimet e vajzave dhe grave në transport publik shpesh nuk raportohen*, *KosovaLive*, shkurt 2022.

267 Po aty.

268 *Storje në Facebook*, 19 prill 2025.

panik dhe u ktheva me vrap brenda në dyqan, ku shpërtheva në lot. Pronarja e dyqanit doli jashtë dhe burri kaloi në anën tjetër të rrugës, por vazhdoi të më shikonte nga aty. Diskutuam me pronaren se çfarë të bëja dhe ajo më këshilloi të thërras një taksì dhe të shkoj në shtëpi, pasi nuk kishte prezencë policie. Më pas e thirra një taksì dhe shkova në shtëpi.

Gjatë gjithë kohës në autobus, të gjithë—udhëtarët, përfshirë konduktorin dhe shoferin—mund ta shihnin qartë që isha në gjendje shqetësimi dhe po ngacmohesha nga ai burrë, por askush nuk ndërhyri për të më ndihmuar.

- Grua, 30 vjeçe, pasagjere e Trafikut Urban, Linja 1

Ashtu si ngacmimi seksual që ndodh në vende të tjera në Kosovë,²⁶⁹ edhe ngacmimi në autobusë rrallëherë raportohet. Policia e Kosovës ka pranuar disa raportime për ngacmim seksual, por duket se nuk i ka ndarë këto të dhëna sipas vendndodhjes apo llojit të transportit ku ka ndodhur ngjarja. Kompania përgjegjëse për administrimin e sistemit të autobusëve në Prishtinë, Trafiku Urban, nuk ka marrë asnjë ankesë zyrtare për raste të tilla.²⁷⁰

Siguria gjatë ecjes

Në mesin e pjesëmarrësve në anketë, 43% e grave dhe 47% e burrave ndiheshin shumë të sigurt gjatë ecjes,²⁷¹ ndërsa 42% ndiheshin disi të sigurt. Një përqindje më e lartë e grave (14%) krahasuar me burrat (9%) ndiheshin të pasigurt. Në përgjithësi, më shumë burra (42%) ndiheshin të sigurt duke ecur vetëm, krahasuar me gratë (24%). Ndërkohë, ndjenja e sigurisë ishte më e madhe gjatë ditës sesa natën; natën, 51% e grave dhe 37% e burrave ndiheshin të pasigurt kur ecnin vetëm.²⁷² Hulumtimet e mëparshme kanë treguar se mungesa e ndriçimit në rrugë, veçanërisht në zonat rurale dhe aty ku fëmijët dhe të rinjtë ecin për të shkuar dhe për të ardhur nga shkolla, kontribuon në ndjenjën e pasigurisë.²⁷³ Mungesa e transportit publik të qasshëm ka ndikuar veçanërisht tek vajzat e reja serbe, të cilat përballeshin me ngacmime seksuale gjatë ecjes për disa orë për të shkuar dhe për të ardhur nga shkolla.²⁷⁴ Në përgjithësi, vajzat e reja shprehën shqetësime për ngacmime seksuale kur nuk ka ndriçim të mjaftueshëm. Përveç kësaj, ujërat e zeza që derdhen jashtë dhe qentë endacakë pranë kontejnerëve të hapur të mbeturinave krijojnë shqetësime për sigurinë e njerëzve gjatë ecjes, veçanërisht për gratë dhe fëmijët që shkonin në shkollë.²⁷⁵

269 RrGK, *Ngacmimi Seksual në Kosovë*, 2016.

270 Korrespondencë e RrGK-së me Trafikun Urban, 2025.

271 RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=984 (484 gra, 487 burra), 2024.

272 RrMBGj, MNForce, Kosovë, n=1,087 (545 gra, 542 burra), 2024.

273 RrGK, *Një ulëse në tryezë*, 2021.

274 Po aty.

275 Vëzhgime të RrGK-së, gusht 2024 – qershor 2025.

A po na pengojnë qentë ecjen?

Në vitin 2024, vetëm në Prishtinë jetonin rreth 3,000 qen endacakë.²⁷⁶ Në të njëjtin vit, 188 qytetarë kërkuan ndihmë në Qendrën Emergjente pranë Qendrës Klinike Universitare të Kosovës pas kafshimeve nga qentë endacakë, dhe 43 raste të tilla u regjistruan në gjashtë muajt e parë të vitit 2025. Qendra nuk mban të dhëna të ndara sipas gjinisë.²⁷⁷ Qytetarët kanë dhënë dëshmi të detajuara për sulme dhe kafshime nga turma qensh endacakë,²⁷⁸ përfshirë një fëmijë i cili u kafshua në fytyrë në Sheshin Nënë Tereza.²⁷⁹ Ndërkohë, çiklistët raportuan se janë ndjekur nga qentë që i kafshonin në thembra. Menaxhimi i dobët komunal i mbeturinave në Kosovë, së bashku me veprime të pamjaftueshme nga qeveria, kanë kontribuar në rritjen relativisht të pakontrolluar të popullatës së qenve endacakë, duke rritur rreziqet për sigurinë e disa çiklistëve dhe këmbësorëve, veçanërisht fëmijëve. Kjo paraqet një kërcënim për përdorimin e mënyrave të transportit me karbon të ulët. Ndërsa Kryetari Rama propozoi një plan për të paguar familjeve 50 € në muaj për të adoptuar qen endacakë, ai ka hasur kritika (p.sh., për dhënien e më shumë fondeve për qentë sesa për fëmijët). Në vitin 2024, Komuna njoftoi se do të hapë një strehimore për deri në 350 qen, me qëllim adoptimin e tyre.²⁸⁰



Siguria gjatë çiklizmit, skejtbordingut dhe përdorimit të trotinetëve elektrikë

Tabela 33. Siguria e perceptuar gjatë përdorimit të biçikletës, skejtbordit dhe trotinetëve elektrikë

Siguria e perceptuar	Çiklizmi or skejtbordingu		Trotinetët elektrikë	
	Gratë	Burrat	Gratë	Burrat
Shumë i/të sigurt	24%	18%	18%	16%
Disi i/të sigurt	48%	53%	55%	33%
Aspak i/të sigurt	25%	28%	18%	46%
Nuk e di	3%	2%	9%	5%

276 Kylie Henry, "Plani kontravers i Kryetarit të Prishtinës për të adresuar krizën e qenve endacakë paraqet rreziqe për qytetarët dhe qentë njësor", *Prishtina Insight*, korrik 12, 2023.

277 RrGK, korrespondencë me Qendrën Klinike Universitare të Kosovës, gusht 2025.

278 KOHA, "Rreth 130 kafshime nga qen endacakë deri në tetor në Kosovë", 7 nëntor 2024.

279 Kylie Henry, "Plani kontravers i Kryetarit të Prishtinës për të adresuar krizën e qenve endacakë paraqet rreziqe për qytetarët dhe qentë njësor", *Prishtina Insight*, korrik 12, 2023.

280 Ardita Zeqiri <https://prishtinainsight.com/prishtina-opens-shelter-to-combat-stray-dog-crisis-amid-rising-attacks-mag/>, "Prishtina hap strehimore për të luftuar krizën e qenve endacakë mes sulmeve në rritje", *Prishtina Insight*, 11 shtator 2024.

Nga të anketuarit, 24% e grave dhe 18% e burrave ndiheshin shumë të sigurt gjatë çiklizmit ose skejtbordingut, ndërsa 48% e grave dhe 53% e burrave ndiheshin disi të sigurt.²⁸¹ Megjithatë, 25% e grave dhe 28% e burrave nuk ndiheshin të sigurt. Kur bëhej fjalë për çiklizmin natën, 51% e grave dhe 39% e burrave ndiheshin të pasigurt;²⁸² gjatë ditës, kjo ndjenjë pasigurie ishte tek 39% e grave dhe 31% e burrave.

Vetëm 18% e grave dhe 16% e burrave ndihej shumë e sigurt gjatë përdorimit të trotinetëve elektrikë, ndërsa 55% e grave dhe 33% e burrave ndihej disi e sigurt.²⁸³ Megjithatë, 46% e burrave dhe 18% e grave ndihej e pasigurt, gjë që mund të pengojë përdorimin e trotinetëve elektrikë. Pjesëmarrësit në grupet e fokusit vërejtën se trotinetët elektrikë mund të jenë të rrezikshëm, pasi drejtuesit e tyre shpesh nuk kanë marrë edukim dhe certifikim të duhur mbi rregullat e trafikut. Ata sugjeruan që drejtuesit e trotinetëve elektrikë të testohen dhe të pajisen me leje për përdorim në rrugët e qytetit.²⁸⁴ Gjithashtu, sipas tyre, trotinetët elektrikë nuk janë të përshtatshëm për transportimin e fëmijëve. Policia nuk ka të dhëna mbi aksidentet me trotinetë elektrikë të ndara sipas gjinisë.

Siguria në vetura dhe taksi

Tabela 34. Siguria në vetura dhe taksi

Siguria e perceptuar	Vetura		Taksi	
	Gratë	Burra	Gratë	Burra
Shumë i/e sigurt	48%	47%	30%	38%
Disi i/e sigurt	47%	45%	51%	43%
Aspak i/e sigurt	3%	6%	13%	15%
Nuk e di	2%	2%	6%	4%

Midis pjesëmarrësve në anketë, 48% e grave dhe 47% e burrave thanë se ndiheshin shumë të sigurt duke përdorur vetura, ndërsa 47% e grave dhe 45% e burrave ndiheshin disi të sigurt.²⁸⁵ Vetëm 3% e grave dhe 6% e burrave ndiheshin të pasigurt. Megjithatë, 25% e grave dhe 18% e burrave ndiheshin të pasigurt kur udhëtonin vetëm me veturë natën, ndërsa 20% e grave dhe 19% e burrave ndiheshin të pasigurt nëse ishin vetëm gjatë ditës.²⁸⁶



Më ka ndodhur që taksistët të më kërkojnë të pimë kafe ose të takohemi kur të mbaroj punën.

- Grua, 52

281 RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=240 (75 gra, 165 burra), 2024.

282 RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=1,087 (545 gra, 542 burra), 2024.

283 RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=79 (22 gra, 57 burra), 2024.

284 Grupi i fokusit i RrGK-së me gra nga Prishtina dhe zonat përreth, korrik 2025.

285 RrMBGj, MNForce, Kosovë, n=861 (409 gra, 452 burra), 2024.

286 RrMBGj, MNForce, Kosovë, n=1,087 (545 gra, 542 burra), 2024.

Kur përdornin taksi, 30% e grave dhe 38% e burrave ndiheshin shumë të sigurt, ndërsa 51% e grave dhe 43% e burrave ndiheshin disi të sigurt.²⁸⁷ Megjithatë, 13% e grave dhe 15% e burrave ndiheshin të pasigurt. Gjatë ditës, 25% e grave dhe 23% e burrave ndiheshin të pasigurt duke udhëtuar vetëm me taksi.²⁸⁸ Natën, ekzistonin dallime të konsiderueshme gjinore, ku 51% e grave dhe 32% e burrave ndiheshin të pasigurt kur udhëtuan vetëm në taksi. Ndërkohë, gratë serbe që jetojnë në veri të Kosovës shprehën shqetësime për sigurinë e tyre në taksi; ato thanë se ndihen më të sigurta kur e dinë se shoferi është i së njëjtës etni.²⁸⁹

“

Më parë përdorja të njëjtën kompani taksish për të shkuar në punë, dhe një herë shoferi më ngacmoi verbalisht. Nuk e raportova te kompania. Thjesht ndala së përdoruri shërbimin e tyre dhe u tregova kolegëve dhe miqve për atë që më ndodhi, duke u këshilluar që të shmangnin përdorimin e asaj kompanie.

- Grua, 23 vjeçe, Prishtinë

Personat LGBTQAI+ thanë se ndiheshin më të sigurt duke përdorur taksi sesa autobusë, sepse taksitë mund të gjurmohen, ankesat mund të bëhen te kompanitë, dhe ata mbështeten në shërbime taksish të besuara.²⁹⁰ Megjithatë, jo të gjithë kanë mundësi ekonomike për të përdorur taksitë rregullisht. “Disa kompani taksish janë më të informuara,” tha një aktivist. “Ata dinë kush jemi dhe cilën organizatë përfaqësojmë.” Kjo duket se u jepte një shtresë mbrojtjeje aktivistëve LGBTQAI+. “Me ta, nuk kemi pasur probleme të mëdha, përveç ndonjë shoferi individual herë pas here,” tha një aktivist. Përvojat e aktivistëve LGBTQAI+ ndryshonin sipas gjinisë. “Për gratë, për shembull, ngacmimet në taksi janë më të zakonshme,” vërejti një aktivist. “Shoferët kanë bërë komente të pahijshme, u kanë kërkuar të ulen në pjesën e përparme, ose kanë përdorur gjuhë seksiste.” Romët, ashkalitë dhe egjiptianët raportuan se përballen me vështirësi gjatë përdorimit të taksive, si p.sh. kur shoferët refuzojnë t’i marrin, gjë që përbën një akt të qartë diskriminimi.²⁹¹

Aksidente trafiku

Transporti rrugor përbën shumicën e shkaqeve në të gjithë sektorin e transportit.²⁹² Statistikat e Policisë tregojnë se gjatë vitit 2024 në Kosovë ndodhën gjithsej 22,586 aksidente trafiku.²⁹³ Shumica e tyre (74%) ishin përplasje ndërmjet automjeteve, 9% ishin aksidente me një automjet të vetëm dhe 2% përfshinin autobusë dhe automjete të tjera. Në 204 raste (1%) ishin të përfshira automjete dhe biçikleta. Shumica e aksidenteve (59%) ndodhën në zona urbane. Aksidentet në rrugët kryesore kombëtare përbënin 22% të rasteve, ndërsa më pak aksidente ndodhën në rrugët rurale (10%), rrugët rajonale (7%) dhe autostrada (2%). Shumica e aksidenteve ndodhën ndërmjet orës

287 RrMBGj, MNForce, Kosovë, n=318 (167 gra, 151 burra), 2024.

288 RrMBGj, MNForce, Kosovë, n=1,087 (545 gra, 542 burra), 2024.

289 Grupi i fokusit i RrGK me gra serbe të Kosovës, shtator 2025.

290 Grupi i fokusit i RrGK-së me OShC dhe aktivistë LGBTQAI+.

291 Grupet e fokusit të RrGK-së me OShC dhe aktivistë LGBTQAI+, Rom, Ashkali dhe Egjiptianë. RrGK kontaktoi disa kompani taksish për të marrë informacion nëse kishin politika kundër diskriminimit, nëse kishin raportime për ngacmime seksuale ose diskriminim dhe, nëse po, cilat masa morën për t’i adresuar këto raste. Megjithatë, RrGK nuk mori asnjë përgjigje.

292 Republika e Kosovës, [Strategjia e Transportit Multimodal 2023-2030](#), 2024.

293 Përgjigja e Policisë së Kosovës ndaj kërkesës për të dhëna të RrGK-së.

14:00 dhe 18:00 (31%), të pasuara nga periudha 10:00 deri në 14:00 (25%). Shumë pak aksidente u regjistruan ndërmjet orës 2:00 dhe 6:00 (3%). Shumica e aksidenteve ndodhën në kushte moti të kthjellët (88%). Megjithatë, moti me shi kontribuoi në 874 aksidente (4%), mjegulla në 63 (0.2%) dhe bora në 244 (1%). Prandaj, moti i pafavorshëm, i lidhur me ndryshimet klimatike, mund të ndikojë në aksidente, por duket se gabimi njerëzor mbetet shkaktari kryesor.

Rripat e sigurisë mund të parandalojnë lëndimet dhe vdekjet. Përdorimi i rripave të sigurisë dhe sistemeve të sigurisë për fëmijë, si ulëset për fëmijë dhe booster-et, në automjetet motorike ndihmon në shpëtimin e jetëve dhe është një nga masat më efektive për të mbrojtur pasagjerët nga lëndimet në rrugë.²⁹⁴ Përdorimi i rripave të sigurisë ul lëndimet serioze dhe vdekjet për rreth 60% tek pasagjerët në ulëset e përparme dhe 44% tek ata në ulëset e pasme, ndërsa te fëmijët të vendosur saktë në ulëset, ulja arrin 55-60%. Në vendet e BE-së, studimet treguan se 25-50% e pasagjerëve të automjeteve të lënduar fatalisht nuk përdornin rripin e sigurisë, me një numër të vlerësuar prej 900 vdekjeve të parandaluara çdo vit nëse 99% e pasagjerëve do të përdornin rripat e sigurisë në mënyrë të vazhdueshme.²⁹⁵ Përdorimi i rripave të sigurisë në Ballkanin Perëndimor, përfshirë Kosovën, mbetet dukshëm më i ulët se në BE, duke kontribuar në një nivel disproporcional më të lartë të fataliteteve rrugore në rajon. Faktorët njerëzorë, përfshirë shpejtësinë e lartë, drejtimin nën ndikimin e alkoolit, përdorimin e telefonit celular dhe mos-përdorimin e rripave të sigurisë, mbeten shkaqet kryesore të këtyre vdekjeve. Pavarësisht kërkesave ligjore, vëzhgimet e RrGK sugjerojnë se njerëzit shpesh refuzojnë ose neglizhojnë përdorimin e rripave të sigurisë. Në mënyrë shqetësuese, fëmijët dhe foshnjat transportohen në krahët e të rriturve (shpesh nënave), përfshirë edhe në ulëset e përparme, pa ulëset fëmijësh ose rripa sigurie. Ka raste ku prindërit, veçanërisht burrat, mbajnë fëmijët në ulësen e shoferit ose mbi motoçikleta. Kjo sjellje, e bazuar në rolet gjinore të të rriturve, rrezikon seriozisht jetën e fëmijëve.²⁹⁶ Në vitin 2023, Ballkani Perëndimor regjistroi 1,261 vdekje rrugore, prej të cilave 106 ndodhën në Kosovë, me një shkallë prej 73.4 vdekje për milion banorë, dukshëm më e lartë krahasuar me mesataren e BE-së prej 46 vdekje për milion banorë.²⁹⁷ Një studim në 2023 zbuloi ndryshime në përdorimin e rripave të sigurisë nga drejtuesit e automjeteve në Ballkanin Perëndimor, ku Kosova renditet e dyta më e ulët me 54%. Kjo dallon ndjeshëm nga BE-ja, ku të gjitha vendet që ofruan të dhëna, përveç Greqisë (71%), ishin nga 83% në Qipro deri në 99% në Portugali.²⁹⁸ Në të njëjtin studim, vetëm 46% e pasagjerëve të rritur dhe 29% e fëmijëve në Kosovë përdorën rripat e sigurisë, megjithëse përdorimi i sistemeve të sigurisë për fëmijë ishte i lartë në rrugët urbane (88%) dhe rurale (90%). Numrat total në Kosovë ishin më të lartë në autostrada, por më të lartë në rrugët rurale krahasuar me ato urbane, dhe më të ulët në ulëset e pasme, duke përfshirë më pak se 10% të fëmijëve të vendosur në mënyrë të sigurt.²⁹⁹ Dallimet gjinore ishin gjithashtu të dukshme, me gratë kosovare më të prira sesa burrat të përdorin rripin e sigurisë, si drejtues ashtu edhe pasagjere. Për shembull, 93% e grave drejtues përdornin rripin në autostrada dhe 69% në rrugë urbane, krahasuar me 74% dhe 40% për burrat.³⁰⁰

Nga 15,308 persona të lënduar në 8,141 aksidente të ndryshme, drejtuesit ishin të përfshirë në 48% të rasteve dhe pasagjerët në 45%. Ndërkohë, këmbësorët u lënduan në 1,035 raste (7%). Poli-

294 Komisioni Evropian, [Road Safety Thematic Report – Seat belt and child restraint systems](#), [Raporti Tematik i Sigurisë Rrugore – Rripi i sigurimit dhe sistemet e sigurisë për fëmijët], 2022.

295 Po aty.

296 Komuniteti i Transportit, [Preliminary Road Safety Statistics](#), [Statistikat paraprake të sigurisë rrugore], 2024.

297 Komuniteti i Transportit, [Road Safety Statistics](#), [Statistikat e Sigurisë Rrugore], 2023.

298 Komuniteti i Transportit, [Seatbelt Use in the Western Balkans](#), [Përdorimi i rripit të sigurisë në Ballkanin Perëndimor], 2024.

299 Qendra Kërkimore e Transportit, [WESTBELT](#), 2024.

300 Komuniteti i Transportit, [Seatbelt Use in the Western Balkans](#) [Përdorimi i rripit të sigurisë në Ballkanin Perëndimor], 2024.

cia nuk ofroi të dhëna të ndara gjinore për personat e përfshirë në aksidente. Megjithatë, duke marrë parasysh se më shumë burra zotërojnë dhe drejtojnë automjete sesa gratë, mund të konkludohet se burrat mund të përballen me rreziqe më të larta nga aksidentet rrugore sesa gratë. Në të vërtetë, nga 89 aksidentet fatale që rezultuan në 97 vdekje në 2024, 77% ishin burra dhe 23% gra. Në këto aksidente fatale, 88% e drejtuesve fajtorë ishin burra, 10% gra, dhe në 2% të rasteve gjinia nuk ishte e ditur.³⁰¹

Hulumtime të gjera kanë treguar lidhjen midis gjinisë, moshës dhe sjelljes gjatë vozitjes me shpejtësi të lartë, me të rinjtë burra më të prirur ndaj vozitjes së pakujdesshme.³⁰² Studimet kanë identifikuar gjithashtu lidhje midis shprehjes së maskulinitetit, dominimit dhe identitetit performativ gjinor dhe përdorimit të automjeteve; njerëzit priren të perceptojnë automjetet më të mëdha dhe më të zëshme si më dominuese dhe mashkullore, krahasuar me automjetet më të vogla.³⁰³ Kjo mund të kontribuojë në ndotjen akustike dhe në rritjen e rrezikut nga aksidentet serioze për shkak të shpejtësisë, e cila lidhet ngushtë me probabilitetin dhe seriozitetin e tyre.³⁰⁴ Studimet mbi drejtimin agresiv sugjerojnë se fuqia e automjeteve të burrave dhe perceptimi i vetes si “maço” janë dy faktorë kryesorë që ndikojnë në sjelljen agresive gjatë drejtimit. Krahé dhe Fenske konstatuan se: “Drejtuesit më të rinj, ata që drejtojnë automjete të fuqishme dhe ata me personalitet maço kishin shumë më shumë gjasa të raportonin sjellje agresive gjatë vozitjes”.³⁰⁵ Shpejtësia e drejtimit të të rinjtë rritet ndjeshëm kur ekspozohen ndaj mesazheve maskuline në radio.³⁰⁶ Studiuesit argumentojnë se edukimi efektiv për sigurinë rrugore duhet të adresojë kulturën e rrezikut në vozitje, e cila tërheq djemtë e klasës punëtore duke lidhur pronësinë e automjetit me identitetin dhe dominimin maskulin.³⁰⁷ Siç shpjegojnë Walker et al., “format e rrezikshme të përdorimit të rrugës... janë mjete për prodhimin e maskulinitetit dominues dhe forcimin e tij në shoqëri.”³⁰⁸ Ky narrativ kulturor forcohet edhe në hapësirat digjitale, ku memet “car guy”(adhurues i veturave) shpesh e paraqesin automjetin si superior ndaj grave, përmbledhur nga shprehja: “Burrrat duan gratë, por edhe më shumë se kaq, burrrat duan veturat”.³⁰⁹ Hulumtimet zhvillimore tregojnë se sjellja e rrezikshme gjatë drejtimit rritet gjatë adoleshencës dhe fillimit të moshës së të rriturve, shpesh e nxitur nga kërkimi i emocioneve dhe ndikimi i bashkëmoshatarëve.³¹⁰ Sipas Begg dhe Langley, “drejtimi me rrezik ishte kryesisht një aktivitet maskulin”, dhe edhe kur kjo sjellje u ul pas moshës 26 vjeç, “dëshira për të kërkuar emocione te burrat kishte rritur.”³¹¹ Tiparet tradicio-

301 Korrespondencë e RrGK-së me Policinë e Kosovës, gusht 2025.

302 Niki Harré, Theo Brandt dhe Martin Dawe, “[The Development of Risky Driving in Adolescence](#)” [Zhvillimi i drejtimit të rrezikshëm të automjetit në adoleshencë], *Journal of Safety Research* 31, nr. 4 (Winter 2000): 186.

303 Barbara Krahé dhe Ilka Fenske, “[Predicting Aggressive Driving Behavior: The Role of Macho Personality, Age, and Power of Car](#)” [Parashikimi i sjelljes agresive të drejtimit të automjetit: Roli i personalitetit maço, moshë dhe fuqia e makinës], *Sjellja Agresive* 28, nr. 1 (2002): 21–29.

304 Letty Aarts dhe Ingrid van Schagen, “[Driving Speed and the Risk of Road Crashes: A Review](#)” [Shpejtësia e drejtimit të automjetit dhe rreziku i aksidenteve rrugore: Një përmbledhje], *Accident Analysis & Prevention* 38, nr. 2 (mars 2006): 22.

305 Krahé dhe Fenske, “[Predicting Aggressive Driving Behavior](#)” [Parashikimi i sjelljes agresive të drejtimit të automjetit], 2002.

306 Marianne Schmid Mast et al., “[Masculinity Causes Speeding in Young Men](#)” [Maskuliniteti nxit shpejtësinë te burrat e rinj], *Accident Analysis & Prevention* 40, nr. 2 (mars 2008): 840–42.

307 Linley Walker, Dianne Butland dhe Robert W. Connell, “[Boys on the Road: Masculinities, Car Culture, and Road Safety Education](#)” [Djemtë në rrugë: Maskuliniteti, kultura e makinave dhe edukimi për sigurinë rrugore], *The Journal of Men's Studies* 8, nr. 2 (2000): 155.

308 Po aty., 164.

309 Lauren Dundes, “[‘Even More Than That, Men Love Cars’: ‘Car Guy’ Memes and Hegemonic Masculinity](#)” [Edhe më shumë se kaq, burrat i duan veturat: Meme të ‘Djalit të makinave’ dhe maskuliniteti hegjemonik], *Frontiers in Sociology* 7, 2022.

310 Po aty.

311 Dorothy J. Begg dhe John Langley, “[Changes in Risky Driving Behavior from Age 21 to 26 Years](#)” [Ndryshimet në sjelljen e rrezikshme të drejtimit të automjetit nga moshë 21 deri në 26 vjeç], *Journal of Safety Research* 32, nr. 4 (dhjetor 2001): 493.

nale mashkullore, si mbivlerësimi dhe konkurrenca, lidhen gjithashtu me vlerësim më të dobët të rrezikut dhe perceptim të ekzagjeruar të aftësive të vozitjes.³¹² Këto modele sugjerojnë se sjellja e rrezikshme gjatë vozitjes nuk është thjesht një veprim individual, por një performancë kulturore e ndikuar nga gjinia.

Tabela 35. Koha mesatare e reagimit të policisë sipas rajonit (Janar – qershor 2024)

Rajoni	Minutat
Mesatarja kombëtare	18
Prizren	17
Pristinë	26
Pejë	17
Mitrovica Veriore	21
Mitrovica Jugore	19
Gjilan	15
Gjakovë	24
Ferizaj	14

Reagimi i shpejtë i policisë mund të ndikojë në mbijetesën dhe mirëqenien e personave të përfshirë në aksidente. Sipas Procedurave Standarde të Veprimit (PSV) të Policisë së Kosovës, koha maksimale e reagimit duhet të jetë 15 minuta në zona urbane dhe 30 minuta në ato rurale, me përjashtime për zonat malore të largëta apo për kushte të pafavorshme atmosferike.³¹³ Inspektorati Policor i Kosovës analizoi kohën e reagimit të policisë nga njësitë e ndryshme rajonale.³¹⁴ Koha mesatare e reagimit nga momenti i pranimi të thirrjes deri në arritjen në vendin e ngjarjes ishte 18 minuta. Njësia më e shpejtë ishte Njësia Rajonale e Trafikut në Ferizaj (14 minuta), ndërsa më e ngadalta ishte në Prishtinë (26 minuta), duke e tejkaluar standardin e përcaktuar për reagim në zona urbane. Trafiku i rënduar dhe ngarkesa e madhe e rasteve duket se kanë ndikuar në këto vonesa.

Rritja e vetëdijes mund të nxisë përdorimin e rripave të sigurisë. Policia e Kosovës, OJQ-të dhe ministritë përkatëse kanë nisur fushata lidhur me kufizimet e shpejtësisë, përdorimin e rripave të sigurisë dhe të telefonave celular gjatë drejtimit.³¹⁵ Për shembull, në mars 2024, Policia e Kosovës zhvilloi “Operacionin Rripat e Sigurisë”, një iniciativë e “European Roads Policing Network”, e cila synonte përmirësimin e sigurisë rrugore përmes zbatimit më strikt të rripave të sigurisë, duke rezultuar me 1,245 gjoba të shqiptuara brenda një jave.³¹⁶ Një iniciativë e ngjashme u zhvillua në janar 2025 për të parandaluar përdorimin e telefonit celular gjatë drejtimit dhe për të forcuar respektimin e përdorimit të rripave të sigurisë.³¹⁷

312 Tulay Ozkan dhe Timo Lajunen, “What Causes the Differences in Driving Between Young Men and Women? The Effects of Gender Roles and Sex on Young Drivers’ Driving Behaviour and Self-Assessment of Skills” [Çfarë shkakton diferencat në ngasje midis burrave dhe grave të reja? Efektet e roleve gjinore dhe seksit mbi sjelljen e ngasjes dhe vetëvlerësimin e aftësive të ngasësve të rinj], *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 9, nr. 4 (2006): 270-271.

313 Qeveria e Republikës së Kosovës, MPB, Inspektorati Policor i Kosovës, Departamenti i Inspektimit, *Raporti i inspektimit* 2024, qasur më 17 prill 2025.

314 Po aty. Inspektorati ka shqyrtuar 658 raste incidentesh nga ditari operacional gjatë javës së parë të secilit muaj, nga janari deri në qershor 2024. Kjo nuk përfshinte Njësinë e Kontrollit të Autostradave.

315 Komuniteti i Transportit, *Action Plans and EU Acquis Progress Report* [planet e veprimit dhe raporti i progresit mbi acquis-in e BE-së], 2023, 90.

316 Telegrafi, *Plani ROADPOL 2024*, 2024.

317 Telegrafi, *Përdorimi i telefonit dhe rripi i sigurisë*, 2025.

Përfundim

Gratë kanë më pak gjasa se burrat të jenë pronare të të gjitha formave të transportit, dhe duket se pak më pak gra sesa burra kanë qasje në lloje të ndryshme të transportit, përveç autobusëve. Banorët e zonave rurale kanë më pak qasje në autobusë sesa ata të zonave urbane, kryesisht për shkak të lidhjeve të dobëta të transportit – veçanërisht serbët e Kosovës. Personat me lëvizshmëri të kufizuar dhe kujdestarët (kryesisht gratë) hasin vështirësi fizike në përdorimin e autobusëve, taksive dhe trotuareve. Grupet etnike pakicë dhe personat LGBTQAI+ raportojnë diskriminim gjatë përdorimit të mënyrave të ndryshme të transportit. Qasja në mënyrat e transportit me pak ose pa karbon, si biçikletat e zakonshme, biçikletat elektrike dhe trotinetët, mbetet e ulët, veçanërisht për gratë në zonat rurale. Marrëdhëniet gjinore të pushtetit ndikojnë në qasjen e barabartë të grave në burime financiare për përdorimin e mënyrave alternative të transportit dhe, në disa komunitete, pengojnë gratë të përdorin biçikletën për shkak të paragjytimeve të socializuara që e konsiderojnë këtë aktivitet të papërshtatshëm për to. Gratë gjithashtu shprehin më shumë shqetësime për sigurinë gjatë përdorimit të transportit sesa burrat, pjesërisht për shkak të pabarazive gjinore që i ekspozojnë ndaj ngacmimeve seksuale.

Moti i pafavorshëm, i lidhur me ndryshimet klimatike, mund të jetë një faktor që kontribuon në aksidente rrugore, por gabimi njerëzor mbetet shkaktari kryesor. Ekzistojnë dëshmi të shumta që sjellja agresive mashkullore është një nga shkaqet kryesore të aksidenteve, duke rrezikuar jo vetëm të rinjtë, por edhe të tjerët. Ndryshimi i normave gjinore që lidhen me përdorimin e automjeteve nga burrat mund të ndihmojë në uljen e vdekjeve, lëndimeve dhe ndotjes.

Mungesa e investimeve të mjaftueshme nga institucionet në trotuare, korsi biçikletash dhe transport publik ndikon drejtpërdrejt në zgjedhjet që gratë dhe burrat bëjnë për mënyrat e lëvizjes, për shkak të mungesës së infrastrukturës adekuate. Duke qenë se ecja, biçikletat dhe autobuset janë mënyra relativisht të përballueshme dhe të pranueshme të transportit, Qeveria duhet të prioritetizojë investimet në to. Pothuajse gjysma e pjesëmarrësve raportuan se udhëtojnë distanca relativisht të shkurtra, dhe më shumë se gjysma e popullsisë duket se ecin ose përdorin autobuset rregullisht si praktikë e zakonshme, duke treguar mundësi për investime në këto forma transporti. Bërja e transportit publik dhe e mjeteve të tjera me emision të ulët ose pa emision, si ecja dhe çiklizmi, më të përballueshme, më të shpejta, më efikase, më të sigurta (veçanërisht për gratë) dhe më të përshtatshme mund të kontribuojë në rritjen e përdorimit të tyre. Promovimi i përfitimeve shëndetësore, ekonomike dhe të kohës nga këto mënyra transporti gjithashtu mund të rrisë përdorimin e tyre. Ndërkohë, ekziston mundësia për të investuar në trotinetë elektrike për udhëtimet e përditshme, por ato janë më të shtrenjta, kontribuojnë më shumë në ndotje dhe do të kërkonin investime shtesë në infrastrukturë, certifikim dhe siguri.



KAPITULL VI

Perceptimet për Ndryshimet Klimatike dhe Adresimi i Tyre Përmes Ndryshimit të Mënyrave të Transportit

Ky kapitull shqyrton pikëpamjet e pjesëmarrësve në anketë lidhur me ndryshimet klimatike, ndikimin që mënyrat e ndryshme të transportit mund të kenë në ndotje, si dhe interesin e tyre për të ndryshuar mënyrën e transportit me qëllim parandalimin e përkeqësimit të mëtejshëm të ndryshimeve klimatike. Këto të dhëna mund të ndihmojnë në vlerësimin e nivelit të vetëdijes dhe të shërbejnë si bazë për hartimin e fushatave edukative dhe informuese që promovojnë mënyra transporti më të përgjegjshme nga pikëpamja gjinore dhe klimatike.

Shqetësimi për ndryshimet klimatike

Më shumë pjesëmarrëse gra (66%) sesa burra (59%) u shprehën shumë të shqetësuara për ndryshimet klimatike. Më pak pjesëmarrës thanë se ishin “pak të shqetësuar” (29% gra, 31% burra).³¹⁸ Vetëm 2% e grave dhe 5% e burrave nuk ishin të shqetësuar, ndërsa 4% e të dy gjinive u përgjigjen me “nuk e di”. Pjesëmarrësit në anketë kishin prirje të besonin se veturat kontribuojnë dukshëm në ndotjen e ajrit në komunën e tyre (82% e grave dhe 71% e burrave). Më pak prej tyre besonin se veturat kontribuojnë pak në ndotje (15% e grave dhe 23% e burrave). Shumë pak pjesëmarrës thanë se veturat nuk kontribuojnë fare në ndotje (1% e grave, 2% e burrave) ose nuk dinin (2% e grave, 4% e burrave).

Interesimi për reduktimin e ndryshimeve klimatike

Interesimi për të përdorur vetura elektrike për të ndihmuar në uljen e ndryshimeve klimatike ishte përgjithësisht i lartë: 62% e grave dhe 66% e burrave të anketuar thanë se janë “shumë të interesuar”.³¹⁹ Te personat që nuk do të përdornin makina elektrike për të zvogëluar ndryshimet klimatike, edhe pse madhësia e mostrës ishte e vogël (n=121), 60% e grave dhe 57% e burrave thanë se veturat elektrike janë shumë të shtrenjta, ndërsa 38% e grave dhe 29% e burrave përmendën mungesën e disponueshmërisë, dhe 2% e grave dhe 14% e burrave dhanë arsye të tjera.³²⁰ Disa pjesëmarrës në anketë shprehën mendimin se veturat elektrike nuk janë zgjidhje e përshtatshme, duke ngritur një sërë shqetësimesh. Edhe pse shpesh promovohen si të favorshme për mjedisin, një pjesëmarrës tha: “Veturat elektrike zgjidhin vetëm një problem. Industria e veturave [...] ende përdor bateri litiumi, dhe prodhimi i energjisë elektrike nuk është miqësor me mjedisin.” Të tjerë u pajtuan se veturat elektrike “nuk janë aq efikase sa po pretendohet.” Një pjesëmarrës tjetër theksoi: “Sipas disa të dhënave, edhe bateritë e tyre kanë ndikim të ngjashëm në ndotjen mjedisore.

318 RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=1,100 (545 gra, 542 burra), 2024.

319 Po aty.

320 RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=121 (63 gra, 58 burra), 2024.

Gjithashtu, [ka] mungesë të stacioneve të karikimit.” Këto shqetësime kontribuuan në përhapjen e perceptimit se veturat elektrike janë më shumë një “trend” sesa një zgjidhje e qëndrueshme për transport.

Tabela 36. Interesimi në reduktimin e ndryshimeve klimatike përmes transportit alternativ

Nivelet e interesimit	Veturë elektrike		Udhëtimi i përbashkët me makinë (Car-pooling)		Autobusë		Biçikletë		Biçikletë elektrike		Ecje		Trotinet elektrik		Tramvaj	
	G	B	G	B	G	B	G	B	G	B	G	B	G	B	G	B
Aspak	11%	10%	24%	28%	9%	9%	20%	15%	25%	15%	6%	4%	42%	25%	13%	12%
Pak	19%	17%	28%	30%	33%	29%	27%	23%	24%	23%	15%	17%	21%	24%	21%	16%
Shumë	62%	66%	33%	28%	54%	56%	44%	56%	40%	53%	76%	76%	19%	38%	56%	59%
Nuk e di	8%	7%	15%	14%	5%	6%	9%	6%	11%	9%	4%	3%	19%	13%	11%	13%

Më pak gra (33%) dhe më pak burra (28%) ishin shumë të interesuar ose disi të interesuar për të përdorur vetura të përbashkëta ose për të udhëtuar së bashku (carpooling). Nga ata që nuk ishin të interesuar, 40% e burrave dhe 34% e grave thanë se kjo ishte e vështirë për t'u koordinuar, se preferonin pavarësinë e tyre dhe/ose ndiheshin të pasigurt – duke qenë se ky shqetësim ishte veçanërisht i lartë te gratë (26%) krahasuar me burrat (17%).³²¹

Interesimi për përdorimin e autobusëve për të ndihmuar në uljen e ndryshimeve klimatike ishte përgjithësisht i lartë si te gratë (87%) ashtu edhe te burrat (85%). Nga ata që nuk dëshironin të përdornin autobusët, 43% e grave dhe 36% e burrave thanë se autobusët janë shumë të ngadalshëm, 36% e grave dhe burrave përmendën lidhjet e dobëta, ndërsa 21% e grave dhe 27% e burrave theksuan mungesën e shërbimit.³²²

Më pak gra (71%) sesa burra (79%) ishin të interesuar për të përdorur biçikleta të zakonshme³²³ apo biçikleta elektrike (64%, 76%).³²⁴ Pjesëmarrësit që nuk ishin të interesuar për përdorimin e këtyre dy llojeve të biçikletave shprehën shqetësime të ndryshme. Disa thjesht nuk i pëlqejnë ato: 38% e grave dhe 20% e burrave që nuk do t'i përdornin biçikletat e zakonshme. Ngjashëm, 36% e grave dhe 31% e burrave nuk i pëlqejnë biçikletat elektrike. Mungesa e korsive të biçikletave u përmend nga rreth një e treta e atyre që nuk do t'i përdornin. Siguria ishte shqetësim tjetër: 15% e grave dhe 30% e burrave i konsideruan biçikletat e zakonshme si shumë të rrezikshme, ndërsa 11% e grave dhe 14% e burrave thanë të njëjtën për biçikletat elektrike. Kostoja, veçanërisht për biçikletat elektrike, i pengoi 23% të grave dhe 28% të burrave. Më pak persona përmendën se biçikletat e zakonshme janë shumë të ngadalshme (9% e grave dhe 10% e burrave). Kufizimet fizike si paafësitë apo lodhja bënë që disa pjesëmarrës të mos mund t'i përdorin. Arsye të tjera përfshinin mungesën e aftësive për të vozitur, terrenin e vështirë dhe përgjegjësitë për kujdesin ndaj fëmijëve.

Shumica e grave (91%) dhe burrave (93%) ishin të interesuar për ecje. Ata pak që nuk ishin të interesuar për ecje thanë se është shumë e ngadalshme (68% e grave, 73% e burrave) ose shumë e rrezikshme (21%, 18%).³²⁵ Disa pjesëmarrës përmendën edhe kufizime fizike, përfshirë aftësi të kufizuara.

321 RrMBPGj MNForce, Kosovë, n=398 (172 gra, 226 burra), 2024.

322 RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=128 (61 gra, 67 burra), 2024.

323 RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=274 (152 gra, 122 burra), 2024.

324 RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=317 (198 gra, 119 burra), 2024.

325 RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=56 (34 gra, 22 burra), 2024.

Më pak burra (62%) dhe edhe më pak gra (40%) ishin të interesuar për përdorimin e trotinetëve elektrikë. Arsyet përfshinin mospëlqimin (35% e grave, 36% e burrave), konsiderimin e tyre si të rrezikshëm (34%, 28%), mungesën e korsive të dedikuara (18%, 23%) dhe koston (11%, 12%).³²⁶ Të tjerë përmendën paaftësi, mungesë shkathtësish për vozitje, trauma dhe përgjegjësi për kujdesin ndaj fëmijëve.

Edhe pse Kosova aktualisht nuk ka sistem tramvaji, si gratë (77%) ashtu edhe burrat (75%) ishin të interesuar për ta përdorur atë. Edhe pse është një investim i kushtueshëm, kjo sugjeron që tramvajet mund të mirëprehen si një alternativë e qëndrueshme e transportit publik. Tramvajet mund të ulin ndotjen nga trafiku dhe të ofrojnë një mënyrë të besueshme të transportit publik.³²⁷

Pjesëmarrësit që nuk ishin të interesuar për të ndryshuar mënyrat e transportit zakonisht mendonin se adresimi i ndryshimeve klimatike është përgjegjësi e Qeverisë (35% e grave, 31% e burrave) dhe se transporti alternativ është shumë i shtrenjtë (25%, 16%).³²⁸ Disa nuk besonin në ndryshimet klimatike (9%, 10%), ndërsa të tjerë thoshin se nuk është prioritet (13%, 22%) apo ndiheshin të dekurajuar nga mungesa e veprimit të të tjerëve (p.sh., korporatat si “ndotës të mëdhenj”). Disa pjesëmarrës përmendën përtacinë për të ecur apo për të vozitur biçikleta.

Prioritetet për investimet e qeverisë

Kur u pyetën se cilat duhet të jenë prioritetet e Qeverisë për përmirësimin e opsioneve të transportit publik, shumica e pjesëmarrësve zgjodhën si përparësi kryesore më shumë autobusë gjatë ditës – për gratë (16%) dhe burrat (15%).³²⁹ Ulja e koston së transportit publik ishte gjithashtu me rëndësi (14%). Krijimi i një sistemi tramvaji u mbështet nga 13% e grave dhe 11% e burrave. Përdorimi i autobusëve elektrikë apo hibridë u zgjodh nga 11% e grave dhe 12% e burrave. Kur u analizuan tre përparësitë kryesore së bashku, u vunë re prirje të ngjashme për më shumë autobusë, ulje të çmimeve të transportit publik dhe më shumë stacione autobusësh. Përmirësimi i korsive për biçikleta shihej si një interes i veçantë mes burrave.

326 RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=556 (342 gra, 214 burra), 2024.

327 Journal of Cleaner Production, [Can tram construction improve traffic pollution? A microscale examination in Songjiang](#) [A mund të përmirësojë ndërtimi i tramvajit ndotjen e trafikut? Një mikrostudim në Songjiang], 2024.

328 RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=225 (99 gra, 126 gra), 2024.

329 RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=1,087 (545 gra, 442 burra). Pjesëmarrësve iu bë pyetja: “Çfarë duhet të jetë prioritet i qeverisë sa i përket investimeve në opsione më të mira të transportit publik? Ju lutemi renditni 5 prioritetet tuaja kryesore, duke vendosur 1 për më të rëndësishmin dhe 5 për më pak të rëndësishmin për ju.

Tabela 37. Tre prioritetet kryesore për investimet qeveritare

Prioritetet e investimeve qeveritare	Prioriteti 1		Prioriteti 2		Prioriteti 3		Gjithsej	
	Gratë	Burrat	Gratë	Burrat	Gratë	Burrat	Gratë	Burrat
Autobusë më të shpeshtë	16%	15%	15%	12%	10%	14%	41%	42%
Krijimi ose përmirësimi i një sistemi tramvaji	12%	11%	8%	9%	12%	9%	32%	30%
Përdorimi i autobusëve elektrikë ose hibridë	10%	12%	11%	10%	11%	12%	33%	33%
Përmirësimi i sigurisë brenda transportit publik	8%	9%	11%	11%	11%	11%	31%	32%
Më shumë stacione autobusësh në zona të ndryshme	10%	9%	15%	12%	11%	11%	35%	32%
Ndriçim më i mirë në stacionet e transportit publik	11%	10%	12%	9%	10%	9%	33%	28%
Korsi dhe infrastrukturë më e mirë për biçikleta	11%	11%	7%	13%	14%	13%	31%	37%
Ndalesa falas ose të lira për qira biçikletash	8%	10%	8%	11%	11%	9%	27%	30%
Ulja e koston së transportit publik	14%	14%	13%	11%	10%	11%	37%	36%

Përfundim

Shumica e grave dhe burrave duket se janë të shqetësuar për ndryshimet klimatike dhe të interesuar për të përdorur forma alternative të transportit me pak ose pa emetime karboni për të zvogëluar ndikimin e tyre në mjedis – veçanërisht ecjen, autobusët, biçikletat e zakonshme dhe biçikletat elektrike – megjithëse më pak gra shprehin interes për biçikleta. Mungesa e interesimit për të adresuar ndryshimet klimatike përmes mënyrave të transportit mund të tejkalohet përmes edukimit dhe duke i bërë opsionet alternative më të përbalueshme. Investimet në lidhshmërinë e transportit publik, trotualet më të sigurta dhe korsi për biçikleta mund të ndihmojnë në ndryshimin e sjelljes së transportit dhe në zvogëlimin e ndikimeve klimatike.



EFEKTET E TRANSPORTIT NË JETËN TONË

Mundësitë e kufizuara të transportit mund të pengojnë qasjen në punësim, kujdes shëndetësor dhe pjesëmarrje sociale, duke rritur kështu rrezikun nga përjashtimi dhe probleme të shëndetit mendor.³³⁰ Në këtë kapitull shqyrtohet ndikimi që transporti ka në jetën e përditshme të njerëzve, si dhe në të ardhmen e tyre. Duke u mbështetur në literaturën ekzistuese, të dhënat e anketave, grupet e fokusit dhe intervistat, kapitulli analizon mënyrat se si sistemet e transportit ndikojnë në qasjen në arsim, punësim dhe pjesëmarrje publike, si dhe shëndetin fizik dhe mendor. Po ashtu, aty trajtohen dallimet gjinore dhe ndërthurja e faktorëve të tjerë përgjatë gjithë analizës. Gjetjet synojnë të japin përgjigje për pyetjen hulumtuese: cilat do të jenë ndikimet e mundshme të politikave dhe buxheteve të transportit që marrin parasysh çështjet gjinore?

Efektet e barrierave të transportit në jetën e përditshme

Ky seksion shqyrton ndikimin e barrierave në transport mbi aspekte të ndryshme të jetës së përditshme, përfshirë qasjen në arsim, mundësitë për punësim dhe pjesëmarrjen në proceset e hartimit të politikave.

330 Judith M. Cohen, Sadie Boniface dhe Stephen Watkins , [Health implications of transport planning, development and operations](#) [Pasoja të shëndetësore nga planifikimi, zhvillimi dhe funksionimi i transportit], *Journal of Transport & Health* 1, nr. 1 (2014): 63-72.

Tabela 38. Barrierat e transportit në arsim, punësim dhe pjesëmarrje politike

Arsyeja	Barrierat në arsim		Barrierat në punë		Pjesëmarrja politike	
	Gratë	Burrat	Gratë	Burrat	Gratë	Burrat
Mungesa e transportit publik afër vendbanimit	39%	32%	27%	26%	58%	55%
Përdorimi i më shumë se një mjet transporti për të arritur në vendin e punës	33%	18%	24%	17%	51%	36%
Lloji i shërbimit dhe linjat	21%	24%	14%	17%	32%	35%
Kosto e lartë e transportit në krahasim me pagën	31%	21%	19%	16%	39%	35%
Mungesa e sigurisë në transportin publik	20%	15%	14%	9%	30%	19%
Mosdëshira për të përdorur transportin publik çdo ditë	7%	14%	5%	8%	11%	17%
Koha e gjatë e kaluar në transport	27%	17%	21%	16%	45%	39%
Pamundësia e qasjes për personat me aftësi të kufizuara	17%	18%	10%	17%	20%	35%

“

Qasja në transportin publik ishte një problem tjetër, i përmendur veçanërisht në fshatrat përreth Pejës [...] Ishte shumë e vështirë për njerëzit të shkonin në universitet nëse nuk kishin vetura, ndërsa burrat zakonisht ishin ata që posedonin vetura në familje, nëse kishin fare...

- Zyrtar

Efektet e transportit në qasjen në arsim

Në përgjithësi, 13% e grave dhe 12% e burrave pjesëmarrës në anketë deklaruan se pengesat në transport kanë ndikuar në vendimin e tyre për të ndërprerë arsimin gjatë pesë viteve të fundit.³³¹ Arsyeja më e përmendur, si nga gratë (39%), ashtu edhe nga burrat (32%), ishte mungesa e transportit publik në afërsi të zones ku banojnë (Tabela 38).³³² Gjithsej, 33% e grave dhe 18% e burrave raportuan se përdorin më shumë se një mjet transporti për të shkuar në punë. Të dhënat cilësore sugjerojnë gjithashtu se mungesa e transportit publik të sigurt ka ndikuar negativisht në qasjen e grave serbe, rome dhe ashkali në punë praktike, arsim, aktivitete ekonomike dhe shërbime publike.³³³

“

Më duhej të largohesha tridhjetë minuta më herët nga kursi im i ekonomisë ose të kaloja natën në Prishtinë, sepse për të shkuar në shtëpi duhej të ndërroja dy ose tri autobusë në mbrëmje. [...] Edhe kjo ishte stresuese dhe ndikoi në detyrat e mia shkollë.

- Grua, 32 vjeç, Podujevë

331 RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=1,087 (Po: 70 gra, 66 burra; Jo: 475 gra, 476 burra), 2024.

332 RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=139 (70 gra, 66 burra), 2024.

333 Grupet e fokusit dhe intervistat e RrGK-së, 2024-2025.

Efektet e transportit në qasjen në punësim

Në pesë vitet e fundit, sfidat me transportin kanë bërë që 50% e grave dhe 37% e burrave pjesëmarrës në anketë të refuzojnë mundësi punësimi për shkak të problemeve me transportin.³³⁴ Arsytet më të zakonshme ishin mungesa e transportit publik në afërsi dhe nevoja për të përdorur më shumë se një mjet transporti për të shkuar në punë (Tabela 38).³³⁵

//

Shumë gra në zonat rurale duan të punojnë, por mungesa e transportit ua pamundëson këtë.

- Aktiviste, Drenas

Gratë gjithashtu raportuan se shkurtuan oraret e tyre të punës për të marrë fëmijët nga shkolla. Për disa, punëdhënësit jo fleksibil i kërcënonin se largimi i hershëm mund të rezultonte në humbjen e punës. Oraret më të shkurtra gjithashtu kontribuan në ulje të pagave të grave, duke shkaktuar humbje financiare.

Në një rast, një grua pësoi lëndime të rënda pasi dyert e autobusit i zunë këmbën. Për shkak të nevojës për trajtim mjekësor dhe pamundësisë për të punuar, ajo u shkarkua nga puna.³³⁶

//

Pasditet, veçanërisht të premtet, janë më të vështirat për të udhëtuar nga puna. Më duhet të largohem 20 minuta më herët për të marrë fëmijët, që të mos vonohem

- Grua, 38 vjeçe, Prishtinë

Efektet e transportit në pjesëmarrjen politike

Barrierat e transportit pengojnë edhe pjesëmarrjen politike. Një anketë e mëparshme në gjithë Kosovën zbuloi se vetëm 3% e grave dhe 12% e burrave morën pjesë në takimet komunale gjatë vitit të kaluar; mungesa e transportit, së bashku me rolet gjinore, ishin ndër faktorët kryesorë që ndikonin në mospjesëmarrjen e grave.³³⁷ Në anketën RrMBPGj, 26% e grave dhe 23% e burrave raportuan se gjatë pesë viteve të fundit nuk kishin marrë pjesë në proceset e zhvillimit të politikave, si konsultimet publike qeveritare, për shkak të barrierave në transport.³³⁸ Arsytet më të shpeshta përfshijnë mungesën e transportit publik në afërsi, nevojën për përdorimin e më shumë se një mjeti transporti (sidomos tek gratë), kohën e gjatë të kaluar në udhëtim (po ashtu kryesisht tek gratë) dhe kostot e larta të transportit (Tabela 38).³³⁹ Një përqindje dukshëm më e madhe e

334 RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=1,087 (Po: 272 gra, 202 burra; Jo: 273 gra, 340 burra), 2024.

335 RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=483 (272 gra, 202 burra), 2024.

336 Fokus grupi i organizuar nga RrGK-ja me gra nga Prishtina dhe zonat përreth, korrik 2025.

337 FAO, *Kosovo Gender Profile for Agriculture and Rural Livelihoods* [Profili gjinor i Kosovës për bujqësi dhe jetesë rurale], (Budapest: 2024), <https://doi.org/10.4060/cd1154en>.

338 RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=1,087 (Po: 142 gra, 124 burra; Jo: 403 gra, 418 burra), 2024.

339 RrMBPGj, MNForce, Kosovë, n=271 (142 gra, 124 burra), 2024.

grave (30%) krahasuar me burrat (19%) përmendën mungesën e sigurisë në transportin publik si pengesë për pjesëmarrjen e tyre.

“

Së pari, [gratë] nuk janë të informuara siç duhet për vendndodhjen apo natyrën e takimeve ku duhet të marrin pjesë. Më pas, linjat e autobusëve janë të parregullta dhe ato nuk kanë mjete të mjaftueshme financiare për të paguar taksi. Janë të varfra. Shpesh, gratë jetojnë në familje me shumë breza, bashkë me vjehrrin dhe vjehrrën. [...] Sa i përket shëndetit të tyre, ato duhet të udhëtojnë nga Novobërda në Graçanicë apo Lapnasellë për të vizituar gjinekologun ose për një ndërhyrje më të madhe. Për shkak të mungesës së transportit, niveli i varfërisë rritet, sepse edhe nëse duan të punojnë, në mungesë të transportit, kjo bëhet e pamundur.

- Aktiviste serbe për të drejtat e grave

Për gratë e pakicave, veçanërisht ato serbe, rome dhe ashkali, qasja e kufizuar në transportin publik u përmend vazhdimisht si një pengesë për angazhimin politik.³⁴⁰ Në zonat më konservative, ku gratë shpesh gjykojnë për paraqitjen e tyre në publik për shkak të normave shoqërore mbizotëruese dhe stigmatizimit, mungesa e transportit publik të qasshëm thellon izolimin e tyre. Në disa raste, gratë e reja duhet të shoqërohen nga një prind ose fëmijë kur dalin nga shtëpia,³⁴¹ gjë që kufizon privatësinë, autonominë dhe mundësinë e tyre për të marrë pjesë në jetën publike.

Gratë që duan të angazhohen në politikë kanë theksuar se takimet politike, të cilat shpesh mbahen në mbrëmje dhe organizohen kryesisht nga udhëheqës burra të partive politike, janë të paarritshme për to, pasi autobusët nuk janë në dispozicion për t'i kthyer në shtëpi jashtë Prishtinës pas përfundimit të takimeve.³⁴² Kjo kufizon pjesëmarrjen e tyre në politikë dhe në proceset e vendimmarrjes. Për më tepër, kontraktuesit qeveritarë që organizojnë konsultime publike në kafenetë e fshatrave pranë vendeve ku zhvillohen punë ndërtimore, kanë kontribuar në pjesëmarrjen shumë të ulët të grave në konsultimet publike lidhur me investimet.³⁴³ Për t'u përgjigjur kësaj, MMPHI raportohet se ka ndërmarrë hapa për të përmirësuar qasjen, duke organizuar disa diskutime në hapësira publike më gjithëpërfshirëse, si komunat dhe shkollat, duke lehtësuar kështu qasjen dhe pjesëmarrjen e grave.

Transporti dhe shëndeti

Transporti po njihet gjithnjë e më shumë si një përcaktues shoqëror i shëndetit. Transporti mund të shkaktojë ose të parandalojë sëmundje fizike; të ndikojë pozitivisht ose negativisht në shëndetin mendor dhe nivelin e stresit; të forcojë ose të adresojë pabarazitë sociale që ndikojnë në rezultatet

³⁴⁰ Grupet e fokusi dhe intervistat e RrGK-së, 2024-2025.

³⁴¹ RrGK, grup i fokusit me gra në Dragash, 2024.

³⁴² Çështje e ngritur në takimin e Lobit për Barazi Gjinore në Kosovë.

³⁴³ Kuvendi i Republikës së Kosovës, Komisioni për Mjedis, Ushqim, Bujqësi, Planifikim dhe Zhvillim, [Procesverbali i takimit të Komisionit](#), 2022.

shëndetësore; si dhe të krijojë ose të pengojë mjedise të sigurta për transportin.³⁴⁴ Ndikimet shëndetësore të transportit nuk ndahen në mënyrë të barabartë në të gjithë shoqërinë. Pamundësia e qasjes në transport (ang.: *Transport poverty*) - e përcaktuar si përballueshmëria, qasja dhe kufizimet në lëvizshmëri - si dhe ekspozimi ndaj rreziqeve që lidhen me transportin, ndikon më shumë tek gratë, fëmijët, të moshuarit, personat me aftësi të kufizuara dhe individët që jetojnë në varfëri, në zonat rurale apo që i përkasin grupeve të marginalizuara të etnike, të cilët shpesh jetojnë në zona me mundësi të kufizuara transporti.³⁴⁵ Ky seksion shqyrton ndikimet që qasja në transport mund të ketë në shëndetin fizik dhe mendor, duke u mbështetur në literaturën ekzistuese, anketat, grupet e fokusit dhe intervistat.

Efektet e transportit në shëndetin fizik

Siz është theksuar në seksionet e mëparshme, aksidentet që lidhen me transportin mund të shkaktojnë lëndime dhe vdekje, duke prekur vezanërisht burrat e rinj.³⁴⁶

Emetimet nga automjetet, përdorimi i gjerë i qymyrit, drurit dhe biomasës për ngrohje në familje, si dhe termocentralet me qymyr, janë burimet kryesore të ndotjes së ajrit në Kosovë.³⁴⁷ Ndotja e ajrit që lidhet me trafikun kontribuon në ndotjen ambientale përmes djegies së lëndëve djegëse fosile, duke çliruar ndotës të shumtë gazorë të dëmshëm, si oksidet e azotit (NOx), oksidet e sulfurit (SOx), monoksidin e karbonit (CO), komponimet organike të paqëndrueshme jo-metani dhe grimcat e lëndëve (PM).³⁴⁸ Ndikimet shëndetësore të ndotjes së jashtme përkeqësohen nga ndotja e brendshme, që është gjithashtu një problem të madh në Kosovë, vezanërisht gjatë muajve të dimrit për shkak të emetimeve nga ngrohja e hapësirës dhe kushteve meteorologjike.³⁴⁹ Në përgjithësi, ndikimet e emetimeve nga transporti nuk vlerësohen veç e veç nga burimet e tjera të ndotjes së ajrit, pasi të gjitha kontribuojnë në emetime të ngjashme dhe të dëmshme, të cilat bashkëveprojnë dhe përforcojnë njëra-tjetrën.

Ndotja e ajrit është kërcënimi kryesor mjedisor për shëndetin e njeriut, duke kontribuar përgjegjëshëm në sëmundjet kardiovaskulare si infarkti i zemrës dhe goditjet në tru, si dhe në sëmundjet e frymëmarrjes, përfshirë astmën, infeksionet e traktit të poshtëm të frymëmarrjes dhe sëmundjet kronike e akute të mushkërive.³⁵⁰ Fëmijët janë vezanërisht të përgjegjëshëm ndaj sëmundjeve të frymëmarrjes, pasi preken më shumë nga ndotja e ajrit sesa të rriturit.³⁵¹ Grupi tjetër i cënueshëm përfshin të moshuarit, personat me sëmundje kronike, të sapolindurit dhe gratë shtatzëna, të cilat mund të përjetojnë efekte negative gjatë lindjes, si lindje të parakohshme, peshë të ulët të foshn-

344 Cohen Boniface dhe Watkins, [Health implications of transport planning, development and operations](#) [Pasojat shëndetësore nga planifikimi, zhvillimi dhe funksionimi i transportit], 2014.

345 Po aty; Karen Lucas et al., [Transport poverty and its adverse social consequences](#) [Pamundësia e qasjes në transport dhe pasojat e saj sociale negative], *Proceedings of the Institution of Civil Engineers - Transport* 169, nr. 6 (2016): 353-365.

346 Për më shumë informata, shih seksionin paraprak për [sigurinë dhe aksidentet rrugore](#).

347 UNICEF, [Analiza e situatës së grave dhe fëmijëve në Kosovë](#) 2019.

348 Agjencia Evropiane e Mjedisit, [Emissions of Air Pollutants From Transport in Europe](#) [Emetimet e ndotësve të ajrit nga transporti në Evropë], 2024

349 UNICEF, [Impact of Air Pollution in Kosovo](#) [Ndikimi i ndotjes së ajrit në Kosovë], 2017.

350 Zana Shabani Isenaj et al., "[Air Pollution in Kosovo: Short Term Effects on Hospital Visits of Children Due to Respiratory Health Diagnoses](#)" [Ndotja e ajrit në Kosovë: Efektet afatshkurtra mbi vizitat në spital të fëmijëve për shkak të diagnozave të sëmundjeve të frymëmarrjes], *International Journal of Environmental Research and Public Health* 19, nr. 16 (16 gusht 2022): 10141.

351 UNICEF, [Analiza e peizazhit klimatik për fëmijët](#) 2024.

jës dhe lindje me fetus të vdekur, si dhe komplikime të shtatzënisë, përfshirë rritjen e rrezikut për abort, diabet gestacional dhe preeklampsi.³⁵² Për më tepër, disa studime kanë lidhur ndotjen e ajrit edhe me infertilitetin,³⁵³ provat tregojnë se ajo kontribuon në rritjen e shkallës së infertilitetit dhe sterilitetit tek gratë dhe burrat në Ballkanin Perëndimor, duke ndikuar vezanërisht tek gratë që jetojnë në zona me ndotje të lartë.³⁵⁴ Grupet në situata sociale dhe ekonomike të pafavorshme janë më të prirura të ekspozohen ndaj niveleve më të larta të ndotjes së ajrit për shkak të përdorimit të lëndëve djegëse të lira dhe ndotëse për përdorim shtëpiak, drejtimit të automjeteve të vjetra me emetime të larta dhe jetesës pranë industrive ndotëse.³⁵⁵

PM_{2.5} dhe PM₁₀ prodhohen si nga emetimet e gazeve të shkarkuara, ashtu edhe nga ato jo të shkarkuara, përmes konsumimit të frenave, gomave ose gërryerjes së rrugës.³⁵⁶ Grimcat e imëta mund të depërtojnë thellë në mushkëri dhe të kalojnë në qarkullimin e gjakut, duke ndikuar në organet vitale dhe duke rritur rrezikun e sëmundjeve jo-ngjitëse si sëmundjet e zemrës, goditjet në tru, diabeti, kanceri i mushkërive, sëmundja kronike obstruktive pulmonare, astma dhe zrrregulime të tjera të frymëmarrjes.³⁵⁷ Ekspozimi afatgjatë ndaj ndotjes së ajrit të lidhur me trafikun është gjithashtu i lidhur me zhvillimin e disa llojeve të kancerit, pasi shkarkimet e naftës, grimcat PM dhe ndotja e përgjithshme e ajrit të jashtëm konsiderohen kancerogjene për njerëzit.³⁵⁸ Provat më të forta lidhin ndotjen e ajrit me kancerin e mushkërive, ndërsa të dhënat më të fundit sugjerojnë lidhje edhe me kancerin e gjirit, atë gastrointestinal dhe lloje të tjera të kancerit.³⁵⁹

Këto gjendje çojnë në përhapjen e sëmundjeve të rënda që cenojnë rëndë shëndetin, duke rënduar sistemet shëndetësore, ekonominë dhe shoqëritë.³⁶⁰ Fëmijët nën 5 vjez janë më të prekur, ku çdo rritje prej 10 µg/m³ të PM_{2.5} increasing rrit vdekshmërinë me gati 10%.³⁶¹ Sipas Raportit të Pestë mbi Gjendjen e Ajrit Global, ndotja e ajrit shkaktoi 8.1 milion vdekje globalisht në vitin 2021, duke u renditur si faktori i dytë kryesor i rrezikut për vdekje dhe kështu tejkaloi duhanin, dietën e

352 Po aty; Ibid; UNICEF, [“Air Pollution Accounted for 8.1 Million Deaths Globally in 2021, Becoming the Second Leading Risk Factor for Death, Including for Children under Five Years”](#) [Ndotja e ajrit shkaktoi 8.1 milionë vdekje në mbarë botën në 2021, duke u bërë faktori i dytë kryesor i rrezikut për vdekje, përfshirë fëmijët nën pesë vjeç], komunikatë për shtyp, Boston/Nju Jork, 19 qershor 2024; Juan Aguilera et al., [“Air Pollution and Pregnancy”](#) [Ndotja e ajrit dhe shtatzënia], *Seminars in Perinatology* 47, nr. 8 (dhjetor 2023): 151838.

353 Fondacioni Ballkani i Gjellbër, [Më shumë ndotje e ajrit, më pak fëmijë në Ballkanin Perëndimor](#), 2021.

354 PM_{2.5} u konstatua se ul pjellorinë prej 2% për çdo 10 µg/m³ në ajër (Fondacioni Ballkani i Gjellbër, [Më shumë ndotje e ajrit, më pak fëmijë në ballkanin perëndimor](#), 2021).

355 Banka Botërore, [AQMI in Kosovo](#) [Cilësia e ajrit në Kosovë], 2019.

356 Agjencia Evropiane e Mjedisit, [Emissions of Air Pollutants From Transport in Europe](#) [Emisionet e ndotësve të ajrit nga transporti në Evropë], 2024). PM_{2.5} është ndotësi i ajrit më i studiuar dhe përdoret zakonisht si tregues kryesor i ekspozimit ndaj ndotjes së përgjithshme të ajrit. Ai është gjithashtu parashikuesi më i saktë dhe më i qëndrueshëm i efekteve negative shëndetësore në mbarë botën (OSHB, [Ambient Air Pollution](#), 2016).

357 UNICEF, [“Air Pollution Accounted for 8.1 Million Deaths Globally in 2021, Becoming the Second Leading Risk Factor for Death, Including for Children under Five Years”](#) [Ndotja e ajrit shkaktoi 8.1 milionë vdekje në mbarë botën në 2021, duke u bërë faktori i dytë kryesor i rrezikut për vdekje, përfshirë fëmijët nën pesë vjeç], komunikatë për shtyp, Boston/Nju Jork, 19 qershor 2024.

358 Delphine Praud et al., [Traffic-Related Air Pollution and Breast Cancer Risk](#) [Ndotja e ajrit e lidhur me trafikun dhe rreziku nga kanceri i gjirit], *Cancers (Basel)* 15, nr. 3 (1 shkurt 2023): 927.

359 Roselle De Guzman dhe Joan Schiller, [Air pollution and its impact on cancer](#) [Ndotja e ajrit dhe ndikimi i saj në kancer], *BMJ Oncology* 4, no. 1, 2025. Megjithatë nevojiten studime të mëtejshme, hulumtimet sugjerojnë se kanceri i gjirit mund të rritet nga ekspozimi ndaj NO₂, me një rritje të rrezikut prej 1.5% për çdo 10 µg/m³ shtesë të këtij ndotësi dhe një lidhje mesatare (Praud et al., 203, [Traffic-Related Air Pollution and Breast Cancer Risk](#) [Ndotja e ajrit e lidhur me trafikun dhe rreziku nga kanceri i gjirit], 2023). Përqendrimi vjetor i rekomanduar nga OBSH për NO₂ është 10 µg/m³, i përditësuar nga një rekomandim më i lartë më parë prej 40 µg/m³ (OSHB, [2021 Air Quality Guidelines](#) [Udhëzimet për cilësinë e ajrit], 2023). Përqendrimit maksimale dhe mesatare vjetore të NO₂ në Prishtinë gjatë vitit 2024 ishin përkatësisht 120.4 µg/m³ dhe 28.5 µg/m³, përkatësisht *Instituti Hidrometeorologjik i Kosovës* [Të dhënat nga stacionet e monitorimit](#), pa datë).

360 UNICEF, [Analiza e peizazhit klimatik për fëmijët](#), 2024.

361 Po aty.

dobët dhe kequshqyerjen.³⁶² Në vitin 2021, ndotja e ajrit u lidh me 17% të vdekjeve të foshnjave në pesë vende të Ballkanit Perëndimor - më shumë se dyfishi i mesatares evropiane.³⁶³ Në Kosovë, nivelet e PM_{2.5} në mjedisin e jashtëm tejkalojnë përgjegjshëm standardet kombëtare dhe ato të BE-së, si dhe kufijtë më të rreptë të cilësisë së ajrit të përcaktuar nga OBSH-ja, me nivelet më të larta të ndotjes në Prishtinë, Obiliq, Mitrovicë dhe Han të Elezit.³⁶⁴ Për pasojë, 99% e fëmijëve në Kosovë janë të ekspozuar rregullisht ndaj niveleve të larta të ndotjes së ajrit, duke e bërë këtë rrezikun kryesor mjedisor për shëndetin e tyre.³⁶⁵ Ndotja e ajrit mund të dëmtojë gjithashtu aftësitë njohëse tek fëmijët, duke ndikuar negativisht në kujtesë, vëmendje dhe rezultatet akademike, me pasoja afatgjata.³⁶⁶

Sipas Bankës Botërore, Kosova u rendit e dyta në vitin 2020 midis vendeve evropiane me emetimet më të larta të CO₂ për njësi të Prodhimit të Brendshëm Bruto (PBB), gati 3.5 herë më të larta se mesatarja. Gjithashtu, Kosova është vendi i 10-të më i ndotur në botë.³⁶⁷ Rreth 760 njerëz vdesin para kohe çdo vit në Kosovë për shkak të ekspozimit ndaj ndotjes së ajrit.³⁶⁸ Prishtina është veçanërisht e ndikuar për shkak të vendndodhjes së saj në një zonë të ulët, sidomos në dimër kur ndotja përkeqësohet dhe mbetet e bllokuar nga inversionet e temperaturës dhe mjegulla.³⁶⁹

Përveç ndikimeve të drejtpërdrejta të ndotjes së ajrit në shëndetin e nënës, të përshkruara më sipër, provat tregojnë se ndotja e ajrit ka ndikime gjinore, duke goditur në mënyrë disproporcionale shëndetin e grave. Ato janë më të ndjeshme ndaj sëmundjeve inflamatore të mushkërive dhe kanë rezultate pulmonare më të këqija sesa burrat.³⁷⁰ Megjithatë, mungojnë studime gjithëpërfshirëse që ofrojnë të dhëna të ndara sipas gjinisë mbi ekspozimin, barrën e sëmundjeve dhe përdorimin e transportit, duke përfshirë edhe Ballkanin Perëndimor.³⁷¹ Në shumë vende, gratë kanë më shumë gjasa të ekspozohen ndaj niveleve më të larta të ndotjes së ajrit për shkak të rolit të tyre tradicional në përgjegjësitë shtëpiake dhe të punës në sektorë joformalë, ku janë më afër burimeve të ndotjes.³⁷² Në Kosovë, përdorimi i transportit publik me autobus nga gratë mund t'i ekspozojë ato po ashtu ndaj ndotjes së ajrit. Për më tepër, gratë kanë zakone të ndryshme udhëtimi me vetura krahasuar me burrat; udhëtimi gjatë orëve të pikut mund t'i ekspozojë ato ndaj niveleve më të larta të ndotësve.³⁷³

362 UNICEF, ["Air Pollution Accounted for 8.1 Million Deaths Globally in 2021, Becoming the Second Leading Risk Factor for Death, Including for Children under Five Years"](#) [Ndotja e ajrit shkaktoi 8.1 milionë vdekje në mbarë botën në 2021, duke u bërë faktori i dytë kryesor i rrezikut për vdekje, përfshirë fëmijët nën pesë vjeç], komunikatë për shtyp, Boston/Nju Jork, 19 qershor 2024.

363 UNICEF, [Analiza e peizazhit klimatik për fëmijët](#), 2024.

364 Isenaj et al., [Air Pollution in Kosovo](#) [Ndotja e ajrit në Kosovë], 2022; OBSH, [2021 Air Quality Guidelines](#) [Udhëzimet për cilësinë e ajrit], 2023; UNICEF, [Analiza e peizazhit klimatik për fëmijët](#), 2024.

365 Po aty. Së fundmi, Isenaj et al. kanë vlerësuar ndikimet e niveleve të PM_{2.5} në Kosovë mbi shëndetin respirator të fëmijëve dhe adoleshentëve. Ata monitoruan nivelet e PM_{2.5} në Prishtinë gjatë periudhës maj 2018–mars 2020, duke raportuar një përqendrim mesatar ditor prej 24.24 µg/m³, me vlera që luhetën nga 2.41 deri në 161.03 µg/m³ brenda të njëjtës ditë. Studimi lidh rritjen e niveleve të PM_{2.5} me shtimin e vizitave në klinikat pediatrike dhe pranimeve në spital. Çdo rritje prej 10 µg/m³ në nivelin e PM_{2.5} ishte e lidhur me një rritje prej rreth 1% të menjëhershme të numrit të vizitave, që vazhdoi të ndikonte për disa ditë, duke treguar kështu efektet afatshkurtra të ndotjes së ajrit me grimca mbi shëndetin respirator të fëmijëve në Prishtinë ([Air Pollution in Kosovo](#), 2022).

366 UNICEF, [Analiza e peizazhit klimatik për fëmijët](#), 2024.

367 Banka Botërore, [Kosovo Country Climate and Development Report](#) [Raport për Kosovën mbi Klimën dhe Zhvillimin në Kosovë], 2024.

368 Po aty.

369 UNICEF, [Analiza e situatës së grave dhe fëmijëve në Kosovë](#), 2019.

370 USAID, [Gender Analysis of Air Pollution and Vehicle Transport](#) [Analiza gjinore e ndotjes së ajrit], Indi, 2021.

371 Programi i Mjedisit i OKB-së, [Air pollution in the Western Balkans](#) [Ndotja e ajrit në Ballkanin Perëndimor], 2021.

372 USAID, [Gender Analysis of Air Pollution](#) [Analiza gjinore e ndotjes së ajrit], Indi, 2021.

373 Danielle Hawkins, [Gra Commuting During Rush Hour](#) [Gratë që udhëtojnë gjatë orarit të ngarkuar], **George Mason University, College of Public Health**, 17 qershor 2020.

Efektet e transportit në shëndetin mendor

Transporti mund të ndikojë në shëndetin mendor dhe mirëqenien. Vonesat në udhëtim, trafiku i mbingarkuar dhe pasiguria njihen si faktorë që shkaktojnë stres tek shoferët, ndërsa përdoruesit e transportit publik mund të përjetojnë ankth për shkak të mbipopullimit, shqetësimeve për sigurinë, diskriminimit, rehatisë së kufizuar dhe mungesës së besueshmërisë në shërbimet.³⁷⁴

Modelet gjinore të transportit dhe shëndeti mendor

Edhe pse dallimet gjinore në lëvizshmëri janë dokumentuar mirë, marrëdhënia e tyre me shëndetin mendor ka marrë më pak vëmendje. Gratë zakonisht kanë modele të ndryshme të punësimit, përdorimit të kohës dhe përgjegjësi për kujdesin sesa burrat. Ato kanë më shumë gjasa të udhëtojnë së bashku me fëmijët, të bartin ushqime dhe të mbështeten në transportin publik, për shkak të qasjes më të kufizuar në automjete dhe burimeve financiare më të pakta.³⁷⁵ Lëvizshmëria e tyre shpesh përcaktohet nga kufizimet kohore dhe nevoja për të bërë “udhëtime zinxhir” - për shembull, duke kombinuar lënien e fëmijëve në shkollë, blerjet dhe vizitat tek mjeku në një udhëtim të vetëm. Për këtë arsye, gratë kanë më shumë gjasa të përdorin linja autobusi me shërbim të kufizuar ose të rralla, si ato që shkojnë në shkolla ose në dyqane lokale, gjë që mund të rrisë stresin dhe të kufizojë qasjen e tyre në mbështetje sociale, mundësi punësimi dhe shërbime shëndetësore.³⁷⁶

“

Nëse do të kishim më shumë autobusë si linja nr. 4 [...], do ta përdorja transportin publik dhe besoj se do të ndihesha më pak e stresuar: do të kisha më shumë kohë për të bërë çfarëdo - qoftë për të përdorur telefonin apo për të kontrolluar email-et e mia.... Pa dyshim që kjo, [transporti] të humb shumë kohë të vlefshme dhe gjithashtu kohën që mund ta shpenzoje [...] për punë dhe lexim.
- Kujdestare, Prishtinë

Udhëtimi ditor për në punë mund të jetë një burim stresi kronik psikologjik, vezanërisht për gratë që përballen me më shumë kufizime dhe përgjegjësi gjatë këtij procesi. Edhe pse përfshirja e grave në tregun e punës është rritur, ende ekziston hendeku gjinor në lidhje me udhëtimin për në

374 Jenni Gobind, Transport Anxiety and Work Performance <https://sajhrm.co.za/index.php/sajhrm/article/download/943/1533>, *SA Journal of Human Resource Management/SA Tydskrif vir Menslikehulpbronbestuur* 16, no. 0 (2018); Xize Wang et al., „*Commute patterns and depression: Evidence from eleven Latin American cities* [Modelet e udhëtimit dhe depresioni: Dëshmi nga njëmbëdhjetë qytete të Amerikës Latine], *Journal of Transport & Health* 14 (shtator 2019).

375 Cohen Boniface dhe Watkins, *Health implications of transport planning, development and operations* [Pasoja shëndetësore nga planifikimi, zhvillimi dhe funksionimi i transportit], 2014.

376 Po aty.

punë.³⁷⁷ Studime nga Mbretëria e Bashkuar,³⁷⁸ Kanadaja,³⁷⁹ Kina³⁸⁰ dhe Afrika e Jugut³⁸¹ tregojnë se udhëtimi për në punë ndikon më negativisht në shëndetin mendor të grave sesa të burrave. Kjo lidhet jo vetëm me mënyrën e transportit që ato përdorin - ku gratë që janë më të varura nga transporti publik - por edhe me ngarkesën shtesë njohëse dhe emocionale që vjen nga kryerja e shumë detyrave njëkohësisht dhe kujdesi ndaj të tjerëve, si dhe me ankthin, lodhjen dhe frustrimin që shkaktojnë udhëtimet e gjata dhe shqetësimet për saktësinë dhe sigurinë e transportit.

Studimet kanë treguar se përdorimi i transportit publik mund të ketë efekte të drejtpërdrejta negative në shëndetin mendor të grave, kryesisht për shkak të shqetësimeve për sigurinë, mbipopullimit dhe pritjes së gjatë.³⁸² Në Mbretërinë e Bashkuar, Fondacioni i Shëndetit Mendor zbuloi se transporti publik shpesh shkakton ankth të konsiderueshëm, vezanërisht tek personat me probleme të shëndetit mendor, ata me demencë, personat me aftësi të kufizuara fizike dhe nënat me fëmijë të vegjël.³⁸³ Faktorët kryesorë të stresit përfshijnë përballimin e turmave dhe hapësirave të mbushura me njerëz, shqetësimet për disponueshmërinë e ulëseve me përparësi, përvojat e trajtimit diskriminues apo edhe refuzimin për t'u futur në mjetet e transportit. Përdoruesit e karrigeve me rrota dhe karrocave raportuan nevojën për planifikim të kujdesshëm të udhëtimeve, duke kërkuar rrugë të arritshme, shmangur orët e pikut dhe duke rezervuar kohë shtesë. Ankthi rritej gjatë udhëtimeve për në vizita mjekësore ose takime sociale, duke shtuar pasigurinë dhe stresin për shkak të shërbimeve të paqëndrueshme të transportit. Pjesëmarrësit në grupet e fokusit dhe intervistat në Kosovë shprehën shqetësime të ngjashme.

“

Një grua pati sulm paniku dhe vështirësi në frymëmarrje. Autobusi nuk ishte i mbushur dhe ajo i kërkoi shoferit të hapte derën, sepse nuk mund të merrte frymë. Shoferi ndaloi, dhe sapo ajo doli, shtatë apo tetë persona u mbledhën për ta ndihmuar. Askush nuk e dinte numrin e emergjencës. Më në fund, një pasagjere e gjeti numrin dhe telefonoi, por pati vështirësi në përshkrimin e vendndodhjes së saktë të autobusit. Për fat të mirë, një burrë aty pranë vrapoi në qendrën lokale të mjekësisë familjare. Mjeku dhe ekipi i urgjencës u nisën me ambulancë drejt vendit [...], por ndërkohë gruaja tha se ndihej më mirë dhe nuk kishte më nevojë për ndihmë emergjente. Kështu, të gjithë u kthyen në autobus dhe vazhduan udhëtimin drejt Mitrovicës. Askush nuk dinte si të vepronte në rast të një episodi ankthi në autobus.

- Grua, 27 vjeç

377 DanYang Li et al., “[The Relationship Between Commuting Stress and Nurses' Well-Being: Considering Gender Differences](https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1155/jonm/4414417)”<https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1155/jonm/4414417> [Marrëdhënia midis stresit të udhëtimit dhe mirëqenies së infermierëve: Duke marrë parasysh ndryshimet gjinore], *Journal of Nursing Management*, 2025.

378 Roberts et al., [Gender differences in the effects of commuting on psychological health](#) [Dallimet gjinore në efektet e udhëtimit mbi shëndetin psikologjik], 2011.

379 Jennifer Roberts, Robert Hodgson dhe Paul Dolan, “[It's Driving Her Mad': Gender Differences in the Effects of Commuting on Psychological Health](#)” [Udhëtimi që e çmend: Dallimet gjinore në efektet e udhëtimit në shëndetin psikologjik], *Journal of Health Economics* 30, no. 5 (shtator 2011): 1064-76.

380 Li et al., [Commuting Stress and Nurses' Wellbeing: Considering Gender Differences](#) [Stresi i udhëtimit dhe mirëqenia e infermiereve: me fokus në dallimet gjinore], 2025.

381 Gobind, [Transport anxiety and work performance](#) [Ankthi në transport dhe performanca në punë], 2018.

382 Donggen Wang dhe Min Yang, [Gendered mobility and activity pattern: implications for gendered mental health](#) [Mobiliteti dhe modelet e aktivitetit sipas gjinisë: pasojat për shëndetin mendor], *Journal of Transport Geography* 110 (2023): 103639.

383 Fondacioni për Shëndetin Mendor, [Public Mental Health and Transport: the challenges and possibilities](#) [Shëndeti mendor dhe transporti publik: sfidat dhe mundësitë], 2023.

Frika, siguria dhe ngarkesa mendore gjatë udhëtimit me transport

Në nivel global, një nga sfidat më të mëdha për gratë gjatë përdorimit të transportit është frika nga ngacmimi seksual ose dhuna me bazë gjinore, që ndikon përgjegjshëm në lirinë e tyre të për t'u lëvizur dhe në shëndetin mendor.³⁸⁴ Gratë shpesh ndihen të cënueshme kur ecin ose presin transport në orët e natës, vezanërisht në zona me ndrizim të pamjaftueshëm. Ato përballen me nivele më të larta ngacmimi në përgjatë ecjes në rrugë, gjatë udhëtimit dhe në stacionet apo terminallet e transportit publik. Kushtet specifike, si mbipopullimi gjatë orëve të pikut, mungesa e mbikëqyrjes dhe e personelit të sigurisë, ndrizimi i dobët në stacionet e autobusëve, si dhe pritjet e gjata gjatë natës krijojnë një ambient që mundësojnë aktivitete kriminale.³⁸⁵ Ndjenja e pasigurisë i detyron shpesh gratë të ndryshojnë rutinën e tyre, të zgjedhin rrugë më të gjata ose të shmangin udhëtimet në orare të caktuara, në një process që njihet si “përpjekjet për sigurinë” (nga anglishtja: *safety work*).³⁸⁶ Këto shqetësime janë më të theksuara në komunitete me të ardhura të ulëta, ku mungon transporti i sigurt, i besueshëm dhe i përballueshëm, madje duke i penguar gratë në kërkimin e punës.³⁸⁷ Këto gjetje globale u konfirmuan edhe nga anketat, intervistat dhe grupet e fokusit të RrGK-së.

Dizajni i papërshtatshëm i sistemeve të transportit dhe ndjenja e pasigurisë sojnë në rritjen e varësisë nga transporti privat dhe në shfaqjen e asaj që njihet si “taksa rozë e transportit”, që ngarkon në mënyrë disproporcionale gratë, personat me aftësi të kufizuara dhe të moshuarit.³⁸⁸ Për shembull, në Kolumbi, gratë me aftësi të kufizuara përdorin taksi gjashtë herë më shumë, duke u përballur me një barrë të konsiderueshme financiare.³⁸⁹ Në Kosovë, grupet e fokusit identifikuan ndjenja të ngjashme stresi tek personat me aftësi të kufizuara dhe komuniteti LGBTQAI+, të cilët shpesh kanë nevojë për mbështetje financiare për të udhëtuar me taksi të besueshme -³⁹⁰ një luks që shumë pak persona në këtë komunitet mund ta përballojnë, duke rritur kështu frikën për të udhëtuar dhe izolimin. Barrierat në transport mund të rrisin gjithashtu varësinë e grave nga bashkëshortët e tyre dhe mund të kontribuojnë në rritjen e rrezikut nga dhuna në familje.³⁹¹

Personat me vështirësi në lëvizje, përfshirë ata me aftësi të kufizuara, sëmundje kronike ose të moshuarit me shëndet të dobët, përballen me sfida të ndërlikuara gjatë udhëtimit - nga arritja dhe kthimi në qendrat e transportit, hipja dhe zbritja nga automjetet, ndryshimi i mënyrave të transportit, përdorimi i taksive, rezervimi i biletave, sigurimi i ndihmës, kalimi i rrugëve, përdorimi i trotuareve dhe zonave për këmbësorë, deri te çdo vështirësi tjetër gjatë lëvizjes. Këto sfida rrisin rrezikun për izolim, ankth dhe përjashtim social.³⁹² Anketat dhe intervistat në Kosovë treguan trende të ngjashme.

384 Karla Dominguez Gonzalez et al., [Closing Gender Gaps in Transport](#) [Mbyllja e hendekut gjinor në transport], (Banka Botërore 2023).

385 Antonio Iudici, Laura Bertoli dhe Elena Faccio , [The ‘invisible’ needs of women with disabilities in transportation systems](#) [Nevojat “e padukshme” të grave me aftësi të kufizuara në sistemet e transportit], *Crime Prevention and Community Safety* 19 (2017): 264-75.

386 Julie A. King et al., [The personal safety burden for gra taking public transportation in Australia](#) [Barra për sigurinë personale për gratë që përdorin transportin publik në Australi], *Journal of Public Transportation* 27 (2025).

387 Karla Dominguez Gonzalez et al., [Closing Gender Gaps in Transport](#) [Mbyllja e hendekut gjinor në transport], (Banka Botërore 2023), f. 4.

388 Po aty, f. 14; Iudici et al., [The ‘invisible’ needs of gra with disabilities in transportation systems](#) [Nevojat ‘e padukshme’ të grave me aftësi të kufizuara në sistemet e transportit], 2017.

389 Banka Botërore, [Closing Gender Gaps in Transport](#) [Mbyllja e hendekut gjinor në transport], 2023, f. 10.

390 Grupi i fokusit i RrGK-së me persona LGBTQAI+, 2024.

391 Banka Botërore, [Closing Gender Gaps in Transport](#) [Mbyllja e hendekut gjinor në transport], 2023, f. 5

392 Cohen, Boniface dhe Watkins, [Health implications of transport planning, development and operations](#) [Pasojat shëndetësore nga planifikimi, zhvillimi dhe funksionimi i transportit], 2014.

Transporti, izolimi social dhe vetmia

Lidhjet sociale janë një faktor i rëndësishëm mbrojtës për shëndetin mendor, ndërsa sistemet e transportit luajnë rol kyç në lehtësimin ose pengimin e këtyre lidhjeve. Mbështetja sociale lidhet me një ulje të vdekshmërisë nga të gjitha shkaqet deri në katërfish.³⁹³ Mungesa e opsioneve të transportit, vezanërisht në komunitetet rurale ose me burime të kufizuara, mund të sojë në izolim social dhe vetmi, që janë të lidhura me ankthin, depresionin dhe madje edhe rritjen e vdekshmërisë.³⁹⁴ Njerëzit pa një mundësi të qëndrueshme dhe të sigurt udhëtimi mund të përfundojnë të izoluar, duke anashkaluar aktivitetet shoqërore apo takimet e rëndësishme. Mungesa e transportit shpesh i bën njerëzit të zgjedhin “thjesht nuk po shkoj”³⁹⁵, duke thelluar kështu izolimin social dhe rritur rrezikun për probleme të shëndetit mendor. Po ashtu, barrierat në transport pengojnë qasjen në kujdesin shëndetësor, pasi njerëzit anashkalojnë vizitat mjekësore ose marrjen e ilazeve kur udhëtimi paraqet vështirësi.³⁹⁶ Me kalimin e kohës, këta faktorë kontribuojnë në përkeqësimin e shëndetit mendor, sidomos tek ata që janë më të përgjegjshëm ose që nuk kanë alternativa të tjera.

Për individët me aftësi të kufizuara, këto barrierat janë vezanërisht të dëmshme. Një studim amerikan mbi izolimin social dhe vetminë mes personave me dhe pa aftësi të kufizuara, që eksploron lidhjet me faktorë sociodemografikë dhe mjedisorë, zbuloi se faktorët që lidhen ngushtë me izolimin social dhe vetminë përfshijnë papunësinë, sëmundjet mendore ekzistuese ose paafhtësinë psikiatrike, varfërinë dhe barrierat e transportit për pjesëmarrjen sociale.³⁹⁷ Të rriturit me aftësi të kufizuara, të moshës 50–64 vjeç, kishin mbi dy herë më shumë gjasa të raportonin ndjenja izolimi social krahasuar me bashkëmoshatarët pa aftësi të kufizuara, kryesisht për shkak të barrierave strukturore dhe mjedisore, si sfidat në transport dhe stigma, që shpesh kufizojnë autonominë, rolet sociale dhe mundësinë për të krijuar marrëdhënie. Në Kosovë, personat me vështirësi në lëvizje, përfshirë ata me aftësi të kufizuara dhe të moshuarit, raportuan se mbeten të izoluar në shtëpi pasi nuk mund të dalin vetëm.³⁹⁸ “Ne i dimë vështirësitë tona,” tha një pjesëmarrës në grupin e fokusit. “Ne nuk dalim jashtë kur bie shi ose borë”.³⁹⁹ Rugët e keqmbajtura dhe të paqasshme shtojnë izolimin e tyre, pasi ata duhet të presin që një anëtar i familjes t’i marrë me veturë.⁴⁰⁰ Kjo kufizon autonominë e tyre dhe forcon përjashtimin social, vezanërisht gjatë muajve të ftohtë dhe me shi.

393 Po aty., f. 65.

394 Catherine Ipsen and Gilbert Gimm, [Research Report: Social Isolation and Loneliness Among Rural and Urban People with Disabilities](#) [Izolimi social dhe vetmia tek personat me aftësi të kufizuara në zona rurale dhe urbane] 2021; dhe Giorgio Consenzo et al., [transportation-related geographic isolation, social connectedness, and depressive symptoms among adults living in rural Alabama](#) [Izolimi gjeografik lidhur me transportin, lidhshmëria sociale dhe simptomat depresive tek të rriturit në zonat rurale të Alabamës], 2025. Studimi i fundit shqyrtoi lidhjen mes izolimit gjeografik dhe depresionit në zonat rurale të Alabamës, në komunitetet më të marginalizuara të SHBA-së. Nga 117 gra, kryesisht me ngjyrë/afrikan-amerikane, ato që përballeshin me izolim në transport kishin më shumë gjasa të raportonin simptoma depresive, veçanërisht kur lidhshmëria sociale, si në person ashtu edhe online, ishte e kufizuar.

395 Health Care Access Now (HCAN), [“The Link between Mental Health and Transportation Barriers”](#) [Lidhja midis shëndetit mendor dhe barrierave në transport], 10 maj 2022.

396 Samina T. Syed, Ben S. Gerber dhe Lisa K. Sharp, [Traveling Towards Disease: Transportation Barriers to Health Care Acces](#), [Udhëtimi drejt sëmundjes: Barrierat e transportit për qasjen në kujdesin shëndetësor], *Journal of Community Health* 38, nr. 5 (tetor 2013): 976-993.

397 Ipsen dhe Gimm, [Social Isolation and Loneliness Among Rural and Urban People with Disabilities](#) [Izolimi social dhe vetmia tek personat me aftësi të kufizuara në zona rurale dhe urbane], 2021.

398 Grupi e fokusit të RrGK-së, 2024 dhe 2025.

399 Grupi i fokusit i RrGK-së persona me aftësi të kufizuara, dhjetor 2024.

400 Grupi i fokusit i RrGK-së me gra nga Prishtina dhe zonat përreth, korrik 2025.

Transporti i qasshëm mbështet pavarësinë dhe pjesëmarrjen, të cilat lidhen ngushtë me shëndet më të mirë mendor për persona të të gjitha moshave dhe me aftësi të ndryshme.⁴⁰¹ Sistemet e transportit të projektuara mirë dhe gjithëpërfshirëse mund të nxisin lidhjen sociale dhe të forcojnë rezistencën mendore. Aftësia për të lëvizur lirshëm dhe për të pasur qasje në jetën e komunitetit mund të përmirësojë cilësinë e jetës dhe të zvogëlojë rrezikun e vetmisë ose depresionit.⁴⁰² Për shembull, një studim japonez zbuloi se të moshuarit pa transport publik të përshtatshëm kishin shumë më shumë gjasa të zhvillonin depresion, ndërsa ata me qasja të mirë shfaqnin rezultate më të mira në shëndetin mendor.⁴⁰³ Rritja e kohës së udhëtimit ditor dhe pjesëmarrja në aktivitetet në orët e vona shoqërhen me përmirësim të shëndetit mendor tek gratë, duke sugjeruar se lëvizshmëria dhe autonomia janë faktorë mbrojtës.⁴⁰⁴

Megjithëse mungesa e transportit mund të çojë në izolim social, edhe infrastruktura e dobët apo e mbingarkuar mund të dëmtojë lidhjet shoqërore dhe mirëqenien, duke krijuar barriera fizike e psikologjike brenda komuniteteve. Sistemet e transportit - si autostradat, rrugët, trotualet, shtigjet për biçikleta dhe mjetet publike - synojnë të lidhin njerëzit me njëri-tjetrin. Megjithatë, një infrastrukturë që vë në qendër përdoruesit e automjeteve motorike shpesh i lë mënjanë këmbësorët, çiklistët dhe grupet e tjera të cënueshme, duke i përjashtuar nga proceset e planifikimit dhe duke u kufizuar qasjen në hapësirën publike.⁴⁰⁵ Për shembull, varësia nga veturat e përkeqëson pabarazinë sociale, pasi shumë shërbime thelbësore, si kujdesi shëndetësor, janë të ndërtuara mbi supozimin se njerëzit zotërojnë automjete, ndërkohë që shumë persona që jetojnë në varfëri nuk kanë qasje në to.⁴⁰⁶

Për më tepër, mënyra se si është organizuar komuniteti luan një rol të rëndësishëm. Banorët që jetojnë në rrugë me trafik të lehtë raportojnë se kanë dyfish më shumë të njohur dhe miq në lagjen e tyre, krahasuar me ata që jetojnë në rrugë me trafik të dendur.⁴⁰⁷ Kjo pabarazi në lidhjet sociale është veçanërisht e theksuar tek banorët më të rinj dhe më të moshuar. Gjithashtu, ndarja e komunitetit, e shkaktuar nga autostradat ose infrastruktura urbane që kalon nëpër lagje, izolon këmbësorët dhe çiklistët, duke rritur distancën e perceptuar nga shërbimet thelbësore dhe duke reduktuar mundësitë për aktivitet fizik e social.

Pasojat për zhvillimin e politikave dhe planifikimin

Planifikimi i transportit me vizion të shkurtër, që i jep përparësi veturave mbi njerëzit, përkeqëson problemet mjedisore dhe shëndetësore, përfshirë edhe shëndetin mendor. Përkundrazi, transporti i qëndrueshëm merr parasysh aspektet mjedisore, ekonomike dhe sociale në procesin e planifikimit dhe zhvillimit.⁴⁰⁸ Iniciativa të tilla si investimet në transportin aktiv, infrastrukturën për

401 Kazuki Matsumoto et al., [Proximity to public transportation and incidence of depression risk among older adults: A three-year longitudinal analysis from the Japan Gerontological evaluation study](#), [Afërsia me transportin publik dhe rreziku i depresionit te të moshuarit: Një analizë longitudinale trevjeçare bazuar në Studimin Japonez për Vlerësimin Gjerontologjik], *Preventive Medicine* 191 (shkurt 2025): 108204.

402 Zyra e Kirurgut të Përgjithshëm të SHBA-së, [Our Epidemic of Loneliness and Isolation: The U.S. Surgeon General's Advisory on the Healing Effects of Social Connection and Community](#) [Epidemia jonë e vetmisë dhe izolimit: Këshilla e Kirurgut të Përgjithshëm të SHBA-së për efektet shëruese të lidhjeve sociale dhe komunitetit], 2023.

403 Matsumoto et al., [Proximity to public transportation](#) [Afërsia me transportin publik], 2025.

404 Wang dhe Yang, [Gendered mobility and activity pattern: implications for gendered mental health](#) [Mobiliteti dhe modelet e aktivitetit të ndara sipas gjinisë: pasojat për shëndetin mendor], 2023.

405 Resource Systems Group, [Strategies for Integrating Health Outcomes into the Transportation Planning Process](#) [Strategjitë për integrimin e rezultateve shëndetësore në procesin e planifikimit të transportit], 2023.

406 Cohen, Boniface dhe Watkins, [Health implications of transport planning, development and operations](#) [Pasojat shëndetësore nga planifikimi, zhvillimi dhe funksionimi i transportit], 2014.

407 Po aty.

408 Po aty.

këmbësorë dhe projektimin gjithëpërfshirës të sistemeve të transportit, jo vetëm që reduktojnë emetimet, por gjithashtu promovojnë mirëqenien mendore përmes nxitjes së aktivitetit fizik, angazhimit social dhe krijimit të mjediseve më mbështetëse për jetesë. Projektimi urban që favorizon shpejtësi më të ulëta të trafikut, lagje të përshtatshme për këmbësorë dhe hapësira publike estetikisht të këndshme ndihmon në uljen e stresit dhe përmirëson shëndetin mendor, duke forcuar lidhjen e komunitetit dhe duke inkurajuar aktivitetin fizik të përditshëm.⁴⁰⁹ Investimet në infrastrukturën e transportit publik, ecjes dhe ziklizmit krijojnë mundësi për ndërveprime sociale të përditshme dhe aktivitet fizik, të cilat ndikojnë pozitivisht në shëndetin mendor.⁴¹⁰ Përmirësimi i disponueshmërisë së transportit publik mund të reduktojë izolimin social dhe të heqë pengesat për pjesëmarrjen në jetën e komunitetit, duke mbrojtur kështu mirëqenien mendore. Për shembull, kur qytetet i bëjnë stacionet dhe mjetet e transportit publik të qasshme - me hyrje pa shkallë, sinjalistikë të qartë, ndrizim të mirë dhe staf të trajnuar - personat me aftësi të kufizuara ndihen më të sigurt dhe më pak të shqetësuar gjatë udhëtimit.⁴¹¹

Sistemet e transportit që marrin parasysh aspektet gjinore janë thelbësore për arritjen e barazisë gjinore dhe për përballimin e ndikimeve psikologjike të frikës nga ngacmimi seksual gjatë përdorimit të transportit. Këto sisteme përmirësojnë lëvizshmërinë dhe produktivitetin e grave dhe grupeve të tjera të prekura. Hapësirat urbane që zbatojnë parimet e parandalimit të krimit situacional - si ndrizimi i përmirësuar, pamjet e qarta dhe infrastruktura e dukshme për emergjencë - mund të ndihmojnë në uljen e shqetësimeve për sigurinë.⁴¹² Kjo është vezanërisht e rëndësishme për gratë, personat transgjinorë dhe me identitet gjinor jo-konform, si dhe për të moshuarit, të cilët preken në mënyrë disproporcionale nga pasiguria në hapësirat publike, siz konfirmon edhe hulumtimi i RrGK-së në Kosovë.

Rritja e pranisë së grave në pozicione të ndryshme në sektorin e transportit mund të përmirësojë sigurinë, si atë të perceptuar, ashtu edhe atë reale, për pasagjerët gra, duke sinjalizuar një angazhim më të gjerë për sigurinë dhe përfshirjen.⁴¹³ Sistemet e transportit gjithëpërfshirëse, të dizajnuara për personat me aftësi të kufizuara dhe që marrin në konsideratë shëndetin mendor, ndihmojnë në uljen e stresit, reduktimin e izolimit dhe promovimin e qyteteve më të shëndetshme dhe më të barabarta. Investimet në transportin publik të qasshëm - me hyrje pa shkallë, sinjalistikë të qartë, ndrizim të mirë dhe staf të trajnuar - rrisin besimin e përdoruesve dhe zvogëlojnë ankthin gjatë udhëtimit.⁴¹⁴

Përmirësimi i qasjes dhe sigurisë në zonat rurale është po ashtu i rëndësishëm, pasi banorët, vezanërisht gratë, të moshuarit dhe personat me aftësi të kufizuara, shpesh përballen me mungesë opsionesh të transportit publik, distanca më të gjata udhëtimit dhe infrastrukturë të dobët e të keqmbajtur. Trajtimi i këtyre sfidave strukturore dhe mjedisore është një hap kyç për uljen e izolimit dhe përjashtimit disproporcional që përjetojnë këto grupe.

409 Po aty.

410 Yvonne Laird et al., [Cycling and walking for individual and population health benefits](#) [Çiklizmi dhe ecja për përfitime individuale dhe shëndetësore të popullsisë], Shëndeti Publik në Angli, nëntor 2018.

411 Ezra Johnson et al., [Are We There Yet? Barriers to Transport for Disabled People in 2023](#) [Sa larg jemi? Barrierat në transport për personat me aftësi të kufizuara në 2023], Transport for All, tetor 2023.

412 Vania Ceccato, [Urban safety as a prerequisite for reduced stress and recovery opportunities in the city of tomorrow](#) *Reflections beyond gender-neutral planning practices* [Siguria urbane si parakusht për uljen e stresit dhe mundësitë e rikuperimit në qytetin e së ardhmes - Reflektime përtej praktikave të planifikimit neutral gjinor], in **Creating Urban and Workplace Environments to Promote Recovery and Well-being**, ed. Stephan Pauleit, Michael Kellmann dhe Jürgen Beckmann (Routledge, 2024), 199-211.

413 Po aty

414 Karla Dominguez Gonzalez et al., [Closing Gender Gaps in Transport](#) [Mbyllja e hendekut gjinor në transport], (Banka Botërore 2023).

Përfundim

Sistemet e transportit luajnë një rol thelbësor në mundësitë dhe mirëqenien e njerëzve. Mungesa ose pasiguria e opsioneve për transport mund të kufizojë qasjen në arsim, punësim, kujdes shëndetësor dhe pjesëmarrje politike, veçanërisht për gratë, personat me aftësi të kufizuara, të moshuarit dhe pakicat etnike. Këto barrierat rrisin rrezikun e përjashtimit social, pasigurisë ekonomike dhe problemeve mendore, duke thelluar më tej pabarazitë ekzistuese gjinore dhe sociale. Për shumë individë, sidomos ata në komunitete të marginalizuara ose me të ardhura të ulëta, transporti publik shërben si një urë lidhëse mes mundësisë dhe përjashtimit.

Gjetjet theksojnë nevojën për politika dhe buxhete transporti që mbështeten në përvojat e jetuara grupeve të ndryshme të popullsisë. Planifikimi dhe financimi i transportit që përgjigjet ndaj nevojave gjinore nënkupton vlerësimin e mënyrës se si infrastruktura adreson nevojat e të gjithë përdoruesve, veçanërisht atyre që historikisht janë anashkaluar në dizajne, të dominuara nga burrat dhe të fokusuar tek veturat, si dhe investimin në opsione lëvizshmërie të qasshme, të sigurt dhe të përballueshme. Përpjekje të tilla mund të lehtësojnë qasjen në arsim, punësim, të ardhura, kujdes shëndetësor, pjesëmarrje politike dhe lidhje sociale, duke reduktuar pabarazitë, si dhe përmirësuar shëndetin drejt QZHQ-ve dhe objektivave të tjera të zhvillimit.

Infrastruktura e dobët e transportit mund të ketë pasoja serioze edhe për shëndetin fizik. Ndotja e ajrit kontribuon në një gamë të gjerë sëmundjesh - përfshirë ato respiratore, kardiovaskulare, kancerin dhe efektet negative riprodhuese - me ndikim joproporcional te grupet më të cënueshme dhe me pasoja të rënda për sistemin shëndetësor, ekonominë dhe shoqërinë në tërësi. Prandaj, aspektet mjedisore dhe ato të shëndetit publik duhet të integrohen në zgjidhjet e qëndrueshme të transportit. Është e domosdoshme të mblidhen më shumë të dhëna të ndara sipas gjinisë dhe moshës, për të ndihmuar politikëbërësit të kuptojnë më mirë se si ndotja e ajrit e lidhur me transportin ndikon tek burrat, gratë, vajzat dhe djemtë - si dhe tek gratë shtatzëna, grupet e marginalizuara, personat që jetojnë në varfëri apo në zona rurale në krahasim me ato urbane. Këto të dhëna mund të udhëheqin politika dhe investime më të drejta, më efektive dhe më të përgjegjshme nga aspekti gjinor në sektorin e transportit. Transformimi i sistemit të transportit në Kosovë nuk është thjesht një çështje infrastrukture, por një hap i domosdoshëm drejt ndërtimit të komuniteteve gjithëpërfshirëse, të qëndrueshme dhe të barabarta.



KAPITULL V

Praktikat Lokale në Transport

Ky hulumtim synon të identifikojë shembuj pozitivë të praktikave lokale që mund të shërbejnë si bazë për formulimin e politikave të mbështetura në dëshmi për sfidat në fushën e transportit. Ky kapitull synon të kontribuojë në adresimin e pyetjes hulumtuese: cilat janë opsionet e politikave për përmirësimin e përputhshmërisë me parimet gjinore në transport? Kapitulli bazohet në dy studime rasti të komunave të Prishtinës dhe Dragashit dhe më tej shqyrton edhe shembuj të tjerë të praktikave lokale dhe opsione të politikave.

Studimi i rastit i Komunës së Prishtinës

Ky seksion shqyrton rastin e Komunës së Prishtinës. Ajo u përzgjedh përmes mostrës me variacion, si kryeqyteti dhe qyteti më i populluar në vend. Për pasojë, përmirësimet në sistemin e transportit në Prishtinë kanë potencialin të sjellin përfitime për një pjesë të madhe të popullsisë së Kosovës. Edhe pse jo pa sfida, u hipotezua se Prishtina ka ndër sistemet më të zhvilluara të transportit publik në Kosovë, me potencial për të ofruar mësim të vlefshme.

Rreth Komunës së Prishtinës

Prishtina është shtëpia e 227,466 banorëve, shumica dërrmuese e të cilëve janë shqiptarë (98%).⁴¹⁵ Përveç popullsisë së saj, Prishtina karakterizohet nga lëvizje të konsiderueshme të njerëzve, si në periudha afatshkurtra ashtu edhe afatgjata, për shkak të rolit të saj qendror në politikë, arsim dhe ekonomi. Si kryeqyteti politik dhe administrativ i Kosovës, Prishtina është selia e institucioneve kryesore të Kosovës, përfshirë Zyrën e Presidentes, Kuvendin, Kryeministrinë, ministritë, agjencitë dhe misionet diplomatike ndërkombëtare. Qyteti shërben gjithashtu si qendra kryesore e sistemit gjyqësor, me Pallatin e Drejtësisë ku ndodhen Gjykata Kushtetuese, Gjykata Supreme dhe Zyra e Prokurorit të Specializuar. Po ashtu, Prishtina është qendër e arsimit dhe hulumtimit shkencor, me Universitetin e Prishtinës, universitetin më të madh dhe më të vjetër publik në vend, i cili tërheq studentë dhe akademikë nga Kosova dhe jashtë saj. Për më tepër, Prishtina ka përqendrimin më të lartë të bizneseve në vend.⁴¹⁶ Vitaliteti i saj ekonomik tërheq njerëz nga e gjithë Kosova në kërkim të mundësive për punësim, zhvillim profesional dhe sipërmarrje.

Korniza e politikave

Ky seksion shqyrton zotimet të Komunës së Prishtinës për politika në lidhje me transportin e përgjegjshëm ndaj çështjeve gjinore dhe klimatike.

⁴¹⁵ Gjithashtu, aty banojnë edhe 2,138 anëtarë të komunitetit turk (0.9%), 770 serb (0.3%), 356 boshnjak (0.2%), 427 ashkali (0.2%), 57 rom (0.03%), 17 egjiptian (0.007%), 188 goran (0.08%) dhe 515 persona të etnive të tjera (0.2%); ASK, [Popullsia sipas përkatësisë etnike dhe gjinisë në nivel kombëtar dhe komunal për vitet 2011 dhe 2024](#), 2024.

⁴¹⁶ Qyteti ka gjithsej 43,288 biznese të regjistruara, prej të cilave 27,047 janë biznese individuale, 13,977 janë shoqëri me përgjegjësi të kufizuara dhe 1,398 partneritete të përgjithshme (Ministria e Zhvillimit Rajonal, [Profilet Rajonale: Rajoni i Zhvillimit Qendror](#), 2019, f. 25).

Ligji Nr. 06/L-012 për Kryeqytetin e Republikës së Kosovës - Prishtina

Ky ligj, i miratuar në vitin 2018 përcakton statusin juridik të veçantë të Prishtinës, si dhe organizimin dhe funksionimin e saj si kryeqytet i Republikës së Kosovës.⁴¹⁷ Prishtina gëzon shumë kompetenca se një komunë e zakonshme, përfshirë në fushat e sigurisë publike (përmes krijimit të Drejtorisë së saj të Policisë), kujdesit shëndetësor sekondar (menaxhimi i një spitali të përgjithshëm), si dhe në ofrimin e shërbimeve publike (përfshirë krijimin dhe menaxhimin e ndërmarrjeve publike pa nevojën e miratimit nga qeveria). Sipas këtij Ligji, Prishtina duhet të ketë Drejtorinë e saj të Policisë - një njësi e specializuar që operon brenda strukturës së Policisë së Kosovës, por që është e dedikuar ekskluzivisht për territorin dhe nevojat e kryeqytetit. Kjo drejtori është përgjegjëse edhe për zbatimin e rregulloreve të lidhura me transportin. Kryetari/ja i/e Prishtinës propozon udhëheqësin/en e kësaj njësie, ndërsa Kuvendi Komunal ka kompetencën të mbikëqyrë politikat lokale të sigurisë dhe të kërkojë raporte mbi gjendjen e sigurisë. Megjithatë, kjo njësi nuk është formuar ende.

Në aspektin financiar, Kryeqyteti merr grant shtesë vjetor nga buxheti qendror në masën minimale prej 6% të grantit të përgjithshëm komunal, për të mbështetur ushtrimin e kompetencave shtesë. Prishtina ka gjithashtu të drejtë të përfitojë nga investimet kapitale në nivel kombëtar dhe është e obliguar të paraqesë planifikimin e grantit vjetor pranë MFPT. Kryeqyteti po ashtu ka të drejtë ligjore të vendosë taksa shtesë të përshtatura për nevojat e tij specifike, të njohura si “taksa të kryeqytetit”, duke garantuar kështu autonomi fiskale dhe aftësinë për përmbushjen e obligimeve që i takojnë atij si kryeqytet.

Ky ligj nuk përmban asnjë referencë nga aspekti gjinor dhe në mënyrë të vazhdueshme përdor gjuhë të trajtuar në gjininë mashkullore, për shembull duke presupozuar se kryetari është burrë. Pra, ligji është **negativ** nga **aspekti gjinor**.

Plani i veprimit për qytet të gjelbër

Plani i Veprimit për Qytet të Gjelbër për Prishtinën (2021) ka një periudhë zbatimi dhjetë vjeçare dhe fokusohet në fushën e transportit, efikasitetit energjetik, menaxhimit të mbeturinave dhe hapësirave të gjelbra.⁴¹⁸ Ky plan është i **përgjegjshëm** nga **aspekti gjinor**, duke njohur se gratë dhe burrat kanë nevoja të ndryshme.⁴¹⁹ Plani synon të adresojë nevojat specifike të grave në lidhje me transportin publik, stacionet e autobusëve, hapësirat për këmbësorë dhe rrugët për ecje, pasi gratë kanë më pak qasje në vetura private dhe janë më të ekspozuara ndaj sulmeve dhe/ose dhunës seksuale në stacione ose gjatë lëvizjes në këmbë apo me biçikletë.⁴²⁰

Në aspektin e përshtatjes klimatike, plani konstaton se ekziston një kuptim i kufizuar mbi “cënueshmëritë me të cilat mund të përballet rrjeti i transportit, si dhe nuk ka mjaftueshëm dëshmi mbi të cilat do të bazohet një strategji përshtatjeje”.⁴²¹ Gjithashtu, konstatohet se rrjeti aktual i autobusëve është i vjetruar dhe përdor vetura me naftë, duke kontribuar ndjeshëm në ndotjen e rëndë. Përdorimi i veturave sjellë mbingarkesë në trafik, me shpejtësi të ulët mesatare (autobusët mesatarisht 13 km/h në qytet) dhe nivele të larta ndotjeje. Këta faktorë ndikojnë në efikasitetin e sistemit të transportit publik, për shkak të mungesës së infrastrukturës për korsitë e autobusëve,

417 Kuvendi i Republikës së Kosovës, [Ligji Nr. 06/L-012 për Kryeqytetin e Republikës së Kosovës, Prishtinë](#), 2018.

418 Komuna e Prishtinës, https://ebrdgreencities.com/assets/Uploads/PDF/Prishtina-GCAP_ENG_August-2021.pdf Plani i Veprimit për Qytetin e Gjelbër të Prishtinës, 2021.

419 Po aty., f. 4.

420 Po aty., f. 132.

421 Po aty., f. 14.

kontroll të parkimit dhe menaxhim të trafikut.⁴²² Me rritjen varësisë nga automjetet private (vetura dhe motoçikleta) në Prishtinë - të cilat përbëjnë tashmë 51% të transportit dhe janë në rritje - plani thekson nevojën urgjente për një vizion më të qëndrueshëm. Planu propozon një sërë iniciativash politike, përfshirë zhvillimin e një rrjeti më të avancuar autobusësh me korsi prioritare, ndërtimin e më shumë korsive për biçikleta dhe rrugëve për këmbësorë, krijimin e më shumë hapësirave për parkim dhe gjelbërim, si dhe miratimin e një rregullore për ndalimin e përdorimit të automjeteve me emetime të larta ndotjeje. Planu përfshin gjithashtu matjen e cilësisë së ajrit dhe shpejtësisë së trafikut në kryqëzimet rrugore kyçe të qytetit në periudha të ndryshme kohore, duke theksuar se këta faktorë ndikojnë në mënyrë disproporcionale te grupet minoritare, gratë dhe fëmijët, të cilët janë më të rrezikuar si këmbësorë nga aksidentet rrugore dhe nga cilësia e dobët e ajrit. Planu përfshijë projektimin e infrastrukturës për transport dhe të rrugëve për këmbësorë me qasje të përmirësuar për kujdestaret dhe fëmijët, përmirësimin e ndriçimit dhe mbikëqyrjes në stacionet e autobusëve dhe rrugët për këmbësorë me qëllim rritjen e sigurisë së grave, si dhe ofrimin e ulëseve për gratë e moshuara. Masat për përfshirje ekonomike konsiderohen të rëndësishme për familjet me kryefamiljare grua, të cilat shpesh përballen me sfida më të mëdha financiare dhe mbështeten më shumë në ecje dhe transport publik.

Megjithëse plani përmban objektiva, tregues dhe synime për matjen e progresit drejt qëllimeve strategjike, plani nuk përfshin objektiva apo tregues të dedikuar për matjen e progresit ndaj zotimeve për barazi gjinore. Po ashtu, buxheti i propozuar nuk përfshin BPGj-në. Planu parasheh një total investimesh prej 368 milionë euro dhe shpenzime shtesë operative prej 8 milionë eurosh. Megjithatë, nuk përcakton zotime të qarta financimi, duke ofruar vetëm një vlerësim të mundshëm të burimeve: financim nga qyteti, fonde kombëtare apo rajonale, institucione financiare ndërkombëtare, donatorë, sektori privat, partneritete publike-private, publiku i gjerë dhe burime të tjera. Çdo veprim është i koduar me ngjyra për të treguar mekanizmat e mundshëm të financimit. Prandaj, fondet nuk janë ndarë qartë për zbatimin e tij, gjë që mund të ndikojë negativisht. Deri më tani, zbatimi i planit nuk është monitoruar.

Planu i mobilitetit të qëndrueshëm urban

Planu i mobilitetit të qëndrueshëm urban për Prishtinën (PMQU), i miratuar në vitin 2019, synon të përmirësojë sistemet e mobilitetit dhe transportit në qytet gjatë një periudhe 12-vjeçare.⁴²³ Planu fokusohet në zgjerimin e infrastrukturës së transportit publik, shtimin e linjave të autobusëve, krijimin e korsive dhe shtigjeve të dedikuara për këmbësorë dhe çiklistë, si dhe përmirësimin e trotuareve dhe kalimeve, me qëllim rritjen e qasjes për personat me aftësi të kufizuara. Kapitulli mbi "Përmirësimin e Planifikimit të Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban" përfshin një seksion të dedikuar për çështjet gjinore në transport, me qëllim të zvogëlimit të pabarazive gjinore në mobilitet dhe mbështetjes së zhvillimit më miqësor me mjedisin.⁴²⁴ PMQU-i bazohet në të dhënat nga anketa e transportit e vitit 2017, diskutime me palë të interesit dhe grupe të fokusit, për të identifikuar sfidat e mobilitetit që duhet adresuar.⁴²⁵ Megjithëse, ZBGj ka për detyrë të kontribuojë në të gjitha

422 Planu i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban në seksionin tjetër synon të adresojë këto çështje.

423 Komuna e Prishtinës, [Planu i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban i Prishtinës \(PMQU\)](#), 2019.

424 Po aty., f. 117.

425 Po aty., f. 118. PMQU u zhvillua përmes punëtorive me palë të interesit dhe mbledhjes së të dhënave nga opinioni publik. Një sërë grupesh fokusi, të mbajtura në maj 2017, përfshinë zyrtarë komunalë, policinë, universitetet, organizatat e shoqërisë civile, operatorët e transportit, shoqatat e taksistëve dhe organizatat e personave me aftësi të kufizuara, me qëllim mbledhjen e buradimeve rreth pengesave dhe prioriteteve në lëvizshmëri. Në të njëjtën kohë, një anketë online për udhëtime, e realizuar nga maji deri në korrik 2017, grumbulloi afërsisht 1,600 përgjigje (kryesisht nga persona nën moshën 45 vjeç), duke eksploruar preferencat në transport, pengesat për përdorimin e biçikletës dhe arsyet për zgjedhjen e mënyrës së udhëtimit. Gjithashtu, në njëjtën periudhë, një anketë për udhëtime familjare (3,064 banorë në 1,274 familje) dokumentoi mënyrat e udhëtimit, arsyet për përdorimin e transportit publik dhe sjelljet e përditshme. PMQU nuk paraqet të dhëna të ndara sipas gjinisë nga këto anketa.

politikat publike,⁴²⁶ ajo nuk është ftuar të marrë pjesë në grupin punues për hartimin e planit, dhe nuk është kërkuar as rishikimi i tij nga perspektiva gjinore.⁴²⁷

Plani thekson se sistemet urbane të transportit duhet t'u përgjigjen nevojave dhe kërkesave të grave dhe burrave.⁴²⁸ Integrimi i çështjeve gjinore në planifikimin dhe ofrimin e shërbimeve të transportit ndihmon në krijimin e një mjedisi udhëtimi gjithëpërfshirës, thuhet në plan. Poashtu, plani bën thirrje për eliminimin e barrierave në përdorimin e transportit publik, në mënyrë që të gjitha individët të kenë mundësi për të zgjedhur mënyrën e udhëtimit për nevojat e tyre të përditshme. Kjo nënkupton krijimin e një sistemi të sigurt dhe të përshtatshëm që ofron opsione të larmishme udhëtimi për gratë.⁴²⁹ Për këtë arsye, PMQU konsiderohet si plan **i përgjegjshëm nga aspekti gjinor**. Megjithatë, plani nuk përmban pika referimi dhe as synime për matjen e progresit drejt barazisë gjinore.

PMQU-i përmban koncepte fillestare dhe opsione strategjike për menaxhimin e trafikut për udhëtime të qëndrueshme dhe masa për siguri rrugore. Ndërkohë që ky plan është relativisht i përgjithësuar, Komuna ka zhvilluar plane urbane më të detajuara për lagje specifike, të cilat përshkruajnë në mënyrë të saktë gjendjen e rrugëve, trotuareve dhe infrastrukturës.⁴³⁰ Sipas zyrtarëve, është më e lehtë të bëhen ndryshime, si zgjerimi i trotuareve, në zonat në zhvillim sesa në ato tashmë të zhvilluara, ku nevojiten projekte të veçanta ose ndërhyrje ad hoc.⁴³¹

Gjatë periudhës 2019-2030, Komuna e Prishtinës planifikon të investojë 89 milionë euro për zbatimin e PMQU, me fokus në katër fusha: mënyrat aktive dhe hapësirat publike, transportin me vetura dhe parkimin, transportin publik, si dhe cilësinë e jetës në qytet. Aktivitetet dhe investimet janë të planifikuara në faza afatshkurtra, afatmesme dhe afatgjata, me financim të pritshëm nga burime të ndryshme, përfshirë të hyrat vetanake të komunës, grantet qeveritare (granti i përgjithshëm), Infrakos, partneritete publike-private, sektorin privat dhe Ministrinë e Infrastrukturës (tani MMPHI). Buxheti i propozuar garanton sigurimin e fondeve dhe nuk përfshin BPGj-në, gjë që paraqet një sfidë për zbatimin e ti.

PMQU-i parasheh monitorim dhe vlerësim, si dhe raportim të brendshëm dhe publik. Megjithatë, RrGK nuk ka mundur të gjejë asnjë raport zyrtar të monitorimit të publikuar online. Si ky raport i RrGK-së ashtu edhe monitorime të tjera nga shoqëria civile sugjerojnë se plani "po zbatohet me një ritëm të ngadalshëm."⁴³²

Plani lokal i veprimit për barazi gjinore 2024-2026

I miratuar në qershor 2025, ky PLVBGj parasheh një vizion për qeverisje gjithëpërfshirëse dhe drejtësi nga aspekti gjinor, ku të gjithë qytetarët, pavarësisht moshës, gjinisë, etnisë, aftësisë, statusit socio-ekonomik apo identitetit, gëzojnë të drejta dhe mundësi të barabarta dhe kontribuojnë në

426 Qeveria e Republikës së Kosovës, [Rregullorja \(GRK\) Nr. 12/2016 për Detyrat dhe Përgjegjësitë e Zyrtarëve Përgjegjës për Barazinë Gjinore në Ministri dhe Komuna](#). Neni 10, Detyrat dhe përgjegjësitë e zyrtarit/es për barazi gjinore në nivel lokal. ZBGj në nivel lokal kanë për detyrë të "marrin pjesë dhe të kontribuojnë në hartimin e politikave publike në nivel institucional në kuadër të grupeve punuese" (Neni 10, pika 2.2).

427 Intervistë e RrGK-së me zyrtarin e Komunës së Prishtinës, 2024.

428 Komuna e Prishtinës, [Plani i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban të Prishinës \(PMQU\)](#), 2019, f. 117.

429 Po aty., f. 112.

430 Intervistë e RrGK-së me zyrtarin e Komunës së Prishtinës, 2024.

431 Po aty.

432 Arliinda Rushaj Sadiku, Instituti për Politika Zhvillimore (INDEP), [Qytete të Qëndrueshme të Riburrduarit e Urbanizimit në Kosovë](#), mars 2021, f. 23.

mënyrë aktive në barazinë gjinore në të gjitha aspektet e jetës.⁴³³ Plani udhëhiqet nga parimet e Kartës Evropiane për Barazi të Grave dhe Burrave në Jetën Lokale, përfshirë institucionalizimin e integritetit gjinor dhe BPGj-së. Objektivat strategjike përfshijnë: promovimin e barazisë gjinore dhe fuqizimin e grave dhe vajzave me gjithë diversitetin e tyre; përmirësimin e të drejtave ekonomike e sociale dhe qasjen në punësim të denjë; zvogëlimin e pabarazive gjinore në arsim, kulturë dhe sport; si dhe promovimin e shëndetit dhe të drejtave seksuale e riprodhuese. Plani nuk përfshin objektiva që lidhen me mobilitetin dhe ndryshimet klimatike. Secili objektiv është i shoqëruar me rezultate, tregues dhe aktivitete të përcaktuara në një matricë veprimi. Kostoja e përgjithshme e parashikuar për zbatim është 11.3 milionë euro, prej së cilës 11,276,896 euro pritet të mbulohen nga burimet komunale, 55,104 euro nga donatorët, ndërsa 4,054 mbeten të pafinancuara.

Rregullorja për rendin e brendshëm në parkun e Gërmisë

E miratuar nga Kuvendi Komunal i Prishtinës, kjo rregullore përcakton rregullat për mbrojtjen, përdorimin dhe zhvillimin e këtij parku rajonal.⁴³⁴ Rregullorja ndalon çdo aktivitet që mund të dëmtojë biodiversitetin, peizazhin apo sistemet ujore, përfshirë ndërtimet e paligjshme, ndotjen, shpyllëzimin, minierat, gjuetinë dhe futjen e specieve invazive. Parku është zonë e mbrojtur që synon rekreacionin, edukimin dhe ruajtjen e mjedisit. Vizitorët janë të obliguar të ndjekin shtigjet e shënuara, të hedhin mbeturinat në vendet e përcaktuara dhe të shmangin sjelljet shqetësuese. Përdorimi i zjarrit i nënshtrohet rregullave të rrepta, ndërsa kampimi lejohet vetëm në zona të caktuara dhe me leje para-prake. Kullotja e bagëtive dhe aktivitetet bujqësore janë të ndaluara. Të gjitha aktivitetet rekreative duhet të jenë në përputhje me udhëzimet e lëshuara nga Drejtoria e Parqeve.

Drejtoria organizon transportin e vizitorëve drejt parkut dhe mund të autorizojë palë të treta për ta menaxhuar këtë shërbim. Shpejtësia e lëvizjes së automjeteve duhet të kufizohet për të garantuar sigurinë dhe mbrojtjen e mjedisit. Traktorët, makineritë bujqësore dhe kultivatorët lejohen të qarkullojnë me shpejtësi maksimale prej 20 km/h, ndërsa automjetet që transportojnë mallra apo pasagjerë nuk mund të tejkalojnë kufirin prej 30 km/h, përveç rasteve të shërbimeve emergjente. Parkimi është i lejuar vetëm në zona të caktuara, ndërsa hyrja e automjeteve mund t'i nënshtrohet pagesës. Monitorimi duhet të bëhet nga mbikëqyrës të autorizuar dhe inspektorë mjedisorë, ndërsa për shkeljet parashikohen gjoka. Rregullorja parasheh edukim mjedisor dhe nxit sjellje të përgjegjshme nga publiku për ruajtjen e parkut. Rregullorja nuk përfshin perspektivën gjinore dhe është **neutrale** nga aspekti **gjinor**.

Korniza afatmesme e shpenzimeve

Komuna ka përcaktuar disa objektiva në kornizën e saj afatmesme buxhetore (KASH), të cilat synojnë përmirësimin e cilësisë së jetës dhe zhvillimin e qëndrueshëm.⁴³⁵ Ndër objektivat kryesore përfshihen mbrojtja dhe përmirësimi i mjedisit dhe infrastrukturës urbane, menaxhimi i mbledhjes së mbeturinave, si dhe hartimi i planit zhvillimor komunal dhe planeve rregulluese për zonat urbane. Komuna e ka prioritet gjithashtu zhvillimin e kujdesit shëndetësor, mirëqenies sociale dhe arsimit. Objektiva të tjera përfshijnë edhe nxitjen e turizmit malor. KASH nuk përmban asnjë tregues, pika referimi apo objektiv të ndërlidhur me aspektet gjinore në fushën e transportit dhe mobilitetit.

Parashikimet buxhetore për komunën tregojnë një rritje të qëndrueshme për periudhën 2023-2026 (Tabela 39). Granti i Përgjithshëm pritet të rritet nga 26.2 milionë euro në vitin 2023 në 34.3 milionë euro në vitin 2026, ndërsa Granti për Kryeqytetin parashikohet të arrijë në afro 19.6 milionë euro deri në vitin 2026. Edhe të hyrat vetanake priten të rriten, nga rreth 34.2 milionë euro në

433 Komuna e Prishtinës, [Plani Lokal i Veprimit për Barazi Gjinore 2024 – 2026](#), PLVBGj u hartua nga Komuna e Prishtinës me mbështetje nga UN Women Kosova, përmes projektit të financuar nga BE "Programi për Barazi Gjinore".

434 Komuna e Prishtinës, [Rregullore \(K.PR\) 110-230121 për rendin e brendshëm në Parkun e Gërmisë](#), 2014.

435 Komuna e Prishtinës, Drejtoria e Financave, [Korniza Afatmesme Buxhetore 2024-2026](#), 2023.

vitin 2023 në 42.6 milionë euro në vitin 2026. Të hyrat totale parashikohen të rriten nga afërsisht 105.7 milionë euro në vitin 2023 në 136.1 milionë euro në vitin 2026.

Tabela 39. Burimet e parashikuara të të ardhurave të komunës së prishtinës

Burimet e Financimit	Buxheti aktual		Buxheti i planifikuar		Projeksionet			
	2023	%	2024	%	2025	%	2026	%
Grant i Përgjithshëm	26,200,156	25%	29,968,230	24%	32,270,558	25%	34,339,876	25%
Grant për Arsimin	22,483,776	21%	26,506,354	22%	27,301,544	21%	28,120,590	21%
Grant për Kujdesin Shëndetësor	7,512,586	7%	10,456,520	9%	10,979,346	8%	11,528,802	8%
Grant për Kryeqytetin	15,312,600	14%	17,080,800	14%	18,358,380	14%	19,558,800	14%
Të Ardhura të Vetëgjeneruara	34,166,863	32%	38,778,968	32%	40,438,325	31%	42,589,314	31%
Gjithsej	105,675,981	100%	122,790,872	100%	129,348,153	100%	136,137,382	100%

Edhe pse grantet nga niveli qendror i qeverisë ofrojnë pak fleksibilitet, komunat gëzojnë liri mjaft të madhe në gjenerimin dhe shpenzimin e të hyrave vetanake. Kjo u mundëson atyre të rrisin të hyrat për projekte zhvillimore, përfshirë ato në fushën e transportit. Të hyrat vetanake të Komunës së Prishtinës përbëjnë dhe pritet të vazhdojnë të përbëjnë afërsisht një të tretën e buxhetit total, me një ulje të lehtë përqindjeje të hyrave gjatë viteve 2025–2026.

Tabela 40. Të ardhurat vetanake të parashikuara

Përshkrimi	2024	2025	2026
Taksa e lejes së ndërtimit	10,735,140	11,003,796	11,532,137
Legalizimi i ndërtimit pa leje	350,000	400,000	450,000
Lejet mjedisore komunale	600,000	700,000	800,000
Taksa mbi pronën e paluajtshme dhe token	14,905,828	15,371,529	16,269,665
Menaxhimi i mbeturinave	4,338,000	4,338,000	4,338,000
Licenca e biznesit	250,000	300,000	350,000
Taksa për përdorimin e hapësirave publike	100,000	100,000	100,000
Konfiskimi i automjeteve me kamion rimorkimi	100,000	100,000	100,000
Infrastruktura rrugore	3,000,000	3,500,000	4,000,000
Taksa nga kadastra dhe gjeodezia	1,000,000	1,200,000	1,200,000
Të ardhurat nga inspektimet	150,000	150,000	150,000
Taksa për certifikatat dhe dokumentet zyrtare	250,000	250,000	250,000
Taksa e automjeteve	750,000	775,000	800,000
Taksa për shërbimet arsimore	800,000	800,000	800,000
Biblioteka dhe Teatri “Dodona”	20,000	20,000	20,000
Taksa për shërbimet e kujdesit shëndetësor	400,000	400,000	400,000
Të ardhura të tjera të paspecifikuara	15,000	15,000	15,000
Shitja e pronës	15,000	15,000	15,000
Shpronësimet	1,000,000	1,000,000	1,000,000
Gjithsej	38,778,968	40,438,325	42,589,802

Parashikohet që të hyrat të sigurohen nga burimet si lejet e ndërtimit, tarifat për infrastrukturën rrugore, tatimet në pronë dhe tokë, legalizimi i ndërtimeve pa leje dhe tarifat për menaxhimin e mbeturinave (Tabela 40). Të hyra shtesë planifikohen të vijnë nga burime dytësore, si shpronësimet e tokës komunale dhe taksat për shfrytëzimin e hapësirave publike. Megjithatë, të hyrat nuk duket se bazohen në ndonjë analizë të ndikimit gjinor që do të vlerësonte nëse dhe se si mund të ndikojnë ato ndryshe te gratë dhe burrat, apo si mund të kontribuojnë në barazi.

Në vitin 2024, Komuna e Prishtinës raportoi të hyra në vlerë prej afërsisht 32.3 milionë eurosh, gati 7% më pak se sa ishte planifikuar.⁴³⁶ Kjo mospërmbushje e planit u ndikua nga një rënie në disa kategori të të hyrave, përfshirë taksën për pronë, tarifat për legalizim dhe taksat administrative. Të hyrat vetanake të bartura nga vitet paraprake në vitin 2024 arritën në rreth 44.8 milionë euro, nga të cilat 30.4 milionë euro u shpenzuan, ndërsa shuma e mbetur prej 14.4 milionë eurosh u bart për vitin 2025.

Tabela 41. Shpenzimet e planifikuara komunale për 2023-2026

Kategoria e shpenzimeve	Buxheti	Buxheti i planifikuar	Projeksioni i hershëm	
	2023	2024	2025	2026
Paga dhe shtesa	32,470,000	38,000,000	38,500,000	39,000,000
Mallra dhe shërbime	25,000,000	29,000,000	20,000,000	31,000,000
Shpenzime për shërbime komunale	2,700,000	3,000,000	3,500,000	4,000,000
Subvencione dhe transferta	5,150,000	7,000,000	8,000,000	9,000,000
Investime kapitale	40,355,981	45,790,872	49,348,153	53,137,382
Gjithsej	105,675,981	122,790,872	129,348,153	136,137,382

Plani i shpenzimeve komunale për vitet 2023-2026 parashikon një rritje të qëndrueshme në të gjitha kategoritë e buxhetit, duke reflektuar zotimin e komunës për ofrimin e shërbimeve publike dhe zhvillimin e infrastrukturës. Pjesa më e madhe e buxhetit është alokuar për investime kapitale, të cilat pritet të rriten nga 40.3 milionë euro në vitin 2023 në 53.1 milionë euro në vitin 2026.

Dy drejtori mbajnë përgjegjësinë për çështjet që lidhen me transportin dhe mobilitetin. Së pari, Drejtoria e Shërbimeve Publike, Mbrojtjes dhe Shpëtimit është përgjegjëse për mbrojtjen e njerëzve, kafshëve, pronës, trashëgimisë kulturore dhe mjedisit nga fatkeqësitë natyrore dhe të tjera.⁴³⁷ Përgjegjësitë e saj përfshijnë identifikimin dhe monitorimin e rreziqeve nga fatkeqësitë, zbutjen e ndikimeve, zbatimin e rregullave të sigurisë dhe ndërmarrjen e masave parandaluese. Tabela 42 paraqet projektet e planifikuara për periudhën 2024-2026, ndër të cilat disa kanë lidhje me transportin dhe sigurinë. Megjithatë, nuk është e qartë nga Korniza Afatmesme Buxhetore nëse është realizuar ndonjë vlerësim i ndikimit gjinor që të ketë ndikuar në dizajnimin e këtyre projekteve.

⁴³⁶ Komuna e Prishtinës, [Raporti Financiar Buxhetor i Komunës së Prishtinës për Periudhën 1 Janar – 31 Dhjetor 2024](#), 2025.

⁴³⁷ Po aty., f. 38.

Tabela 42. Projektet e planifikuara për 2024-2026

Lista e projekteve	2024	2025	2026
Zgjerimi dhe modernizimi i rrjetit të ndriçimit publik	800,000	2,500,000	1,000,000
Ndriçimi i sinjalistikës për kalimet e këmbësorëve për siguri	300,000	1,000,000	300,000
Ndërtimi dhe modernizimi i semaforëve	3,000,000	5,000,000	2,500,000
Shtylla kundër parkimit dhe shtylla të tërheqshme	400,000	400,000	200,000
Ndërtimi dhe vënia në funksion e kontejnerëve të mbeturinave nëntokësorë dhe gjysmë-nëntokësorë	400,000	1,300,000	200,000
Mirëmbajtja dhe riparimi i ashensorëve në qytet	300,000	500,000	200,000
Projekti i instalimit të kamerave të mbikëqyrjes në qytet	300,000	400,000	200,000
Ridizajnimi dhe ndërtimi i shatërvanëve të qytetit	1,250,000	750,000	-
Sinjalistika horizontale dhe vertikale e trafikut	800,000	800,000	200,000
Rinovimi i fasadës së ndërtesave të vjetra në kryeqytet	200,000	300,000	100,000
Mobilje urbane dhe ndërtimi i barrierave të sigurisë për lëvizshmëri	300,000	500,000	200,000

Së dyti, Drejtoria e Investimeve Kapitale dhe Menaxhimit të Kontraktave është përgjegjëse për planifikimin dhe zbatimin e projekteve të infrastrukturës.⁴³⁸ KASH thekson se misioni i kësaj drejtorie përfshin hartimin e programeve të infrastrukturës në bashkëpunim me komunitetet lokale, duke siguruar përputhshmëri me planet e zhvillimit urban dhe rural. Ajo vendos kriteret për ndërtimin e infrastrukturës rrugore, lëshon leje ndërtimi, si dhe mbikëqyr ndërtimin, rindërtimin dhe mirëmbajtjen e saj, përfshirë sistemet e kanalizimeve, furnizimin me ujë, asfaltimin, ndriçimin publik dhe sinjalizimin rrugor. Gjithashtu, kjo drejtori duhet të sigurojë kontrollin e cilësisë së materialeve të ndërtimit përmes një laboratorit të licencuar, në përputhje me standardet ndërkombëtare dhe ato të BE-së.

Megjithatë MFPT ka përcaktuar si objektiv integrimin e buxhetimit gjinor në të gjitha sektorët - duke konsideruar atë një hap të domosdoshëm për të garantuar parimin e barazisë gjinore - duke përfshirë të gjitha komunat në KASH,⁴³⁹ Komuna e Prishtinës nuk e ka përfshirë BPGj-në në KASH-in e saj.

Buxhetet

Nga buxheti total vjetor prej 171.7 milionë eurosh në vitin 2024, Komuna realizoi 138.2 milionë euro. Janë alokuar 4.4 milionë euro për Trafikun Urban, për të kompensuar humbjet në transportin publik, bazuar në kilometrat e përshkuar. Për më tepër, Komuna nënshkroi një marrëveshje bashkëfinancimi me NPL "Prishtina Parking" në vlerë prej 1 milion eurosh për të mbështetur digjitalizimin e hapësirave publike të parkimit. Nga 89.2 milionë eurot e planifikuara për shpenzime kapitale, u realizuan vetëm 63% (56.4 milionë euro). Kjo linjë buxhetore përfshin investime në rrugë, trotuare, korsitë për biçikleta dhe projekte të tjera infrastrukturore. Për vitin 2025, janë planifikuar shpenzime në vlerë prej 122.7 milionë euro, ndërsa të hyrat e pritshme janë 123.6 milionë euro.⁴⁴⁰ Nga dokumenti buxhetor nuk mund të përcaktohej shuma e ndarë për shpenzimet që lidhen me transportin dhe mobilitetin.

⁴³⁸ Po aty., f. 40.

⁴³⁹ Po aty., f. 5.

⁴⁴⁰ Kuvendi i Republikës së Kosovës [Ligji Nr. 08/L-332 Për Ndarjet Buxhetore për Buxhetin e Republikës së Kosovës për Vitin 2025](#), 2024.

Disa komuna kanë një linjë të veçantë buxhetore për “çështjet gjinore”, në buxhetet e tyre vjetore.⁴⁴¹ Megjithatë, Komuna e Prishtinës nuk ka ndarë asnjë fond për këtë linjë buxhetore as në vitin 2024⁴⁴² dhe as në vitin 2025.⁴⁴³ Po ashtu, buxheti i saj nuk përfshin BPGj-në dhe nuk ka publikuar asnjë shtojcë për BPGj-në, siç është kërkuar nga MFPT për këto dy vite.

//

Qoftë burrë, qoftë grua, një gropë në rrugë është problem për të dy.
-Zyrtare, Prishtinë

Megjithëse politikat e Prishtinës tregojnë njëfarë vëmendje ndaj barazisë gjinore, kjo nuk reflektohet në buxhetet e saj. Intervistat me zyrtarë tregojnë se njohuritë dhe kapacitetet për zbatimin e buxhetimit gjinor janë ende të kufizuara dhe kërkojnë përmirësim. Një zyrtar, për shembull, vuri në dukje se si gratë dhe burrat përballen me probleme të përbashkëta, si trotualet e këqija dhe siguria rrugore - por gratë mund të përjetojnë më shumë vështirësi, kur ecin me këpucë të caktuara mbi sipërfaqe të dëmtuara. Kjo tregon për një mungesë thelluar të njohurive mbi sfidat specifike të mobilitetit me të cilat përballen gratë, veçanërisht për shkak të rolit të tyre në kujdes dhe angazhime të tjera të përditshme. Investimet në infrastrukturë që favorizojnë automjetet mbi këmbësorët mund të krijojnë implikime gjinore, duke ndikuar negativisht në mënyrë disproporcionale te gratë - përveç çështjeve të tjera të diskutuara në këtë raport.

Mënyrat e transportit në Prishtinë

Prishtina ofron opsione të ndryshme transporti publik dhe privat, përfshirë autobusët, taksitë dhe furgonët. Edhe pse Komuna “trashëgoi” disa sfida në sektorin e transportit, si rrugët e ngushta dhe planifikimi i dobët i qytetit, ajo ka ndërmarrë veprime për ta bërë transportin publik më të qashtë për gratë, personat me aftësi të kufizuara dhe të rriturit.⁴⁴⁴ Ky seksion diskuton praktikën e mira dhe sfidat që mbeten në lidhje me mënyrat e ndryshme të transportit.

//

Prishtina trashëgoi një sistem të vjetër transporti dhe ka ende shumë për të përmirësuar.
-Zyrtare, Prishtinë

Autobusët

Transporti publik u themelua në vitin 1976 me krijimin e “Trafikut Urban” si ndërmarrje publike komunale. Në vitin 2000, po i njeiti u regjistrua si subjekt biznesi. Pas ndryshimeve ligjore, Trafiku Urban u ristrukturua si shoqëri aksionare nën Komunën në vitin 2012.⁴⁴⁵ Trafiku Urban operon

441 Kuvendi i Republikës së Kosovës, [Ligji Nr. 08/L-260 Për Ndarjet Buxhetore për Buxhetin e Republikës së Kosovës për Vitin 2024](#), 2023.

442 Po aty, f. 221-225.

443 Kuvendi i Republikës së Kosovës, [Ligji Nr. 08/L-332 Për Ndarjet Buxhetore për Buxhetin e Republikës së Kosovës për Vitin 2025](#), 2024.

444 Vëzhgimet si dhe intervistat të RrGK-së me zyrtarë komunalë.

445 Kuvendi i Republikës së Kosovës, [Ligji nr. 04/L-111 ndryshoi Ligjin nr. 03/L-087 për Ndërmarrjet Publike](#), 2008. Ky ligj i dha ndërmarrjeve më shumë autonomi në menaxhim dhe hapi mundësi për investime në transportin publik. Si shoqëri aksionare, aksionet e saj zotërohen nga aksionarët përkatës.

shumicën dërrmuese të transportit me autobus në Komunë. Përveç kësaj, Komuna ka nënshkruar 26 kontrata me operatorë privatë për të siguruar një sistem të përbashkët biletash. Këto kompani janë të detyruara të përmirësojnë autobusët e tyre brenda një viti për të përmbushur standardet që Komuna ka vendosur, në mënyrë që të vazhdoen kontratat e tyre.

Plani i biznesit për Trafikun Urban 2024-2025 parashikonte disa përmirësime, duke përfshirë Wi-Fi falas në autobusë, digjitalizimin e plotë të pagesave përmes kartave elektronike dhe bankare, si dhe instalimin e kiosqeve në stacionet e autobusëve.⁴⁴⁶ Ky plan synonte gjithashtu të përmirësonte qasjen për personat me aftësi të kufizuara, duke instaluar pajisje sinjalizimi audio dhe vizual në autobusë dhe në stacionet e autobusëve deri në fund të vitit 2024. Këto plane ende nuk janë zbatuar.

Në vitin 2024, Trafiku Urban gjeneroi të ardhura në vlerë prej 8.9 milionë euro.⁴⁴⁷ Burimi kryesor ishte shitja e biletave, me një total prej 4.2 milionë eurosh, ndërsa Kontrata për Shërbime Publike (KShP) me Komunën siguroi rreth 4.6 milionë euro. Trafiku Urban mori një bonus prej 0.15 milionë eurosh të bazuar në performancë në kuadër të KShP-së dhe 0.06 milionë euro nga të ardhura të tjera. Të ardhurat nga shitja e biletave ishin 0.49% më të ulëta se në vitin 2023, pjesërisht për shkak të biletës së re të unifikuar prej 0.80 eurosh, e vlefshme për të gjitha linjat e autobusëve të Trafikut Urban për përdorim brenda 24 orëve. Shpenzimet totale të Trafikut Urban në vitin 2024 arritën në rreth 8.3 milionë euro.⁴⁴⁸ Trafiku Urban ka zhvilluar 33 procedura prokurimi, që rezultuan në nënshkrimin e 25 kontratave me vlerë 410,309 eurosh.⁴⁴⁹ Dosjet e prokurimit nuk përfshinin asnjë kriter që lidhej me aspektin gjinor.⁴⁵⁰ Trafiku Urban operon 11 linja autobusësh me gjithsej 52 autobusë, secili me 35 ulëse (Tabela 43)⁴⁵¹ Lejohet që pasagjerët të qëndrojnë në këmbë gjatë udhëtimit në rrugët urbane.⁴⁵²

Tabela 43. Linjat e autobusëve urban të trafikut, vozitësit/et, dhe konduktorët/et në 2025

Linja e autobusit	Rruga	# i Autobusëve	Vozitësi/ja e Autobusëve		Konduktorët/et	
			Gra	Burra	Gra	Burra
Linja 1	Bregu i Diellit - Fushë Kosovë	9	1	17	-	18
Linja 1A	Stacioni i Autobusëve - Prishtinë - Aeroport	1	2		2	
Linja 3B	Bërnice e Ultë - Rrethi i Matiqanit	1	-	22	-	2
Linja 3C	Sinidoll - Bregu i Diellit	6	-	12	2	10
Linja 4	Lagjja Mat - Parku i Gërmisë	18	-	36	2	34
Linja 7C	Kalabri - Qendër - Kalabri	4	-	8	3	9
Linja15	Prishtinë - Keçekollë - Prapashiticë	1	-	2	-	2
Linja19	Kishnicë - Gracanice - Prishtinë	1	-	2	-	2
Linja 3	Mat - Bardhosh	11	-	22	-	23
Gjithsej		52	2%	98%	8%	92%

446 Trafiku Urban, N.P.K. "Trafiku Urban" SH.A. Prishtinë Plani i Biznesit për vitin 2024-2026, 2023.

447 Trafiku Urban, Raporti Vjetor 2024, 2025.

448 Po aty.

449 Po aty.

450 RrGK, analiza e dosjeve të prokurimit mbi prokurimin elektronik, 2024.

451 Korrespondenca e RrGK-së me Trafikun Urban, mars 2025. Që nga korriku 2025, faqja e internetit e Trafikut Urban bëri të ditur se kishte 51 autobusë dhe nëntë linja.

452 Kuvendi i Republikës së Kosovës, Ligji nr. 08/L-186 për dispozitat e trafikut rrugor, 2024.

Trafiku Urban ka 125 shoferë autobusi, nga të cilët 98% janë burra dhe vetëm 2% gra.⁴⁵³ Gjithashtu ka të punësuar 114 konduktorë që shesin bileta (92% burra dhe 8% gra). Trafiku Urban raporton se organizon trajnime të rregullta për stafin e vet, të cilat mbahen para dhe gjatë punësimit, në përputhje me Ligjin Nr. 04/L-161 për Sigurinë dhe Shëndetin në Punë si dhe me nevojat e ndërmarrjes. Në vitin 2024, shoferët dhe konduktorët ndoqën trajnime mbi tema të ndryshme, përfshirë aksidentet dhe sigurinë në trafik, ndihmën e parë, rëndësinë e shëndetit mendor, menaxhimin e stresit, marrëdhëniet ndërpersonale, si dhe rregulloret mbi përgjegjësitë disiplinore dhe materiale. Trafiku Urban ende nuk e ka trajnuar stafin për identifikimin, parandalimin dhe adresimin e ngacmimit seksual midis stafit dhe/ose pasagjerëve të autobusit.⁴⁵⁴

Kodi i Etikës i Trafikut Urban e definon ngacmimin seksual si:

veprime të padëshiruara me natyrë seksuale, kërkesa për favore seksuale dhe sjellje të tjera verbale ose fizike me natyrë seksuale, kur:

- Një punonjësi/es kërkohet t'i nënshtrohet kësaj sjelljeje si kusht për punësim, ngritje në detyrë ose vlerësim të performancës;
- Vendimet për punësimin bazohen në faktin nëse punonjësi/ja i nënshtrohet apo refuzon një sjellje të tillë, ose kur kjo sjellje ndërhyr në mënyrë të paarsyeshme në performancën e punonjësit/es ose krijon një mjedis pune kërcënues, armiqësor apo ofendues.⁴⁵⁵

Nëse një punonjës/e përjeton apo është dëshmitar/e i/e ngacmimit, ajo/ai duhet ta raportojë incidentin tek mbikëqyrësi/ja i/e drejtpërdrejtë. Nëse mbikëqyrësi/ja nuk është i/e disponueshëm/me, është i/e përfshirë në incident, ose punonjësja/i ndjehet në siklet për ta raportuar tek ai/ajo, incidenti duhet të raportohet te Drejtori/ja i/e Departamentit ose te Drejtori/ja i/e Burimeve Njerëzore. Mbikëqyrësit janë të obliguar të raportojnë të gjitha ankesat tek Drejtori/ja e Burimeve Njerëzore. Kodi garanton se të gjitha raportimet e bëra në mirëbesim do të trajtohen me konfidencialitet dhe se asnjë punonjës/e nuk do të përballet me hakmarrje. Trafiku Urban ka miratuar gjithashtu një politikë të tolerancës zero ndaj dhunës në vendin e punës.⁴⁵⁶ Çdo akt apo kërcënim për dhunë fizike, përfshirë frikësimin, ngacmimin, presionin apo përdorimin e forcës, ndalohej rreptësisht. Kjo përfshin kërcënimet apo aktet e dhunshme brenda apo jashtë ambienteve të kompanisë, dëmtimin e pronës, përndjekjen, përdorimin e gjuhës kërcënuese apo armëve, si dhe çdo sjellje që cenon dinjitetin e kolegëve apo reputacionin e kompanisë.

Rregullorja 01/2025 për përgjegjësinë disiplinore dhe materiale përcakton masat dhe procedurat disiplinore që zbatohen për shkeljet disiplinore të punonjësve individualë apo grupeve punuese.⁴⁵⁷ Ajo definon përgjegjësitë, llojet e shkeljeve dhe hapat për iniciimin e masave disiplinore, përfshirë vërejtjet, pezullimin dhe ndërprerjen e marrëdhënies së punës. Rregullorja parasheh edhe pezullimin me pagesë apo pa pagesë, si dhe të drejtën e punëdhënësit për të kërkuar kompensim material në rast dëmtimi apo sjelljeje të pahijshme. Kodi i sjelljes dhe Rregullorja zbatohen kryesisht për punonjësit dhe nuk ofrojnë udhëzime të qarta për trajtimin e rasteve të ngacmimit seksual apo dhunës së ushtruar nga klientët. Sipas legjislacionit në fuqi në Kosovë, policia duhet të njoftohet menjëherë kur ndodhin raste të tilla.⁴⁵⁸ Nëse rasti përfshin stafin e Trafikut Urban, kompania ndërmerr masa disiplinore në përputhje me rregulloret e saj të brendshme.⁴⁵⁹

453 Korrespondencë e RrGK-së me Trafikun Urban, mars 2025.

454 RrGK, korrespondencë me Trafikun Urban, gusht 2025.

455 Trafiku Urban, [Kodi i Sjelljes](#), 2025.

456 Po aty.

457 Trafiku Urban, [Rregullore 01/2025 mbi Përgjegjësinë Disiplinore dhe Materiale në NPK "Trafiku Urban" SHA](#), 2025.

458 Kuvendi i Republikës së Kosovës, [Kodi Nr. 06/L-074 Kodi Penal i Republikës së Kosovës](#), 2019.

459 Korrespondencë e RrGK-së me Trafikun Urban, mars 2025.

Trafiku Urban pranon mesatarisht rreth 35 ankesa në muaj që lidhen me pasagjerë/e, shoferë/e dhe konduktorë/e.⁴⁶⁰ Këto shqyrtohen fillimisht nga Zyrtari për Shqyrtimin e Ankesave. Në varësi të natyrës së secilit rast, disa i përcillen Komisionit të Ankesave të Trafikut Urban për vlerësim të thelluar. Trafiku Urban nuk ka ofruar të dhëna të ndara sipas gjinisë lidhur me parashtruesin e ankesës, shoferin, pasagjerin apo konduktorin. Trafiku Urban nuk ka pranuar asnjë raportim për ngacmim seksual. Megjithatë, pasagjerët kanë raportuar se kanë përjetuar ngacmim.⁴⁶¹

Kushtet ekstreme të motit, si shiu, bora ose stuhitë ndikojnë negativisht në shërbimet e autobusëve. Si pasagjerët ashtu edhe stafi përballen me sfida, si vonesat për shkak të trafikut të ngarkuar në qytet.⁴⁶² Këto kushte e bëjnë të vështirë respektimin e orareve të nisjes dhe mbërritjes. Kur ndodh një ndryshim në drejtimin apo funksionimin e ndonjë linje, Trafiku Urban përpaket të njoftojë publikun në kohë.⁴⁶³ Njoftimet publikohen përmes rrjeteve sociale dhe faqes zyrtare të Trafikut Urban, megjithatë, informacioni i tillë nuk ofrohet gjithmonë.⁴⁶⁴

Për të lehtësuar udhëtimin, Komuna mori dy vendime në vitin 2025. Së pari, u prezantua një sistem i unifikuar i biletave, i cili mundëson përdorimin e të njëjtës biletë si në autobusët publikë ashtu edhe në ata privatë. Në sistemin e mëparshëm, kërkoheshin bileta të ndara. Së dyti, ky sistem u zgjerua edhe për udhëtimet ndërkomunale. Për shembull, pasagjerët që vijnë nga komuna të tjera tani mund të përdorin biletën e autobusit ndërkomunal për të vazhduar udhëtimin me autobusët e Trafikut Urban brenda Prishtinës, pa pasur nevojë për pagesë shtesë. Këto masa e lehtësojnë qasjen dhe përballueshmërinë e kostos së transportit në Prishtinë.⁴⁶⁵ Edhe pse është bërë përparim në digjitalizimin e sistemit të biletave për autobusë (p.sh. bileta online, ditore apo për disa udhëtime), ky transformim është ende në fazat e hershme.⁴⁶⁶ Biletat mund të blihen përmes SMS-it, por ky sistem ende nuk ofron opsionin për abonime mujore.

Nga prilli deri në dhjetor të vitit 2024, RrGK vëzhgoi nëntë linjat ekzistuese të autobusëve gjatë një dite pune dhe gjatë fundjavës, në tri orare të ndryshme: rreth orës 08:00 (për të vëzhguar udhëtarët e mëngjesit), në orën 12:00 (përdoruesit/et gjatë ditës) dhe në orën 16:00 (udhëtarët e pasdites dhe mbrëmjes). Vëzhgimi përfshinte monitorimin e fluksit të pasagjerëve, gjinisë së tyre, kushteve të autobusëve dhe cilësisë së përgjithshme të shërbimit.⁴⁶⁷

Udhëtimet gjatë ditëve të javës zgjatnin mesatarisht më shumë sesa ato gjatë fundjavës (Tabela 44). Në përgjithësi, aplikacioni i Trafikut Urban pasqyrore me saktësi kohën e mbërritjes së secilit autobus. Megjithatë, orari në uebfaqe ishte i vjetruar dhe nuk përputhej me vendndodhjet e stacioneve të shënuara në aplikacion.⁴⁶⁸

460 Po aty.

461 asagjeri në Linjën 1A, vëzhgime nga RrGK, dhe pjesëmarrësit në sondazhin e RrMBPGJ.

462 Vëzhgimi nga RrGK.

Po aty.

464 Monitorimi i informacionit nga RrGK gjatë ndërprerjeve të shërbimeve, 2024-2025.

465 Grupi i fokusit i RrGK-së në Prishtinë, 2025.

466 Trafiku Urban, N.P.K. "Trafiku Urban" SH.A. Prishtinë Plani i Biznesit për vitin 2024 – 2026, 2023.

467 Në total, një mostër e rastësishme prej 1,923 pasagjerësh u vëzhgua gjatë ditëve të javës dhe 1,141 gjatë fundjavave. Për gjetje të mëtejshme të detajuara në lidhje me monitorimin e autobusëve, shih Shtojcën 6.

468 Trafiku Urban, [Faqe interneti](#), qasur më 10 korrik 2025.

Tabela 44. Oraret e autobusëve urbanë të trafikut dhe pasagjerët e vëzhguar

Linjat e autobusëve ⁴⁶⁹	1	1A	3	4	15	3B	3C	7C	19
Frekuenca mesatare e ndalesave të autobusëve	21	4	27	26	23	25	20	16	7
Koha mesatare totale gjatë ditëve të javës (minuta)	74	37	57	63	61	59	35	45	31
Koha mesatare totale gjatë fundjavës (minuta)	47	35	36	41	53	41	35	30	22
Gjithsej pasagjerë gjatë ditëve të javës	413	31	438	315	107	255	192	145	27
Gjithsej pasagjerë gjatë fundjavës	229	26	218	165	44	192	131	118	18
Pasagjerë në këmbë gjatë ditëve të javës	176	4	333	210	2	150	87	16	0
Pasagjerë në këmbë fundjavë	124	0	113	60	0	87	26	13	0
Pasagjere gra ditë jave	32%	35%	58%	55%	34%	60%	40%	70%	74%
Pasagjerë burra ditë jave	68%	65%	42%	45%	66%	40%	60%	30%	26%
Pasagjere gra – fundjavë	51%	42%	36%	36%	61%	48%	60%	61%	33%
Pasagjerë burra fundjavë	49%	58%	64%	64%	39%	52%	40%	39%	67%
Pasagjere gra në këmbë ditë jave	40%	25%	59%	38%	0%	51%	49%	63%	0%
Pasagjerë burra në këmbë ditë jave	60%	75%	41%	62%	0%	49%	51%	38%	0%
Pasagjerë gra në këmbë fundjavë	52%	0%	70%	62%	0%	66%	47%	50%	0%
Pasagjerë burra në këmbë fundjavë	48%	0%	30%	38%	0%	34%	53%	50%	0%

Në përgjithësi, 51% e pasagjerëve të vëzhguar gjatë ditëve të javës në të gjitha linjat e autobusëve ishin gra, ndërsa 49% burra. Gjatë fundjavave, 48% e pasagjerëve ishin gra dhe 52% burra. Ndjeshëm më shumë gra se burra duket se përdornin disa linja të caktuara të autobusëve gjatë ditëve të javës (3B, 7C, 19), ndërsa më shumë burra përdornin linjat 1, 1A, 15 dhe 3C. Gjatë fundjavës, më pak gra se burra udhëtonin me linjat 3, 4 dhe 19, ndërsa më pak burra me linjat 15, 3C dhe 7C.

Gjatë ditëve të javës, 51% e pasagjerëve të vëzhguar qëndronin në këmbë, ndërsa kjo përqindje u ul në 37% gjatë fundjavës. Nga pasagjerët që udhëtonin në këmbë gjatë javës, 53% ishin gra, ndërsa në fundjavë gratë përbënin 58% të tyre.

Linja e autobusit 3, që lidh Matin me Bardhoshin rezultoi veçanërisht e mbingarkuar. Në një rast, çanta e një djali mbeti e zënë në derën që mbyllej. Për shkak të mungesës së hapësirës, konduktori u kërkoi pasagjerëve të prisnin autobusin tjetër. Edhe linja 1, që lidh Fushë Kosovën me Prishtinën, ishte ndër më të ngarkuarat, duke shërbyer si lidhje kryesore për banorët e kësaj komune satelitore me vendin e punës dhe shkollimit në kryeqytet. Kjo linjë karakterizohet nga mbipopullim i vazhdueshëm, që e bën të vështirë lëvizjen brenda autobusit, sidomos pranë dyerve.⁴⁷⁰ Hapësirat e dedikuara për karrocën e fëmijëve dhe për personat me aftësi të kufizuara shpesh ishin të zëna nga pasagjerë që qëndronin në këmbë, gjë që e bënte të pamundur hipjen e grave me karroca. Ventilimi i dobët kontribuonte në një mjedis me erë të pakëndshme. Sipas një konduktori, shumë të moshuar përfitojnë nga udhëtimi falas dhe përdorin autobusët pa ndonjë qëllim të caktuar, gjë që ndikon në mbingarkesë. I njëjti konduktor theksoi se gratë zakonisht e paguajnë biletën, ndër-

469 Rrugët janë të dukshme në Tabelën 43.

470 Vëzhgimi i RrGK-së, 2024; Grupi i fokusit i RrGK-së në Prishtinë, 2025.

sa burrat shpesh përpiqen të mashtrojnë duke përdorur bileta të skaduara. Përkundër numrit të madh të pasagjerëve, kjo linjë nuk sjell fitim, pasi shumica e pasagjerëve i përkasin kategorive që përjashtohen nga pagesa.

“

Stacionet e autobusëve po barazohen me trotualet, kështu që mund të mos ketë më nevojë për autobusë të posaçëm.

- Zyrtar/e, Prishtinë

Ndërkohë, linja e autobusit 1A, që lidh stacionin kryesor të autobusëve në Prishtinë me aeroportin, zakonisht ka pak pasagjerë. Bileta kushton më shtrenjtë (3 €) dhe autobusi ndalet në pak stacione, gjë që mund të shpjegojë pse banorët e Fushë Kosovës nuk e përdorin, edhe pse kalon nëpër komunën e tyre. Pasagjerët shpesh vendosin valixhet në hapësirat e rezervuara për personat me aftësi të kufizuara ose për prindërit me karroca, duke penguar qasjen. Edhe pse gjatë vëzhgimeve të RrGK-së nuk hipi asnjë pasagjer me aftësi të kufizuara apo me karrocë, kjo mund të paraqesë problem në rast se ndonjëri prej tyre dëshiron të udhëtojë. Autobusët që shërbejnë për aeroportet ndoshta duhet të jenë të pajisur me hapësira për bagazhe, siç ndodh në shumicën e qyteteve evropiane.

“

Njëherë, dyert u mbyllën shumë shpejt teksa po kaloja mes tyre, dhe njerëzit në autobus filluan bërtisnin: “Po e vrisni!” “Po e vrisni!”, pasi unë jam e verbër dhe nuk mund të shihja kur dyert u mbyllë.

- Grua e verbër, Prishtinë

Gratë pjesëmarrëse në anketë shprehën shqetësime lidhur me lidhjen e dobët ndërmjet lagjeve, si Parku i Gërmisë dhe fakultetet universitare, si dhe për mungesën ose qasjen e kufizuar dhe të parregullt në transport në zonat periferike, si Kolovica dhe Arbëria.⁴⁷¹ Si gratë, ashtu edhe burrat, theksuan nevojën për të shtuar numrin dhe shpeshtësinë e autobusëve, duke vënë në dukje se shërbimet aktuale janë të mbingarkuara, të rralla dhe të pasigurta. Ata kërkuan linja të reja, më të shkurtra, të sakta dhe më efikase, me korsi të dedikuara vetëm për autobusë për të shmangur vonesat nga trafiku, si dhe shtrirjen e këtyre linjave në gjitha zonat e qytetit, jo vetëm përgjatë rrugëve kryesore. Po ashtu, kërkuan që autobusët të funksionojnë më gjatë në mbrëmje, si dhe bënë thirrje për ndërtimin e stacioneve të autobusëve me strehë dhe të pajisura më mirë.

Gratë kërkuan gjithashtu inspektime më të rregullta dhe më të mira nga ana e komunës për të siguruar që autobusët përmbushin standardet minimale të përcaktuara.

Në faqen e tij zyrtare, Trafiku Urban përmend se personat me aftësi të kufizuara përfitojnë shërbime falas, por nuk përmend asistentët e tyre personalë.⁴⁷² Personat me aftësi të kufizuara në Prishtinë përballen me shumë sfida për të pasur qasje në transportin publik me autobus. Edhe

471 RrMBPGj, MNForce, anketë, 2024.

472 Trafiku Urban, “[Përjashtimet nga tarifat e autobusëve](#)”, 2022. Siç është cekur, ligjet parashohin që personi me aftësi të kufizuara dhe asistenti i tij/saj personal të përfitojnë transport urban falas (Kuvendi i Republikës së Kosovës, [Ligji nr. 04/L-092 për personat e verbër](#) and [Ligji nr. 05/L-067 për statusin dhe të drejtat e personave me paraplegji dhe tetraplegji](#), 2016).

pse autobusët më të rinj të Trafikut Urban kanë rampa manuale që mundësojnë rregullimin e lartësisë së autobusit, ato përdoren rrallë.⁴⁷³ Si pasojë, përdoruesit e karrocave shpesh duhet të mbështeten në ndihmën pasagjerëve të tjerë. Autobusët nuk janë të pajisur me sinjalistikë në Braille apo me njoftime zanore për ndalesat, dhe ndonjëherë as nuk ndalen në stacionet përkatëse. Kjo e vështirëson orientimin për personat e verbër, përveç rasteve kur udhëtojnë me asistent personal. “Mund të ndalemi në stacionin e gabuar, të mendojmë se jemi diku tjetër dhe të detyrohemi t’i pyesim kalimtarët se ku ndodhemi”, i tha një person i verbër RrGK-së.

Po ashtu, ndodh që autobusët të mos ndalen pranë trotuareve, qoftë për shkak të pakujdesisë së shoferit, qoftë për shkak të veturave që bllokojnë stacionin. Kjo e vështirëson hyrjen në autobus për personat me aftësi të kufizuara dhe për prindërit me karroca fëmijësh (kryesisht gra). Dyert që mbyllen shpejt mund të përbëjnë rrezik për sigurinë, veçanërisht për personat me aftësi të kufizuara.⁴⁷⁴

Infrastruktura rrugore dhe e trotuareve

PMQU ka identifikuar disa sfida, përfshirë bllokimet në trafik të shkaktuara nga rritja e shpejtë e popullsisë, mungesën e hapësirave të mjaftueshme për parkim, parkimin e veturave në trotuare, ndezjen e motorëve gjatë qëndrimit në vend, ndotjen akustike – veçanërisht nga motoçikletat – si dhe problemet e kahmotshme me infrastrukturën.⁴⁷⁵ Trotualet e qytetit vazhdojnë të jenë kryesisht të paqasshme, me tabela trafiku dhe shtylla elektrike në hapësira të ngushta, bordura të larta dhe të pjerrëta në mënyrë të papërshtatshme, rampa të pjerrëta ose të bllokuara, mungesë ulësesh për pushim dhe sipërfaqe jo të rrafshta apo të dëmtuara.⁴⁷⁶ Ndërtesat publike shpesh nuk kanë rampa që përmbushin standardet e qasjes; kalimet për këmbësorë janë të bllokuara nga pengesa; dhe zonat ndarëse (**ishujt**) mes korsive të trafikut janë shumë të ngushta për të siguruar kalim të sigurt. Shumë pak hapësira parkimi janë të rezervuara për persona me aftësi të kufizuara, dhe ato shpesh zihen nga vetura të tjera pa asnjë pasojë.

Mbikalimet dhe nënkalishtet janë të mirëmbajtura dobët, duke krijuar probleme si për sigurinë ashtu edhe për qasjen. Nënkalishtet shpesh përmythen pas reshjeve, ndërsa nënkalishti në lagjen Kalabria nuk ka ndriçim.⁴⁷⁷ Nënkalishti në rrugën M2 (në pjesën veriore të Prishtinës), është i papërfunduar dhe nuk ofron dalje për në anën tjetër, duke detyruar qytetarët të kalojnë rrethrotullimin e rrezikshëm dhe të mbingarkuar, i cili nuk ka kalime për këmbësorë.⁴⁷⁸ Mbikalimi në rrugën Fehmi Lladrovci është i dëmtuar, me erë të rëndë dhe të pakëndshme; gjatë verës mbikalimi bëhet përvëlues për shkak të nxehtësisë që grumbullohet brenda. Ky mbikalim nuk është i përdorshëm për karrocën e fëmijëve apo për karrocën për personat me aftësi të kufizuara. Meqenëse afër tij ndodhen semaforë dhe kalime për këmbësorë, shumica e qytetarëve zgjedhin t’i përdorin ato, duke shmangur mbikalimin që konsiderohet i pakëndshëm dhe jo funksional.

473 Vëzhgim i RrGK-së, 2024. Një shkak i mundshëm i identifikuar ishte se që nga janari 2025, operatorët privatë të autobusëve paguhen 2.49 euro për kilometër të përshkruar (Katrör, “[Nga 2025-ta të gjithë autobusët duhet të jenë njësoj](#)”, 13 July 2024). Sipas pjesëmarrësve në studim, kjo mund t’i ketë stimuluar shoferët të përshkojnë më shumë kilometra më shpejt, në vend që të kujdesen për pasagjerët në autobus (Grup i fokusit i RrGK-së në Prishtinë, 2025).

474 RrGK-ja e vërejtë këtë gjë edhe në autobusë të tjerë, siç është linja e autobusëve 3C.

475 Komuna e Prishtinës, [Plani i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban për Prishtinën \(PMQU\)](#), 2019.

476 Vëzhgimi, intervistat dhe grupet e fokusit të RrGK-së, 2024–2025. Gjatë periudhës gusht – nëntor 2024 dhe qershor – korrik 2025, rrugët e vëzhguara nga RrGK në Prishtinë përfshinin: Ilaz Kodra, Agim Ramadani, Ahmet Krasniqi, Kosta Novaković, Enver Maloku, Muharrem Fejza, Rober Doll, UÇK, Bajram Kelburradi, Ilir Konushevci, Luan Haradinaj, Migjeni, Rruga B dhe Rrethi me Flamur. Këto u përzgjedhën si disa nga arteriet kryesore në Prishtinë, që ndikojnë përqindjen më të madhe të popullsisë.

477 Facebook, [Vrojtuesit e Lagjes - Prishtinë](#), 9 qershor 2024.

478 [Google Maps](#), qasur më 17 korrik 2025 (Vëzhgim i RrGK-së, 2024). Kjo është nën juridiksionin e nivelit kombëtar.

Infrastruktura e dobët paraqet sfida shtesë për qasjen e karrocave, banorëve të moshuar dhe personave me aftësi të kufizuara.⁴⁷⁹ Fëmijët rrezikohen, pasi prindërit (zakonisht nënat) detyrohen t'i shtyjnë karrocën nëpër rrugë të ngarkuara me trafik, për shkak të veturave të parkuara mbi trotuare, mungesës së tyre ose pamundësisë për t'i kaluar. Përdoruesit e karrocave rrallëherë mund të qasen në trotuare. Një plan veprimi për personat me aftësi të kufizuara është hartuar në konsultim me organizatat lokale të shoqërisë civile, përfshirë Handikos-in, por sfidat vazhdojnë, veçanërisht sa i përket pjerrësive të pastandardizuara dhe mungesës së ashensorëve në ndërtesat publike.⁴⁸⁰

//

Një komitet konsultativ për personat me aftësi të kufizuara dikur ishte aktiv, por aktualisht nuk funksionon për shkak të mungesës së mbështetjes financiare dhe mandateve të skaduara.

- Zyrtare, Prishtinë

Për qytetarët e verbër, janë instaluar pllaka taktile në disa zona, kryesisht në qendër të qytetit. Megjithatë, ato shpesh mungojnë ose nuk mirëmbahen siç duhet, siç tregohet në Figurën 4. Ka mungesë të shiritave paralajmërues taktil në stacionet e autobusëve, kalimet për këmbësorë dhe shkallë. Po ashtu, mungojnë sinjalet zanore, butona në Braille dhe kontrastet e ngjyrave në shkallë apo elemente vertikale, gjë që kufizon ndjeshëm lëvizshmërinë e personave me dëmtim të pamurit. Butonët për këmbësorë që aktivizojnë semaforët zakonisht janë të vendosur shumë lart, duke i bërë të paarrtshëm për fëmijët, personat në karrocë dhe të tjerë me lëvizshmëri të kufizuar (Figura 5). Për më tepër, shumë prej këtyre butonëve nuk funksionojnë dhe nuk kanë sinjal zanor, duke krijuar sfida serioze për qasjen e personave të verbër dhe atyre me shikim të dëmtuar.⁴⁸¹



Figura 4. Vendosja e pllakave taktile në Prishtinë



Figura 5. Butonat në semaforë janë të paarrtshëm ose

479 Anketa, vëzhgimi, intervistat dhe grupet e fokusit të RrGK-së 2024-2025.

480 Intervistë e RrGK-së me një zyrtar komunal, 2024. RrGK nuk ka mundur të gjejë këtë plan online.

481 Vëzhgim i RrGK-së, 2024-2025.



Biçikletat e Prishtinës

Në vitin 2024, Komuna e Prishtinës e nisi zyrtarisht programin e saj të dhënies me qira të biçikletave, "Prishtina Bikes". Për të marrë me qira një biçikletë, përdoruesit duhet të regjistrohen përmes aplikacionit mobil "Nextbike", përmes të cilit mund të gjejnë biçikleta, t'i zhblokojnë ato duke skanuar një kod QR, si dhe të menaxhojnë lehtësisht udhëtimet dhe pagesat e tyre. Përdorimi për 30 minutat e para është falas, ndërsa çdo orë shtesë kushton 0.50 €. Në qytet janë të vendosura 10 stacione me mbi 100 biçikleta në dispozicion të publikut. Nuk kishte të dhëna publike nëse këto biçikleta përdoren më shumë nga gratë apo burrat. Pjesëmarrësit në grupet e fokusit vërejtën se biçikletat janë me cilësi të dobët dhe të përdheshme për vozitje.

Komuna planifikon të të zgjerojë rrjetin e korsive të biçikletave sipas përparësisë.⁴⁸² Deri më tani vetëm disa janë vendosur.⁴⁸³ Në veçanti, rruga kryesore drejt Parkut të Gërmisë dhe autostrada e vjetër për Gjilan – dy prej rrugëve më të frekuentuara nga çiklistët – nuk kanë korsi të dedikuara për biçikleta. Këto rrugë, si shumica e rrugëve të ngushta në qytet kanë pushtat e ujërave të zeza të pambuluara dhe gropa të thella përgjatë skajeve, që paraqesin rrezik për çiklistët. Nuk ka asnjë sinjalistikë që i kërkon automjeteve motorike të respektojnë hapësirën për çiklistët apo të kujdesen për sigurinë e tyre.

Korsitë ekzistuese shpesh nuk mirëmbahen dhe nuk janë të ndërlidhura mes vete. Për shembull, kordia që del nga Prishtina në drejtim të jugut, drejt Albi Mall-it, gjatë vitit mbulohet me zhavorr të mbetur nga dimri, barishte dhe xhama të thyer gjatë verës, duke rrezikuar çiklistët. Në disa pjesë, ka gropa të rrezikshme, asfalt të shtrembëruar dhe ujëra të zeza (shih Figurën 6). Kordia për biçikleta që shpie për në Fushë Kosovë përfundon papritmas afër zyrës së Bankës Botërore, pa ndonjë rrugë të sigurt për të kaluar rrethrotullimin e ngarkuar me trafik.

Në përgjithësi, korsitë e ngushta dhe mungesa e skajeve të asfaltuara në pothuajse të gjitha rrugët krijojnë rreziqe të mëdha për sigurinë e çiklistëve. Kjo mungesë e infrastrukturës së sigurt kufizon përdorimin e biçikletës si mjet transporti alternativ dhe miqësor ndaj klimës.

482 Kryetari i Komunës Përparim Rama, [deklaratë gjatë konsultimit publik](#), qershor, 2025.

483 RrGK, vëzhgim pjesëmarrës, 2024-2025.



Figura 6. Rreziku për çiklistët

Megjithëse ekziston legjislacion që ndalon ndotjen, parkimin në trotuare dhe ndotjen akustike, legjislacioni nuk zbatohet në mënyrë të mjaftueshme. Për zbatimin e tij është përgjegjëse Policia e Kosovës, përfshirë shkeljet e trafikut, si parkimi i paligjshëm ose qëndrimi i makinave ndezur pa nevojë. Gjatë gjysmës së parë të vitit 2021, u shqiptuan 42,000 gjoba për shoferët që kishin parkuar në zonat e rezervuara për këmbësorët.⁴⁸⁴ Në vitin 2024, u shqiptuan 118,999 gjoba për parkim të paligjshëm; 322,474 për shpejtësi të tejkaluar; 2,500 për drejtues që nuk respektojnë kalimin e këmbësorëve; 86 për këmbësorë që përdorin telefonin celular gjatë kalimit të rrugës; 274 për mos-përdorim të ulëses mbrojtëse për fëmijë; dhe 40,816 për mos-përdorim të rripave të sigurisë.⁴⁸⁵ Të dhëna të ndara sipas gjinisë nuk ishin të disponueshme për këto gjoba. Drejtoria e Inspektoratit është përgjegjëse për zbatimin e shkeljeve lokale që lidhen me ndotjen e ajrit, tokës dhe ujit (038-200-400-07). Në shkurt të vitit 2024, Komuna njoftoi se Inspektorati i Prishtinës do t'i

484 Koha.net, [Dhjetëra mijëra gjoba për "parkim të parregullt" nuk i lirojnë trotuaret](#), gusht 2021.

485 Korrespondenca e RrGK-së me Policinë e Kosovës, gusht 2025.

gjobiste shoferët me 100 euro për parkim në hapësira të gjelbra.⁴⁸⁶ Pavarësisht kornizës së qartë ligjore dhe deklaratave publike, zbatimi ka qenë i pasigurt për shkak të burimeve të kufizuara të Policisë së Kosovës dhe prioriteteve të tjera policore.⁴⁸⁷ Përpjekjet e policisë shpesh janë të përqendruara në qendrat e qytetit, duke i kushtuar më pak vëmendje periferiave.⁴⁸⁸ Kjo ka lejuar që shkeljet e trafikut të vazhdojnë, duke kontribuar në pasiguri për këmbësorët. Krijimi i njësisë së Policisë së Kryeqytetit, siç parashikohet ligjërisht, mund të ndihmojë në adresimin e shkeljeve të trafikut.⁴⁸⁹ Megjithatë, ky proces ka ngecur për vite me radhë, dukshëm për shkak të [arsyeja e munguar]. Ndërkohë, ish-Kryetari i Prishtinës, Shpend Ahmeti, deklaroi se Komuna ishte e gatshme të caktohte një buxhet për këtë njësi, por ishte e nevojshme një Udhëzim Administrativ nga Ministria e Punëve të Brendshme.⁴⁹⁰ Kohët e fundit, Ministria e Punëve të Brendshme ka shfaqur gatishmëri për të ecur përpara, gjë që mundëson formimin e kësaj njësie dhe përmirësimin e zbatimit të legjislacionit të trafikut dhe mjedisit në kryeqytet, duke rritur sigurinë.⁴⁹¹



486 Komuna e Prishtinës, [Gjobë prej 100 € për parkim të automjetit në hapësira të gjelbra](#), 2024.

487 Radio Evropa e Lirë, ["Policët e rinj të Kosovës trajnohen tre muaj - më së paku në rajon"](#), nëntor 2024.

488 Koha.net, ["Dhjetëra mijëra gjoba për 'parkim të parregullt' nuk i lirojnë trotualet"](#), gusht 2021.

489 Kuvendi i Republikës së Kosovës, [Ligji Nr. 06/L-012 për Kryeqytetin e Republikës së Kosovës, Prishtinë](#), 2018.

490 Cituar në Koha.net, ["Dhjetëra mijëra gjoba për 'parkim të parregullt' nuk i lirojnë trotualet"](#), gusht 2021, në shqip. RrGK nuk mundi ta gjente këtë Udhëzim Administrativ në internet. Buxheti i vitit 2025 përfshin një linjë për Marrëveshjen me Policinë e Kosovës për angazhim dytësor në shumën prej 250,000 euro nën Drejtorinë e Inspektimit. Pagesa e këtyre shërbimeve, në vend të një njësie të dedikuar dhe të rregullt policore, thuhet se i kushton më shumë Komunës dhe është joefikase.

491 Intervistë e RrGK-së me zyrtar komunal, 2024.

Që nga viti 1987, Gërmia është shpallur Park Rajonal⁴⁹² dhe aktualisht menaxhohet nga ndërmarrja publike "Hortikultura". nën mbikëqyrjen e Institutit të iKosovës për Mbrojtjen e Natyrës.⁴⁹³ Sipas Fondit Botëror për Natyrën (WWF), Gërmia ka "pëmë mbi 150 vjeçare, më shumë se 600 lloje bimësh vaskulare, rreth 83 lloje kërpudhash, si dhe 10 lloje myshqesh dhe likenesh. Parku përmban gjithashtu mbi 52 bimë mjekësore dhe mirëpret më shumë se një milion vizitorë çdo vit.⁴⁹⁴ Gjithashtu kontribuon ndjeshëm në furnizimin e qytetit me oksigjen. Megjithatë, Gërmia po përballlet me zhdukje të mundshme të specieve për shkak të shkatërrimit të habitatit, si rezultat i ndërhyrjes njerëzore - si të qëllimshme, ashtu edhe të paqëllimshme.⁴⁹⁵ Zgjerimi i qytetit të Prishtinës dhe fshatrave përreth, së bashku me rritjen e trafikut rrugor dhe hyrjen e automjeteve nga të gjitha anët e parkut, po përshpejtojnë ndotjen dhe degradimin e tij.

Hulumtimet kanë treguar se mënyrat e transportit të përdorura për të hyrë në park mund të kenë ndikim negativ në zonat e mbrojtura.⁴⁹⁶ Gjatë muajve të verës, mbipopullimi si rezultat i vizitorëve ditorë që udhëtojnë me automjete private shkakton trafik të rënduar, veçanërisht në rrugën "Shpëtim Robaj", si dhe probleme të vazhdueshme me parkimin. Vizitat e pakontrolluara kontribuojnë në grumbullimin e mbeturinave, ndotjen e ajrit, ujit dhe zhurmës, si dhe në aksidente mjedisore. Hyrja e automjeteve në Gërmi paraqet rreziqe për çiklistët, këmbësorët dhe jetën e egër përfshirë ndotjen e ajrit dhe zhurmët. Motoçiklistët/et shpesh përdorin motorë të zhurmshëm duke shkaktuar jehonë që shqetëson kafshët dhe vizitorët që kërkojnë qetësi apo relaks. Ky lloj sjelljeje shfaq një dimension gjinor, pasi përfshin burra të rinj, të cilët përdorin motoçikleta dhe automjete me katër rrota si brenda Gërmisë, ashtu edhe në parkun fqinj Taukbashqë. Përdorimi i pakontrolluar i automjeteve motorike jashtë rrugëve po shkakton erozion të rëndë brenda parkut, duke rrezikuar bimët dhe kafshët vendase (p.sh. jelekët dhe breshkat) si dhe shpendët. Automjetet që lëvizin me shpejtësi në rrugë të ngushta e me kthesa të forta në pjesën e sipërme të Gërmisë, shpesh shmangin pagesën e hyrjes në portën zyrtare dhe herë pas here përplasen ose rrezikojnë këmbësorët dhe çiklistët.⁴⁹⁷

Ligjet mjedisore të Kosovës, përfshirë ato për parqet kombëtare, nuk e ndalojnë përdorimin e automjeteve të motorizuara, gjë që paraqet problem. Megjithatë, ato ndalojnë ndotjen akustike dhe të ajrit që shkaktohet nga këto automjete. Sipas Ligjit për Mbrojtjen e Mjedisit, zhurma përcaktohet qartësisht si një formë ndotjeje, pasi mund të



Mjetet motorike paraqesin një kërcënim serioz për breshkat e egra të Gërmisë, si dhe për florën dhe faunën në përgjithësi.

492 Në vitin 1987, Kuvendi Komunal i Prishtinës vendosi ta mbrojë kompleksin "Gërmia" si Park Natyror Rajonal (Gazeta Zyrtare nr. 43/87) (Faqe interneti "Germia Park").

493 Po aty.

494 WWF, "Ta bëjmë Gërminë një park modern: Gërmia, oazi i gjelbër i Prishtinës dhe shkollë mjedisore për të gjithë", Fletë-informuese, 2016.

495 Mustafa, Behxhet, et al., "Gërmia – nga park rajonal në peizazh të mbrojtur", *Natura Croatica* 25.1 (2016): 173.

496 Po aty dhe Dauti Begolli, Merita, "Turizmi, mjedisi i gjallë dhe trashëgimia kombëtare janë prioritetet për një zhvillim ekonomik të Kosovës", **SIPARUNTON – Revista Ndërdisciplinore Ndërkombëtare** 1.3 (2013): 82–86.

497 RrGK, vëzhgim pjesëmarrës, 2025.

dëmtojë shëndetin e njeriut, organizmat e gjallë dhe mjedisin.⁴⁹⁸ Pavarësisht kësaj, ligji aktualisht nuk po zbatohet në praktikë. Përgjegjësinë për menaxhimin e Parkut të Gërmisë e mban Komuna e Prishtinës, e cila ka edhe detyrimin ligjor për zbatimin e dispozitave përkatëse. Drejtoria e Parqeve mund të autorizojë persona juridikë ose fizikë për ofrimin e shërbimeve të transportit për vizitorët, sipas kushteve specifike dhe me leje zyrtare.⁴⁹⁹ Policia e Kosovës është përgjegjëse për vendosjen e gjobave në Parkun e Gërmisë. Ndërkohë që Komuna po shqyrton mundësinë e mbylljes së parkut për qarkullimin e automjeteve, zyrtarët kanë deklaruar se, fillimisht, duhet të zgjerohet kapaciteti i parkimit në hyrje.⁵⁰⁰ Komuna ka nisur një projekt pilot për instalimin e paneleve diellore të cilat tashmë furnizojnë me energji pishinën dhe ndriçimin publik.⁵⁰¹ Në planet e saj është zgjerimi i përdorimit të energjisë diellore dhe vendosja në funksion e autobusëve të vegjël elektrikë për transportin e vizitorëve, së bashku me promovimin e përdorimit të biçikletave dhe kufizimin e automjeteve private. Automjetet do të lejohen vetëm për nevoja dërgese në orare të caktuara, ndërsa është planifikuar ngritja e stacioneve për karikimin e mjeteve elektrike për të mbështetur lëvizshmërinë e qëndrueshme.



Automjetet motorike jashtë rruge, të drejtuara kryesisht nga burra, kontribuojnë në erozion si dhe në ndotjen akustike dhe ajrore.



Një djalë pa shoqërim vozitë një motoçikletë të zhurmshme dhe me ndotje të lartë përmes parkut të qytetit Taukbahçe në Prishtinë, në korrik 2025

Në mungesë të një strukture apo plani të qartë menaxhimi, Gërmia përballlet me rrezikun e degradimit dhe përkeqësimit të mëtejshëm.⁵⁰² WWF ka identifikuar disa mënyra përmes të cilave Gërmia mund të gjenerojë të ardhura që do të mund të përdoren për të mbështetur mbrojtjen dhe zhvillimin e saj. Hulumtimet tregojnë se shumica e njerëzve, pavarësisht gjinisë, janë të gatshëm të kontribuojnë financiarisht për të përmirësuar

498 Kuvendi i Republikës së Kosovës, Ligji Nr. 03/L-025 për Mbrojtjen e Mjedisit, 2009.

499 Komuna e Prishtinës, **Rregullore (K.PR) 110-230121 për rendin e brendshëm në Parkun e Gërmisë**, 2014.

500 Intervistë e RrGK-së me zyrtar komunal, Prishtinë, 2024. Vlerësimi Strategjik Mjedisor i Planit Zhvillimor Urban të Prishtinës 2013–2023 rekomandoi disa veprime, përfshirë një projekt-konkurs për ndalimin e trafikut të motorizuar në Gërmi, duke inkurajuar përdorimin e alternativave jo të motorizuara ose të mjeteve të transportit publik hibrid dhe me emetime të ulëta, si autobusët dhe trenat elektrikë, me qëllim uljen e ndotjeve mjedisore (Vlerësimi Strategjik Mjedisor i Planit Zhvillimor Urban të Prishtinës 2013–2023, 2013). RrGK nuk gjeti informacion nëse ky veprim është ndërmarrë.

501 Projekti, i zbatuar në bashkëpunim me GIZ, quhet “Parkimi në Gërmi vs. Versioni 2 i Rugës”. Mund të përfshijë financim ndërkufitar me Maqedoninë e Veriut (Intervistë e RrGK me zyrtar komunal, 2024).

502 WWF, “Ta bëjmë Gërminë një park modern: Gërmia, oazi i gjelbër i Prishtinës dhe shkollë mjedisore për të gjithë”, Fletë-informuese, 2016. WWF ndihmoi Komunën në krijimin e një trupi menaxhues. Po ashtu, u planifikua të mbështetej Prishtina në zhvillimin e një plani hapësior për zonën e mbrojtur dhe një plan zhvillimor/burraaxhues dhjetëvjeçar, siç kërkohet me ligj; RrGK nuk gjeti këtë plan online. Gjithashtu, nuk u gjet as studimi i planifikuar mbi preferencat dhe pritshmëritë e vizitorëve.

turizmin e qëndrueshëm në parqet kombëtare.⁵⁰³ Shumica e vizitorëve priren të shprehin pakënaqësi me cilësinë e shërbimeve, shtigjet për biçikleta dhe ato për këmbësorë. Është theksuar nevoja për një legjislacion më të fortë që e detyron investitorin aktual të mbrojë aspektet e qëndrueshmërisë së parkut, dhe jo thjesht të synojë maksimizimin e fitimeve.”⁵⁰⁴

Përfundim

Korniza e politikave për transportin, veçanërisht Plani i Veprimit për Qytetin e Gjelbër të Prishtinës dhe PMQU, në përgjithësi tregon përputhshmëri me parimet gjinore, duke adresuar disa nga çështjet e identifikuar në këtë hulumtim. Megjithatë, këtyre dokumenteve u mungojnë objektivat, treguesit, synime dhe BPGj. Për zbatimin efektiv të tyre nevojiten përpjekje dhe investime të konsiderueshme. Përfshirja e një shtojce BPGj në KASH dhe në buxhetin vjetor, me objektiva, tregues dhe buxhete të qarta për transportin e përgjegjshëm gjinor, do të kontribuonte në një progres më transparent. Projektet kapitale të investimeve nuk kanë përcaktuar kërkesa të përgjegjshme ndaj çështjeve gjinore dhe klimatike. Disa nga përmirësimet e planifikuara për sistemin e autobusëve, rrugët, sinjalistikën, korsitë për biçikleta dhe trotualet duhet të zbatohen me qëllim përmirësimin e sigurisë dhe promovimin e mënyrave të transportit të qëndrueshëm dhe miqësor ndaj klimës. Mësimet e nxjerra sugjerojnë se ndërtimi i mbikalimeve nuk është një investim praktik, pasi ato mirëmbahen dobët dhe përdoren rrallë. Zbatimi më rigoroz i ligjit dhe forcimi i kontrolleve policore janë të domosdoshme për të parandaluar shkeljet e trafikut dhe dëmtimin e mjedisit, duke ndikuar pozitivisht në sigurinë publike. Ekzistojnë gjithashtu mundësi për të rritur të hyrat vetanake përmes taksave, tarifave dhe gjobave të lidhura me transportin. Këto të hyra mund të përdoren për përmirësimin e infrastrukturës, duke e bërë atë më të qasshme për gra dhe burra me nevoja të ndryshme. Parku i Gërmisë ka nevojë për një rregullore më të përgjegjshme ndaj çështjeve klimatike për të rritur sigurinë dhe mirëqenien e qytetarëve, si dhe për të mbrojtur mjedisin e parkut. Po ashtu, zbatimi i ligjeve ekzistuese për mbrojtjen e natyrës dhe të transportit mund të ndihmojë në krijimin e të ardhurave për ruajtjen e tij dhe rritjen e sigurisë.

503 Doli, Azdren, et al., “Mbrojtja e mjedisit dhe turizmi i qëndrueshëm në parqet kombëtare ndërkufitare në Kosovë, Mal të Zi dhe Shqipëri: metoda e vlerësimit të kushtëzuar”, Rekreacion publik dhe mbrojtja e peizazhit – me mjedisin dorë për dorë!, Punimet e konferencës së 15-të, Universiteti Mendel në Brno, 2024. Azdren Doli, Dastan Bamwesiye, Petra Hlaváčková, Jitka Fialová, Petr Kupec dhe Obed Asamoah, “Opinionet e Vizitorëve të Parkut Pyjor dhe Gatishmëria për të Paguajtur për Zhvillimin e Qëndrueshëm të Parkut Pyjor dhe Rekreativ të Gërmisë” **Qëndrueshmëria** nr. 6: 3160, 2021. Mostra e anketës ishte e vogël (n=208, 57% burra dhe 43% gra) dhe për këtë arsye nuk është përfaqësuese e popullsisë së përgjithshme. Ajo shqyrtoi gatishmërinë për të paguar, ku afërsisht gjysma ishin të gatshëm të paguanin 1-2% të të ardhurave të tyre për burraaxhimin e qëndrueshëm të Gërmisë; ata që nuk ishin të gatshëm për të paguar (38%) preferonin tarifën e hyrjes prej 1 € për veturat. Edhe pse gjetjet sugjerojnë se vizitorët e rinj, burra vizitojnë parkun më shpesh se vizitorët e moshuar dhe gra, nuk ka informacion të mjaftueshëm mbi përzgjedhjen e mostrës për të përcaktuar nëse sezoni, oraret apo procedurat e përzgjedhjes mund të kenë ndikuar në përfaqësimin gjinor brenda saj.

504 Po aty.

Studimi i rastit i Komunës së Dragashit

Ky seksion përfshin një studim rasti të Komunës së Dragashit, e përzgjedhur përmes mostrës me variacion, bazuar në hipotezën se vendndodhja e saj e largët dhe malore mund të ndikojë në qasjen në transport të përgjegjshëm ndaj çështjeve gjinore dhe klimatike. Gjithashtu, si një nga komunat me popullsi më të vogël, Dragashi ka më pak fonde të alokuara përmes granteve shtetërore, gjë që përkthehet në burime të kufizuara për investime në infrastrukturën e transportit. Studimi synoi gjithashtu të mbledhë informacion shtesë për këtë komunë, duke marrë parasysh natyrën e saj shumëetnike dhe faktin që nuk ishte përfaqësuar në anketë.

Rreth Komunës së Dragashit

E vendosur në skajin jugor të Kosovës e ndarë nga Shqipëria dhe Maqedonia e Veriut nga male të pjerrëta, Dragashi është një nga komunat më malore dhe më rurale të vendit. Komuna ndahet në dy rajone. Opoja me 19 fshatra të banuara nga shqiptarë etnikë (rreth 57% e popullsisë komunale), dhe Gora, me 16 fshatra të banuara nga komuniteti goran dhe boshnjakët (43% e popullsisë). Qyteti shumëetnik i Dragashit, si qendër komunale, ndodhet në mes të dy rajoneve. Kjo është komuna e vetme në Kosovë ku institucionet shërbejnë dhe përfshijnë komunitetet goran, boshnjak dhe shqiptar.⁵⁰⁵

Aktualisht, në komunë janë të regjistruara 835 biznese.⁵⁰⁶ Dy të tretat e tyre (66%) operojnë në sektorin tregtar. Prodhimi përfaqëson sektorin e dytë më të madh, me rreth 20% të bizneseve, ndërsa sektori i shërbimeve përfshin vetëm 5%. Sektori i transportit përbën rreth 9% të bizneseve të regjistruara.

Komuna përballlet me sfida të veçanta për shkak të terrenit malor rural, territorit të madh dhe të ardhurave të kufizuara komunale.⁵⁰⁷ Shpërndarja gjeografike e fshatrave dhe fakti që mbi 47% e territorit klasifikohet si park kombëtar kufizojnë lëvizjen e automjeteve dhe zhvillimin e infrastrukturës. Çështjet kyçe përfshijnë nevojën për përmirësimin e furnizimit me ujë dhe sistemeve të kanalizimeve, menaxhimin e integruar të mbeturinave, si dhe grumbullimin e mbeturinave në mënyrë të leverdishme.⁵⁰⁸ Investimet janë përqendruar në ndërtimin e rrugëve për të lidhur fshatrat e izoluara dhe sigurojnë transport më ekonomik.⁵⁰⁹ Këto investime kanë përmirësuar lidhshmërinë, por Komuna ka nevojë për përmirësime të mëtejshme për të nxitur zhvillimin ekonomik dhe turizmin.

Rolet tradicionale shoqërore, ku nga burrat pritet të sigurojnë të ardhura për familjen dhe nga gratë të kujdesen për shtëpinë, luajnë rol të rëndësishëm në formësimin e ndëreveprimeve shoqërore dhe jetës së përditshme.⁵¹⁰ Lidhjet familjare janë të forta dhe kohezioni i komunitetit

505 UNDP, [Dragash Municipal Guidelines](#) [Udhëzimet Komunale për Dragashin], qasur më 16 gusht 2024.

506 Kuvendi Komunal i Dragashit, [Korniza Buxhetore Afatmesme Komunale 2024–2026](#), 2023.

507 Intervistë e RrGK-së me zyrtar të komunës, 2024.

508 Kuvendi Komunal i Dragashit, [Korniza Buxhetore Afatmesme Komunale 2024–2026](#), 2023.

509 Intervistë e RrGK-së me zyrtar të komunës, 2024.

510 Komuna e Dragashit, [Plani Zhvillimor Komunal për komunën e Dragashit 2013 - 2023](#), 2013.

vlerësohet shumë.⁵¹¹ Normat shoqërore mund të bien ndesh me objektivat e zhvillimit, sidomos në lidhje me barazinë gjinore dhe fuqizimin e të rinjve. Komuna po punon për të balancuar respektin për kulturën me nevojën për progres shoqëror dhe zhvillim ekonomik.⁵¹² Komuna përballë me pabarazi të theksuara gjinore. Megjithatë janë bërë përpjekje pozitive, gratë vazhdojnë të jenë pak të përfshira në vendimmarrje dhe janë të nënpërfaqësuar në strukturat e qeverisjes lokale. Normat shoqërore që e kufizojnë rolin e grave vetëm në përgjegjësi shtëpiake ua zvogëlojnë atyre mundësitë për arsimim dhe punësim. Komuna i ka njohur këto sfida dhe po punon për zbatimin e politikave të barazisë gjinore, me synimin që të rritet përfshirja e grave në sektorë të ndryshëm.⁵¹³

Korniza e politikave

Ky nënseksion shqyrton strategjitë dhe planet komunale të veprimit në lidhje me transportin nga perspektiva gjinore.

Plani lokal i veprimit për barazinë gjinore 2024-2026

Plani i veprimit parasheh katër objektiva strategjike: avancimin e barazisë gjinore dhe fuqizimin e grave, vajzave dhe të rejave në gjithë diversitetin e tyre; promovimin e të drejtave ekonomike, sociale dhe të punës së denjë duke fuqizuar vajzat, të rejtat dhe gratë; uljen e pabarazive gjinore në arsim cilësor, kulturë dhe sport për gratë, burrat, vajzat, të rinjtë dhe djemtë në gjithë diversitetin e tyre; si dhe promovimin e shëndetit dhe të drejtave seksuale e riprodhuese. Plani parasheh zbatimin e BPGJ-së. Megjithatë, ky dokument nuk trajton aspektet që lidhen me ndryshimet klimatike apo transportin⁵¹⁴.

Buxheti trevjeçar i planit arrin në 1.8 milionë euro. Edhe pse nuk specifikohet sa nga këto fonde do të përfitojnë grate dhe vajzat, përcaktohet se kjo do të monitorohet dhe raportohet në fund të çdo viti.

Plani Zhvillimor Komunal 2013-2023

Përmirësimi i transportit publik për të mbështetur banorët, lehtësuar qasjen e turistëve dhe reduktuar varësinë ngar automjete private konsiderohet si prioritet mesatar në Planin Zhvillimor Komunal 2013-2023. Plani synon të përmirësojë qasjen në rrugët lokale, të forcojë lidhjet me Prizrenin dhe vendet fqinje, si dhe të avancojë transportin publik ndërmjet Dragashit dhe zonave përreth. Plani thekson rëndësinë e mirëmbajtjes së qëndrueshme të rrugëve dhe kërkon që të gjitha projektet të përfshijnë vlerësime të ndikimit mjedisor dhe jenë në përputhje me rregulloret e Parkut Kombëtar.

Një komponent kyç i planit është mbrojtja e pasurive natyrore, si uji, pyjet, hapësirat e gjelbra dhe formacionet shkëmbore, të cilat janë të njohura për vlerat ekologjike dhe biodiversitetin e tyre. Kjo përfshin mbrojtjen e natyrës, zonave të veçanta të mbrojtura, monumenteve natyrore dhe peizazheve të mbrojtura. Plani promovon bashkëpunim të ngushtë me Drejtorinë e Parkut Kombëtar "Sharri" dhe Agjencinë e Pyjeve të Kosovës për të mbështetur menaxhimin efektiv të parkut dhe ruajtjen e shërbimeve të rëndësishme të ekosistemit, si rregullimi i ujërave, kontrolli i erozionit dhe ortekëve, si dhe parandalimi i rrëshqitjeve të dheut. Gjithashtu, plani kërkon parandalimin e ndotjes së ajrit, ujit, tokës dhe natyrës përmes masave të integruara të mbështetura nga monitorimi i vazhdueshëm, zbatimi dhe rregullimi.

511 Po aty.

512 UNDP, [Dragash Municipal Guidelines](#) [Udhëzimet Komunale për Dragashin], n.d..

513 Intervistë e RrGK-së me zyrtar, Dragash, 2024.

514 Komuna e Dragashit, *Plani lokal i veprimit për barazinë gjinore 2024 – 2026*, dhjetor 2023.

Plani raportohet se ka përfshirë fokusin ndaj çështjeve gjinore në 13 fusha strategjike, përfshirë energjinë e ripërtëritshme dhe eficiencën e energjisë.⁵¹⁵ Megjithatë, në versionin përfundimtar të planit, barazia gjinore përmendet drejtpërdrejt vetëm në fushën e arsimit. Bazuar në këtë plan, komuna ka instaluar panele diellore, ka konvertuar ndriçimin publik në sistem LED dhe ka mbështetur zhvillimin e hidrocentraleve të vogla. Për këto projekte janë mbajtur konsultime publike, me pjesëmarrjen e grave dhe ZBGj-ve. Edhe pse plani ka skaduar, plani vazhdon të përdoret. Komuna ka shprehur synimin për të hartuar një plan të ri më gjithëpërfshirës, i cili do të integrojë çështjet e qëndrueshmërisë ndaj ndryshimeve klimatike, mobilitetit dhe barazisë gjinore. Megjithatë, për hartimin dhe zbatimin e tij, kërkohet mbështetje financiare. Aktualisht, Dragashi nuk ka një plan komunal të mobilitetit, por zhvillimi i këtij plani të ri ofron mundësi për të përfshirë çështje të mobilitetit të përgjegjshëm ndaj çështjeve gjinore dhe klimatike në kuadër të zhvillimit të përgjithshëm. Komuna nuk ka të dhëna të ndara sipas gjinisë mbi përdorimin e transportit, të cilat do të ishin të dobishme për informimin e këtij plani. Një zyrtarë ka pranuar se integrimi i aspektit gjinor, çështjeve klimatike dhe mobilitetit kërkon të dhëna më të mira, veçanërisht mbi mënyrën se si gra dhe burra përdorin transportin, dhe ka theksuar se planifikimi gjithëpërfshirës është thelbësor për zhvillimin dhe qëndrueshmërinë afatgjatë.⁵¹⁶ Nuk ka informacion publik për koston e zbatimit të planit zhvillimor për Dragashin. Megjithatë, dokumenti parasheh që financimi do të vijë nga buxheti komunal, ministritë, donatorët, partneritetet publike-private dhe sektori privat. Në përgjithësi, plani duhet të vlerësohet çdo pesë vjet.

Korniza afatmesme buxhetore

Komuna ka përcaktuar disa prioritete në KAB për periudhën 2024-2026, me fokus në forcimin e ekonomisë, përmirësimin e shëndetit dhe mirëqenies, mbrojtjen e mjedisit dhe rritjen e qëndrueshmërisë, si dhe në krijimin e një qeverisjeje komunale efikase. Objektivat përfshijnë mbrojtjen dhe përmirësimin e mjedisit të qytetit, infrastrukturës dhe turizmit malor. Prioriteti i tretë thekson përmirësimin dhe rigjenerimin e infrastrukturës rrugore, transportit dhe sistemit të kanalizimeve. Megjithatë, ndarja e buxhetit për infrastrukturën dhe transportin nuk është e specifikuar.

Parashikimet e buxhetit tregojnë një rritje të qëndrueshme të të ardhurave totale, nga rreth 10.9 milionë euro në vitin 2023 në 13.7 milionë euro në vitin 2026 (Tabela 45). Të ardhurat vetanake, të cilat përbëjnë 4% ose më pak prej totalit të ardhurave, pritet të pësojnë një rënie të lehtë – nga 500,037 euro në vitin 2023 në 498,219 euro në vitin 2026. Varësia e madhe e komunës nga grantet qeveritare në nivel kombëtar, që përbëjnë 96% të të hyrave të saj, e lë atë me pak fleksibilitet sa i përket burimeve të disponueshme për investime lokale.

Tabela 45. Burimet e parashikuara të të ardhurave të Komunës së Dragashit

Burimi i të ardhurave	2023	%	2024	%	2025	%	2026	%
Administrata e përgjithshme	5,925,948	54%	6,607,712	54%	7,100,308	55%	7,563,154	55%
Grant për arsim	3,032,404	27%	3,638,070	30%	3,747,212	29%	3,859,628	28%
Grant për kujdes shëndetësor	1,413,572	13%	1,400,735	11%	1,470,771	11%	1,544,310	11%
Grant për shërbime rezidenciale							250,000	2%
Gjithsej grante	10,371,924	95%	11,646,517	96%	12,318,291	96%	13,217,092	96%

515 Intervistë e RrGK-së me zyrtar, Dragash, 2024.

516 Intervistë e RrGK-së me zyrtar, Dragash, 2024.

Të ardhura vetanake	500,037	4%	464,450	3%	477,939	3%	498,219	3%
Gjithsej	10,871,961	100%	12,110,967	100%	12,796,230	100%	13,715,311	100%

Të ardhurat vetanake të komunës, që rrjedhin kryesisht nga tatimet mbi pronën (Tabela 46), janë të destinuara për investime kapitale në infrastrukturën rrugore, furnizimin me ujë, kanalizimet dhe projekte të tjera komunale infrastrukturore. Kjo dëshmon për një zotim ndaj përmirësimit të infrastrukturës, ndonëse ndarja e saktë e buxhetit nuk është specifikuar në KASH.

Tabela 46. Të ardhurat e parashikuara vetanake

Përshkrimi	2024	2025	2026
Të ardhurat totale të komunës	12,110,967	12,872,213	13,512,220
Të ardhurat vetanake	464,450	551,054	597,128
Tatimi mbi pronën	277,233	248,132	272,299
Tatimi për tokën	56,707	56,540	66,129
Taksa komunale	52,857	131,382	139,175
Licenca dhe leje (Taksa biznesi)	5,000	10,000	10,000
Certifikata dhe dokumente zyrtare	19,000	50,000	50,000
Taksa mbi automjetet	17,713	51,382	51,382
Leje-ndërtimi	6,144	10,000	14,793
Taksa të tjera komunale	5,000	10,000	13,000
Tarifa komunale	77,653	115,000	119,525
Tarifa rregullatore			
Të ardhura nga qiraja	5,000	20,000	30,000
Bashkëpagesa për arsimin			
Bashkëpagesa për kujdesin shëndetësor	25,000	25,000	25,000
Tarifa të tjera komunale	47,653	70,000	64,525
Shitje e aseteve			
Vendase			
E Huaj			
Transferet e Qeverisë	11,646,517	12,321,159	12,915,092
Grant i përgjithshëm	6,607,712	7,135,380	7,547,678
Grant specifik për arsimin	3,638,070	3,705,014	3,816,165
Grant specifik për kujdesin shëndetësor	1,400,735	1,480,765	1,551,249
Grante dhe transfere të tjera			

Në vitin 2024, të ardhurat nga burimet vetanake rezultuan 11% më të ulëta sesa në vitin 2023.⁵¹⁷ Megjithatë, u mbledhën 523,312 euro, duke tejkaluar shumën e planifikuar. Sipas të dhënave tati-
more, komuna ka tatime të pambledhura mbi pronën, tokën dhe tatime të tjera, si dhe tatimet e të ardhurave nga qiraja që arrijnë në total 1.7 milionë euro. Të ardhurat vetanake të pashpenzuara që do të barten në vitin 2025 janë 87,239 €.

517 Komuna e Dragashit, *Raporti Vjetor 1 Janar 2024 – 31 Dhjetor 2024*, 2025.

Tabela 47. Shpenzimet e Planifikuara Komunale për vitet 2023-2026

Kategoritë e shpenzimeve	Buxhetet	Buxhetet e Planifikuara	Projeksionet e hershme	
	2023	2024	2025	2026
Paga dhe shtesa	5,224,837	6,318,000	6,556,000	6,682,000
Mallra dhe shërbime	1,258,961	1,292,967	1,398,000	1,587,000
Shpenzime për shërbime	150,000	200,000	200,000	200,000
Subvencione dhe transfertat	300,000	300,000	340,000	460,000
Investimet kapitale	3,938,163	4,000,000	4,302,230	4,786,311
Gjithsej	10,871,961	12,110,967	12,796,230	13,715,311

Buxheti total pritet të rritet nga afërsisht 10.9 milionë euro në vitin 2023 në 13.7 milionë euro në vitin 2026. Pjesa më e madhe e buxhetit është e dedikuar për paga (Tabela 47). Subvencionet dhe transferet, të cilat mbështesin programet sociale dhe iniciativat publike, parashikohet të rriten nga 300,000 euro në vitin 2023 në 460,000 euro në vitin 2026. Investimet kapitale planifikohen të rriten nga 3.9 milionë euro në 2023 në rreth 4.8 milionë euro në vitin 2026. Sa i përket barazisë gjinore, komuna ka ndarë një buxhet specifik nën linjën “çështjet gjinore”, me një vlerë totale prej 44,800 euro për periudhën 2024-2027 (11,200 euro në vit). Një nga objektivat është rritja me 15% e numrit të grave të punësuar në Drejtorinë Komunale të Arsimit gjatë periudhës 2025-2027. Kjo tregon një angazhim të caktuar ndaj adresimit të pabarazive gjinore dhe nxitjes së pjesëmarrjes së grave në fuqinë punëtore. Megjithatë, nuk janë përfshirë objektiva që lidhen me barazinë gjinore në fushën e transportit dhe infrastrukturës.

Në vitin 2024, shpenzimet totale arritën në 12.4 milionë euro, ndërsa shpenzimet për investime kapitale kapën vlerën 4.8 milionë euro, duke tejkaluar shumën e parashikuar në buxhet.⁵¹⁸ Shpenzimet e planifikuara për vitin 2025 janë 13 milionë euro. Nuk ka informacion në lidhje me transportin ose mobilitetin.⁵¹⁹

Buxhetet

Praktikë e mirë: angazhimi i grave rurale në konsultimet për buxhetin

Historikisht, grate kanë qenë pak të përfshira në politikë dhe në proceset vendimmarrëse në Komunën e Dragashit. Kjo fushë është konsideruar tradicionalisht si e rezervuar vetëm për burrat. Prandaj, nuk ishte e habitshme që pak gra morën pjesë në konsultimet publike për buxhetin vjetor komunal. ZBGj dhe OShC lokale “Shoqata-Iniciativa e Grave” shprehën shqetësimin për mungesën e angazhimit të grave dhe iu drejtuan atyre, për të diskutuar arsyet se çfarë i pengonte të merrnin pjesë. Përveç faktit që ato nuk kishin marrë kurrë pjesë më parë për shkak të roleve të socializuara gjinore, gratë thanë se një pengesë kryesore ishte mungesa e transportit publik që do t’u mundësonte të marrin pjesë. ZBGj dhe aktivistja Xhejlane Lokaj nga shoqata zhvilluan një takim me Kryetarin e Komunës, për të kërkuar mbështetje. Ajo e cilësoi këtë si një çështje e lehtë për t’u zgjidhur. Komuna vuri në dispozicion një autobus që vizitonte secilin fshat për të marrë gratë dhe i transportonte falas në konsultimin e ardhshëm të buxhetit, duke mbështetur kështu angazhimin e tyre në procesin buxhetor.

⁵¹⁸ Po aty.

⁵¹⁹ Kuvendi i Republikës së Kosovës, [Ligji Nr. 08/L-332 Për Ndarjet Buxhetore për Buxhetin e Republikës së Kosovës për Vitin 2025](#), 2024.

Komuna e Dragashit ka publikuar shtojcat e BPGj-së për vitin 2024⁵²⁰ dhe 2025.⁵²¹ Asnjëra prej këtyre shtojcave nuk përmban informacione lidhur me transportin dhe mobilitetin. Për vitin 2024, shtojca e BPGj-së përfshin sektorët e arsimit, kulturës, sportit dhe bujqësisë, ndërsa për vitin 2025, ajo trajton vetëm bujqësinë dhe arsimin. Kjo tregon se, ndonëse disa departamente janë angazhuar në analizën gjinore, një qasje e tillë duhet të bëhet sistematikisht në të gjithë sektorët. Ndërgjegjësimi rreth shtojcave të detyrueshme të buxhetit të BPGj-së duket se mungonte tek disa zyrtarë. Pavarësisht trajnimeve të nga UN Women, komuna ende përballet me mungesë të ekspertizës dhe zotësisë së brendshme për zbatimin e plotë të BPGj-së.⁵²² Pjesëmarrja në konsultimet publike vazhdon të jetë minimale, veçanërisht nga gratë, dhe vlerësimet e ndikimit gjinor shpesh nuk realizohen.⁵²³

Për vitin 2024, ishin planifikuar 5 milionë euro për prokurim në Dragash.⁵²⁴ Megjithatë, dosjet e publikuara në sistemin elektronik të prokurimit nuk përfshinin ndonjë analizë të ndikimit gjinor.⁵²⁵ Për vitin 2025, janë planifikuar 5.6 milionë euro për prokurim⁵²⁶ por informacionet lidhur me BPGj-në nuk ishin në dispozicion. Ndërkohë, komuna ka ndërmarrë disa përpjekje për të integruar perspektivën gjinore në planifikimin e investimeve, përfshirë organizimin e konsultimeve me gra dhe burra, si dhe përfshirjen e komponentëve gjinorë në hartimin e projekteve. Megjithatë, zbatimi i tyre është kufizuar për shkak të mungesës së fondeve.⁵²⁷ Nuk ka as vlerësime të ndikimit të investimeve në transport tek gratë dhe burrat.

Mënyrat e transportit në Dragash

Ky seksion shqyrton mënyrat e transportit që përdorin gratë dhe burrat në Dragash, përfshirë mundësitë për zgjerimin e përdorimit të formave të transportit me emetime të ulëta të karbonit.

Autobusët

Për shkak të mungesës së fitimprurshmërisë, operatorët privatë nuk kanë treguar gatishmëri për të ofruar shërbime të transportit publik, ndërsa kufizimet ligjore pengojnë përdorimin e të ardhurave të caktuara (si grantet qeveritare) për shpenzimet në këtë fushë.⁵²⁸ Komuna ka mundësi të kufizuara për të subvencionuar transportin, por ka organizuar transportin për studentët përmes tenderëve me kompani private. Aktualisht, planifikohet krijimi i një linje të dedikuar të autobusëve për 30 deri në 50 studentë që udhëtojnë ndërmjet Dragashit dhe Prizrenit.⁵²⁹ Komuna mbulon gjithashtu kostot e transportit për pacientët me sëmundje kronike. Gjithsej, shtatë kompani private të autobusëve operojnë në këtë zonë. Tre autobusë ofrojnë udhëtime të përditshme drejt Beogradit, Serbi. Brenda Kosovës, lidhjet me autobus janë më të shpeshta midis Prizrenit dhe fshatrave Zaplluxhe dhe Bresanë, sesa direkt drejtpërdrejt mes Prizrenit dhe Dragashit (vetëm një linjë

520 Komuna e Dragashit, Buxhetimi i Përgjegjshëm Gjinor (BPGJ) - Niveli lokal 2024 Komuna e Dragashit, 2024.

521 Komuna e Dragashit, [Buxhetimi i Përgjegjshëm Gjinor \(BPGJ\) - Niveli lokal 2025 Komuna e Dragashit](#), 2025.

522 RrGK, intervista me zyrtarë komunalë, Dragash, 2024.

523 RrGK, intervistë me zyrtar komunal, Dragash, 2024. Një zyrtar tjetër tha se ato janë përfunduar, por RrGK nuk gjeti asnjë dëshmi të shkruar për ta vërtetuar këtë.

524 Komuna e Dragashit, [Planifikimi Përfundimtar i Prokurimit 2024](#), 2024.

525 Analiza e RrGK-së u përqendrua vetëm në dosjet e hapura për ndërtimin e infrastrukturës, siç janë rrugët, parqet dhe mirëmbajtja e ndriçimit rrugor (RrGK, analiza e dosjeve të e-prokurimit, 2024).

526 Komuna e Dragashit, [Planifikimi Përfundimtar i Prokurimit 2025](#), 2025.

527 RrGK, intervista me zyrtarë komunalë, Dragash, 2024.

528 RrGK, intervistë me zyrtar komunal, Dragash, 2024.

529 Po aty.

ekzistuese). Disa autobusë të tjerë lidhin fshatrat me qytetin e Dragashit. Transporti me autobus është më sfidues në fshatrat malore, ku banorët zakonisht udhëtojnë kryesisht me vetura private. Nuk ka autobusë nga Prizreni për në rajonin e Gorës apo nga Opoja për në Gorë. Stacioni i fundit i autobusit për këtë rajon është qyteti i Dragashit, prej andej udhëtimi vazhdon me veturë private ose taksi. Disa fshatra të Gorës kanë shërbime të transportit vetëm për studentët gjatë vitit akademik. Pjesëmarrësit nga disa fshatra raportuan mungesë të shërbimeve të autobusëve privatë. Në Opojë, situata është disi më e mirë falë terrenit më të sheshtë dhe dendësisë më të madhe të popullsisë, çka e bën të mundur financimin e linjave private të autobusëve. Kjo u ofron grave dhe burrave më shumë mundësi për transport të qëndrueshëm. Megjithatë, këto linja përballen me sfida në orare dhe kapacitet, si dhe nuk mbulojnë të gjitha fshatrat.

Për banorët goranë, autobusi në linjën Dragash-Prizren është i rrallë dhe funksionon vetëm një herë në mëngjes dhe një herë në pasdite, me intervale të gjata që nuk i përshtaten nevojave të përditshme. Shërbimet publike të autobusëve përshkruhen si jo të besueshme dhe me orare të papërshtatshme. Për shembull, nisjet rreth orës 8:00 nuk përkojnë me shumicën e orareve të punës. Pjesëmarrësit/et në hulumtim kërkojnë orare më të përshtatura dhe minibusë të subvencionuara nga komuna për të lidhur fshatrat e largëta. Përpjekjet e mëparshme për organizimin e linjave të autobusëve, përfshirë edhe dhurimin e dy autobusëve nga KFOR-i, kanë qenë jetëshkurtra për shkak të sfidave administrative dhe protestave nga taksistët lokalë, të cilët kishin frikë nga humbja e të ardhurave. Si pasojë, mungesa e transportit vazhdon të kufizojë qasjen në arsim, kujdes shëndetësor dhe punësim, veçanërisht për banorët⁵³⁰ e fshatrave të largëta si Restelica.

Gratë përballen me pengesa dhe kufizime më të mëdha në përdorimin e autobusëve krahasuar me burrat.⁵³¹ Për shkak të normave kulturore, disa gra duhet të shoqërohen nga anëtarë të familjes kur udhëtojnë. Disa gra kanë ngurrar të përdorin transportin publik vetë në mbrëmje ose të presin në stacione autobusi, nga frika e thashethemeve dhe gjykimeve nga komuniteti. "Gratë nuk mund të presin thjesht në rrugë për vozitje" pjesëmarrësit/et vunë re, duke shpjeguar se thashethemet shoqërore dhe xhelozia e burrave shpesh kufizojnë lirinë e tyre të lëvizjes. Bashkëshortët dhe të afërmit burra i dekurajojnë gratë nga përdorimi i transportit publik, duke u shqetësuar se udhëtimi vetëm mund të dëmtojë reputacionin e familjes ose të nxisë thashetheme. Gratë që përdorin autobusët zakonisht e bëjnë këtë për arsye ekonomike, pasi përdorimi i veturës çdo ditë është shumë i kushtueshëm, sidomos për udhëtimet drejt Prizrenit. Megjithatë, minibusët me ventilim të dobët janë shpesh të mbingarkuar, të parregullt dhe të parehatshëm. Për më tepër, mungesa e stacioneve të përshtatshme të autobusëve i detyron të presin në kushte të pafavorshme atmosferike -shi, borë apo diell të fortë - gjë që e përshkruajnë si stresuese dhe poshtëruese. Kostoja e transportit mbetet një sfidë, sidomos kur çmimet e karburantit ndryshojnë, ndërsa tarifat e autobusëve nuk pësojnë përshtatje përkatëse. Këto kushte kanë shtyrë disa familje, veçanërisht ato shqiptare, të migrojnë më afër Prizrenit ku shërbimet janë më të mira dhe gratë kanë më shumë hapësirë për të qenë të pavarura.

Sa i përket ngacmimeve seksuale në transportin publik, gratë i konsiderojnë ato të rralla. Një grua vuri në dukje atmosferën e mbrojtjes në komunitet, duke thënë se "burrat nuk na ngacmojnë në Dragash sepse të gjithë njohin njëri-tjetrin; ata ngacmojnë gra ose vajza vetëm në qytete të tjera." Komunitetet e ngushta ku të gjithë njihen mund të ofrojnë njëfarë niveli mbrojtjeje nga ngacmimet për gratë. Megjithatë, kjo ndjenjë sigurie mungon sapo ato largohen nga komuniteti i tyre, si për shembull kur udhëtojnë drejt Prizrenit.

530 Intervistë e RrGK-së me zyrtar, Dragash, 2024.

531 Intervistë e RrGK-së dhe fokus grupe, 2024-2025.

Mungesa e transportit të besueshëm ndikon në qasjen në arsimin dhe mundësitë e punës, veçanërisht për gratë dhe ata që jetojnë në fshatra të largët. Pjesëmarrësit përmendën vështirësi për të udhëtuar në punë ose shkollë, ndonjëherë duke ecur distanca të gjata ose duke u mbështetur tek të tjerët për transport. Në zonat ku mungojnë linjat e rregullta të autobusëve, shumë gra nuk kanë mundësi të ndjekin trajnime profesionale, të marrin pjesë në aktivitete fitimprurëse, ose të kenë qasje në mundësi punësimi jashtë fshatrave të tyre.⁵³² Këto pengesa sjellin pabarazi të theksuara; gratë që jetojnë në qendër të Dragashit kanë më shumë gjasa të punësohen në institucionet publike, ndërsa ato nga rajoni i Gorës mbeten kryesisht të përjashtuara nga tregu i punës dhe proceset vendimmarrëse. Edhe kur janë krijuar mundësi punësimi, si fabrika e qepjes ose programe të mbështetura nga donatorët, gratë nga Gora nuk kanë mundur të përfitojnë për shkak të barrierave në transport.

Pjesëmarrësit në hulumtim sugjeruan se futja e tre deri në katër minibusëve me kapacitet prej 15 deri në 20 ulëse mund të përmirësojë përgjegjshëm lëvizshmërinë në zonat me shërbim të pamjaftueshëm. Këto mjete do të mund të operonin në rrugë dhe orare fikse, duke lidhur fshatrat e largëta me qendrën komunale dhe duke siguruar qasje në shërbime dhe mundësi. Edhe pse një sistem i tillë mund të mos jetë menjëherë fitimprurës, ai mund të subvencionohet fillimisht nga qeveria dhe të menaxhohet përmes partneriteteve publike-private ose nga vetë komuna, siç ndodh në Prishtinë. Vendosja e një sistemi të besueshëm të transportit do të përmirësonte jo vetëm jetën e përditshme të banorëve, por edhe do të forconte pjesëmarrjen ekonomike të grave dhe përfshirjen e tyre në proceset vendimmarrëse, duke hapur rrugën për një zhvillim lokal më të drejtë dhe të qëndrueshëm.

Infrastruktura rrugore dhe e trotuareve

Dragashi lidhet me pjesën tjetër të Kosovës përmes dy rrugëve kryesore. Njëra është rrugë e asfaltuar që e lidh drejtpërdrejt me autostradën e re ndërmjet Shqipërisë dhe Prishtinës, duke filluar në Zhur dhe kalon pranë fshatit Brezne. Tjetra është një rrugë e paasfaltuar që hyn pranë fshatit Zaplluxhe. Gjithashtu, ekziston një rrugë e paasfaltuar që nis nga Restelica dhe çon drejt kufirit jugor, duke e lidhur Dragashin me rajonin Gorna Reka në Maqedoninë e Veriut, megjithatë, kjo pikë kalimi kufitar ka qenë e mbyllur që nga viti 2001.

Brenda Komunës, ka rreth 570 km rrugë dhe shtigje, prej të cilave afërsisht gjysma (278 km) janë të kalueshme për vetura të zakonshme. Cilësia e këtyre rrugëve ndryshon ndjeshëm. Në vitet e fundit, komuna ka bërë përpjekje për të përmirësuar gjendjen e rrugëve lokale. Aktualisht, vetëm dy fshatra të largëta, Orçushë dhe Pllajnik, nuk kanë qasje në rrugë të asfaltuara. Shumica e vendbanimeve tani kanë qasje në rrugë rajonale përmes rrugëve të asfaltuara, megjithatë shumë rrugë ndërfshtatare mbeten të paasfaltuara. Autoritetet lokale e kanë identifikuar rehabilitimin dhe zgjerimin e rrugëve si prioritet në planet e tyre zhvillimore. Po bëhen përpjekje për të përmirësuar rrugët ekzistuese dhe për të ndërtuar rrugë të reja që do të lidhin më mirë fshatrat e largëta me qendrat urbane. Megjithatë, komuna varet kryesisht nga ndihma e nivelit qendror, sidomos për rrugët ndërkomunale. Po bëhen përpjekje për të lidhur më mirë fshatrat e largëta me qendrat urbane. Megjithatë, Komuna varet kryesisht nga mbështetja në nivel kombëtar, veçanërisht për rrugët ndërkomunale. Qeveria qendrore nuk ka ndarë fonde për të adresuar kërkesat komunale, si ato që lidhen me reagimin ndaj përmblytjeve apo infrastrukturën e re.⁵³³ Për më tepër, niveli qendror shpesh nuk arrin të mirëmbajë rrugët rajonale.⁵³⁴

532 Intervistë e RrGK-së me zyrtar, Dragash, 2024.

533 Intervistë e RrGK-së me zyrtars, Komuna e Dragashit, 2024.

534 Po aty.

Komuna e Dragashit zbaton një plan ad hoc për menaxhimin e trafikut gjatë muajve të verës, kur rritet fluksi i automjeteve për shkak të vizitave të diasporës.⁵³⁵ Si pjesë e kësaj mase të përkohshme, rruga kryesore dykahëshe shndërrohet në rrugë njëkahëshe, me qëllim lehtësimin e qarkullimit dhe zvogëlimin e bllokimeve. Edhe pse disa pronarë biznesesh lokale kanë shprehur shqetësim se klientët potencialë mund të mos kthehen pasi kalimit pranë dyqaneve të tyre, reagimet e përgjithshme kanë qenë pozitive.⁵³⁶

Fatkeqësitë e lidhura me ndryshimet klimatike, si përmytjet në fshatra si Kuku, përkeqësojnë situatën e transportit për shkak të infrastrukturës së dobët. Ndërtimet e pa rregulluara pranë lumenjve dhe hedhja e paligjshme e mbeturinave të ngurta (p.sh., mobiljeve) e bllokojnë rrjedhën e ujit, duke rritur rrezikun nga përmytjet. Këta faktorë e shtojnë rrezikun e fatkeqësive, veçanërisht për gratë në familjet rurale.

Në të kaluarën, kushtet e këqija të rrugëve kanë luajtur një rol të rëndësishëm në izolimin e komuniteteve rurale të Dragashit, duke ndikuar në aspekte të ndryshme të jetës së përditshme, nga qasja në arsim gjatë dimrit deri te qasja në treg për shitjen e produkteve dhe mallrave. Ndonëse janë bërë disa investime në ndriçimin publik dhe asfaltimin e rrugëve, në shumë zona rrugët mbeten të ngushta, mungojnë korsitë për biçikleta, trotualet janë të pakta ose mungojnë, kalimet për këmbësorë janë të dobët të shënuara dhe nuk ndriçim të mjaftueshëm.⁵³⁷ Si pasojë, ecja është e vështirë dhe ndonjëherë e rrezikshme, veçanërisht gjatë muajve të dimrit. Situata përkeqësohet nga presionet shoqërore, pasi gratë kanë frikë se gjykohen nëse ecin vetëm ose përdorin biçikletën, gjë që konsiderohet e papërshtatshme për to.

Për shkak të mungesës së transportit publik, banorët mbështeten kryesisht në automjete private, veçanërisht në vetura, çka rrit si barrën financiare ashtu edhe ndotjen nga emetimet e CO₂-së.⁵³⁸ Kjo krijon vështirësi për ata që nuk zotërojnë vetura ose nuk dinë të vozisin, duke ndikuar veçanërisht në lëvizshmërinë dhe pavarësinë e grave. Burrat shqiptarë shpesh përdorin veturat private, duke ndarë transportin me kolegë apo përmes minibusëve joformalë. Duke qenë se oraret e autobusëve janë të paparashikueshme dhe shpesh të papërshtatshme, burrat i konsiderojnë veturat private si thelbësore për qasje në punë dhe për status shoqëror. Automjetet private ofrojnë fleksibilitet, prestigj dhe liri për të dalë direkt nga shtëpia pa pasur nevojë të presin. Edhe burrat goranë mbështeten në veturat private, duke e konsideruar transportin publik të pabesueshëm ose jo papërshtatshëm. Në Gorë, vendbanimet janë shumë të shpërndara dhe terreni malor e bën të vështirë funksionimin e linjave të rregullta të autobusëve. Banorët goranë shpesh përdorin taksi private ose ndajnë transportin në mënyrë joformale, por këto opsione janë të kushtueshme, sidomos për nevoja të rregullta si vizita mjekësore, blerje apo angazhime të tjera. Gjatë dimrit, borë dhe mjegulla i bëjnë rrugët edhe më të rrezikshme dhe kufizojnë lëvizshmërinë. Banorët detyrohen shpesh t'i pastrojnë vetë rrugët dhe shtigjet. Megjithatë, burrat në përgjithësi kanë më shumë liri për të lëvizur dhe mundësi për të gjetur zgjidhje alternative për transportin. Për shembull, ata mund të udhëtojnë me autostop nëse është nevoja, një praktikë që konsiderohet e rrezikshme për gratë. Përdorimi i motoçikletave nga të rinjtë është gjithashtu i përhapur sipas disa raporteve.⁵³⁹

Gratë shqiptare përballen me kufizime më të mëdha në lëvizshmëri, të ndikuara nga normat patriarkale gjinore, presionet e komunitetit dhe xhelozia. Edhe pse disa prej tyre posedojnë patentë

535 Intervistë e RrGK-së me zyrtar, Dragash, 2024.

536 Po aty.

537 Grupi i fokusit i RrGK-së me gra në Dragash, 2025. Nga vëzhgimi u vu re mungesa e trotuareve në gjithë territorin e Komunës.

538 Intervistë e RrGK-së me zyrtar, Dragash, 2024.

539 RrGK, intervistë me zyrtar komunal, Dragash, 2024.

shoferi dhe mund të përdorin veturën familjare, shumica hezitojnë të udhëtojnë vetëm. Siç tha një burrë, “për gratë nuk është çështje sigurie, por ndjenjash dhe thashethemesh.” Kjo pasiguri dhe izolim mund të pengojnë zhvillimin ekonomik dhe të kufizojnë qasjen e banorëve në shërbime thelbësore. Gratë mund të preken disproporcionalisht, pasi zakonisht kanë më pak qasje në burime.

Përgjegjësia për kujdesin ndaj fëmijëve paraqet një sfidë tjetër për gratë shqiptare. Në mungesë të çerdheve apo shërbimeve të përballueshme për kujdesin e fëmijëve, pjesëmarrja e tyre në trajnime, punë apo aktivitete të komunitetit varet nga bashkëshortët, të afërmit apo anëtarë të tjerë të familjes që kujdesen për fëmijët. Kjo sjell edhe konflikte rreth përdorimit të veturës së vetme familjare, pasi shumica e familjeve nuk kanë mundësi të kenë më shumë se një veturë. Hapësirat publike në Dragash janë kryesisht të dominuara nga burrat. Kafenetë konsiderohen vende për burra, ndaj gratë rrallë i frekuentojnë. Nëse duan të takojnë miq ose të socializohen, gratë udhëtojnë në Prizren. Kjo i dekurajon për të lëvizur dhe rrit ndjenjën e izolimit.

Ndryshe nga shqiptarët, banorët goran kanë tendencë të mendojnë se gratë dhe burrat duhet të kenë lirinë e lëvizjes; shumë banorë mbështesin fuqishëm idenë që gratë të dalin dhe të jenë aktive. Megjithatë, edhe këtu ekzistojnë pengesa praktike: gratë pa veturë apo patentë shoferi varen nga bashkëshortët apo të afërmit burra për të shkuar në punë, te mjeku apo në treg. Kur këta të afërm mungojnë ose janë jashtë vendit, ato detyrohen të përdorin taksitë kushtueshme, gjë që kufizon mundësitë e tyre për pjesëmarrje në tregun e punës apo në jetën shoqërore. Një numër në rritje i grave gorane tashmë ngasin veturë, por mungesa e transportit publik të besueshëm, me kosto të përballueshme dhe me orar të rregullt, i mban shumë prej tyre të varura nga të afërmit burra.

Mungesa e korsive të dedikuara për biçikleta ose shtigjeve të sigurt për këmbësorë e rrit më tej varësinë nga veturat. Pjesëmarrësit në hulumtim shprehën dëshirën për përmirësime në infrastrukturën për biçikleta dhe këmbësorë, por përmendën disa pengesa serioze. Terreni malor dhe klima e ashpër e bëjnë përdorimin e biçikletave, biçikletave elektrike apo trotinetëve jo praktik për pjesën më të madhe të vitit. Siç tha një burrë, “Kjo është zonë kodrinore. Bën ftohtë. Ka borë. Biçikleta nuk është zgjidhje, përveç ndoshta për dy muaj në vit.” Për më tepër, pranimi shoqëror i përdorimit të biçikletave mund të jetë i kufizuar, veçanërisht për gratë.⁵⁴⁰ “Gratë tona peshojnë rreth 100 kilogramë secila. Ato nuk ngasin biçikleta”, tha një burrë. Qëndrime të tilla përcëmuese dhe që bëjnë që gratë të ndihen keq për trupin e tyre i dekurajojnë gratë nga eksplorimi i alternativave të tjera për transportin.

540 RrGK, intervista me zyrtarë komunalë, Dragash, 2024; fokus grupe, 2025.

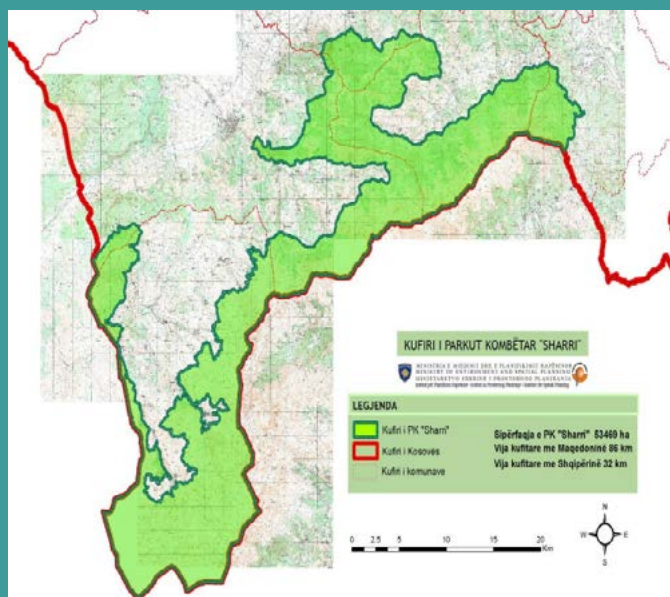
Parku Kombëtar “Sharri”

I themeluar zyrtarisht në vitin 1986, Parku Kombëtar “Sharri” shtrihet në pesë komuna, Dragash (45%), Shtërpcë (23.9%), Prizren (22.2%), Suharekë (4.7%) dhe Kaçanik (4.1%)⁵⁴¹. Është parku kombëtar më i vjetër dhe më i madh në Kosovë.⁵⁴² Duke përbërë rreth 94% të rrjetit kombëtar të zonave të mbrojtura në Kosovë, ai konsiderohet një nga zonat më të rëndësishme të biodiversitetit në Ballkan dhe shpesh cilësohet si “qendër e biodiversitetit”.⁵⁴³ Për gjenerata të tëra, njerëzit kanë jetuar në këtë zonë, shpesh në harmoni me terrenin malor dhe të ashpër.

Megjithatë, zhvillimi i Komunës gjatë 25 viteve të fundit është shoqëruar me braktisjen e praktikave tradicionale të përdorimit të tokës dhe burimeve natyrore.⁵⁴⁴

Lidhjet e dobëta të transportit brenda parkut kufizojnë qasjen e turistëve. Infrastruktura rrugore mbetet e pazhvilluar, veçanërisht në zonat e larta malore.⁵⁴⁵ Shumica e vendbanimeve brenda Maleve të Sharrit janë të lidhura përmes një rrjeti rrugësh, që lidh qytete dhe fshatra të largëta. Rrugët prej dheu shpesh janë të pamënaxhuara dhe shumë prej tyre janë krijuar pa autorizim.⁵⁴⁶ Edhe pse mund të shfrytëzohen për qëllime turistike, këto rrugë kanë nevojë për kontroll të erozionit dhe mirëmbajtje.⁵⁴⁷ Përdorimi i pakontrolluar i automjeteve motorike pritet të ndikojë negativisht në jetën e egër, sidomos gjatë stinës së verës dhe dimrit.⁵⁴⁸ Mirëmbajtja e rrugëve realizohet nga një ndërmarrje publike përgjegjëse për rrjetin rrugor kombëtar, e cila financohet nga fondet dhe të hyrat e veta.⁵⁴⁹

Zhvillimi i pakontrolluar dhe ndërtimi pa planifikim, veçanërisht hapja e rrugëve dhe guroreve të reja, kanë kontribuar në fragmentimin dhe humbjet e habitateve, duke



541 Kuvendi i Kosovës e shpalli park kombëtar në vitin 1986 dhe veprimtaria filloi në vitin 1995, megjithëse u ndërpre gjatë viteve 1999–2002 (AMMK, “Themelimi dhe veprimtaria”, Drejtoria e Parkut Kombëtar “Sharri” – Detyrat dhe përgjegjësitë, faqe e internetit, qasur më 3 korrik 2025)

542 Po aty.

543 Maxhuni, Qenan, et al., “Biodiversity and protected areas in Kosovo” [Biodiversiteti dhe zonat e mbrojtura në Kosovë], *International Journal of Ecosystems and Ecology Sciences (IJEES)* 4.1, 2014: 173-178.

544 Hertzman, Tomas dhe Lennart Gladh, “Development of a Management Plan for Sharr National Park” [Zhvillimi i një Plani Burraaxhues për Parkun Kombëtar “Sharri”], Kosovë. Prishtina: Scandiaconsult Natura AB and SIDA, 2001.

545 Suada A. Džogović, Hajrija Škrijelj dhe Zećir Ramčilović, “Cultural Policy and Sustainable Development: Challenges and Opportunities of Shar Mountains National Park” [Politika Kulturore dhe Zhvillimi i Qëndrueshëm: Sfidat dhe Mundësitë e Parkut Kombëtar Sharri], *Lingua Montenegrina* 35, nr. 1 (2025).

546 Hertzman dhe Gladh, 2001.

547 Po aty

548 Po aty.

549 Po aty.

rrezikuar florën dhe faunën. Përveç kësaj, është vërejtur edhe kapja private e burimeve natyrore si uji, si dhe ndotja nga ndërtimet, mbeturinat, ujërat e zeza dhe format e tjera të ndotjes së ujit, ajrit dhe ndotjes akustike.⁵⁵⁰ Rregullimi i dobët i zhvillimit të turizmit, duke përfshirë rrugët, vila pushimi, objekte gastronomike, infrastrukturën turistike dhe përdorimin e parregulluar të automjeteve, ka ndikuar negativisht në ekosistemet e ndjeshme të parkut.⁵⁵¹ Edhe pse turizmi aventuresk, si vozitja me motorë bore, drejtimi i automjeteve motorike jashtë rrugës dhe skijimi me motor bore, paraqet mundësi për zhvillim ekonomik, ndikimet negative të tyre të vlerësuara në mjedis janë të larta dhe kërkojnë monitorim dhe rregullim të vazhdueshëm për të parandaluar dëmet negative.⁵⁵²

Ndryshe nga Prishtina, Parku menaxhohet nga qeveria qendrore përmes AMMK-së në kuadër të MMPHI-t, dhe konkretisht nga Drejtoria e Parkut Kombëtar, me seli në Prizren.⁵⁵³ Kjo drejtori është përgjegjëse për “menaxhimin e qëndrueshëm të burimeve natyrore, duke përfshirë planifikimin, organizimin, administrimin dhe kontrollin”, si dhe për “infrastrukturën ligjore, organizative dhe financiare”. Përveç stafit menaxhues, profesional dhe administrativ që punon në zyre dhe terren edhe në dy sektorët e saj të Pylltarisë dhe Biologjisë. Drejtoria angazhon edhe roje “të cilët janë vazhdimisht në terren duke kryer aktivitete për mbrojtjen dhe mbikëqyrjen e burimeve natyrore (pyje, florë dhe faunë)”.⁵⁵⁴ Një rregullore e veçantë mungon për të specifikuar në mënyrë të detajuar rendin e brendshëm të Parkut Kombëtar dhe strukturën profesionale të menaxhimit të Parkut. Ndërkohë, qeveritë komunale, policia, prokuroria, gjykatat, inspektoratet, shërbimet emergjente (si zjarrfikësit) dhe OJQ-të luajnë role të drejtpërdrejta ose të tërthorta në funksionimin e tij, sipas AMMK-së. Të gjitha investimet për parkun planifikohen dhe financohen nga MMPHI. Për më tepër, MMPHI i pranon të gjitha të hyrat e gjeneruara nga Parku.

Plani i Menaxhimit të Parkut Kombëtar “Sharri”, i hartuar në vitin 2013 me mbështetjen e UNDP-së, ofron një kornizë strategjike për menaxhimin afatgjatë të parkut, por ai nuk e ka të përfshirë perspektivën gjinore. Dokumenti nuk përmend gra, burra, vajza apo djem, nuk përmban të dhëna të ndara sipas gjinisë dhe nuk përfshin ndonjë analizë të ndikimit gjinor - për shembull, në lidhje me mënyrat e ndryshme të transportit si ecja, çiklizmi apo përdorimi i automjeteve. Për më tepër, mungojnë masa për promovimin e barazisë gjinore, nuk janë përcaktuar tregues apo objektiva të përgjegjshme nga aspekti gjinor dhe nuk është ndarë buxhet për aktivitete që lidhen me këtë çështje.

550 Po aty.; Maxhuni, Qenan, et al., 2014.

551 Džogović, Škrijelj dhe Ramčilović, “Cultural Policy and Sustainable Development: Challenges and Opportunities of Shar Mountains National Park” [Politika Kulturore dhe Zhvillimi i Qëndrueshëm: Sfidat dhe Mundësitë e Parkut Kombëtar Sharri], *Lingua Montenegrina* 35.1, 2025; Hertzman dhe Gladh, 2001. Fshatrat dhe vendbanimet brenda Parkut Kombëtar të Sharrit nuk janë të lidhura me infrastrukturën e kanalizimeve dhe kryesisht përdorin rezervuarë septikë. Nga 27 fshatra në park, vetëm shtatë kanë organizuar mbledhjen e mbeturinave të ngurta, ndërsa mbeturinat rrallëherë mbledhen nga zonat kryesore të piknikeve dhe ato turistike.

552 Hertzman dhe Gladh, 2001.

553 Ky paragraf është marrë nga AMMK, „Drejtorja e Parkut Kombëtar ‘Sharri’ - Detyrat dhe përgjegjësitë”, faqe interneti, qasur më 3 korrik 2025. Ligji Nr. 04/L-087 për Parkun Kombëtar „Sharri” përcakton se MMPHI duhet të krijojë Drejtorinë për Administrimin e Parkut Kombëtar Sharri. Drejtoria është përgjegjëse për burraaxhimin dhe mbrojtjen e parkut, duke koordinuar me institucionet lokale dhe qendrore, përfshirë komunat, policinë, gjykatat, shërbimet inspektuese, njësitë emergjente dhe OShC (Neni 4).

554 RrGK kërkoi të dhëna mbi gjininë dhe përkatësinë etnike të tyre, si dhe numrin e gjobave të shqiptuara sipas gjinisë, por këto të dhëna nuk u ofruan.

theksonte se një nga komponentët kyç të infrastrukturës fizike është infrastruktura e transportit, përfshirë ndërtimin e shtigjeve për këmbësorë. Sipas zyrtarëve komunalë, aktualisht ekzistojnë rreth 37 km shtigje për ecje, ndërsa dy të tjera janë në ndërtim e sipër.⁵⁵⁵ Në vitin 2024, ky plan u zëvendësua me një Plan të ri Hapësinor për Parkun Kombëtar “Sharri”.⁵⁵⁶ Ky dokument i ri strategjik përfshin katër qëllime kryesore. Qëllimi 1 synon të vendosë qeverisje të mirë përmes një plani të fuqishëm menaxhimi, rikthimit të autoritetit tek Drejtoria e Administratës së Parkut, si dhe forcimit të kapaciteteve njerëzore dhe teknike. Po ashtu, thekson rëndësinë e bashkëpunimit me akterë vendorë dhe ndërkombëtarë, si dhe promovimin e parkut për të tërhequr vizitorë dhe për të zhvilluar turizmin e qëndrueshëm. Qëllimi 2 fokusohet në mbrojtjen e ekosistemeve natyrore dhe trashëgimisë kulturore, përmes kontrollit të ndotjes, edukimit mbi biodiversitetin, parandalimit të aktiviteteve të paligjshme si prerja e pyjeve dhe gjëtia e paautorizuar, si dhe menaxhimit rigoroz të burimeve. Plani parasheh ruajtjen e rezervateve natyrore, monitorimin e specieve të rrezikuara dhe zbutjen e rreziqeve nga katastrofat. Qëllimi 3 promovon zhvillimin socio-ekonomik të qëndrueshëm, përmes zgjerimit të infrastrukturës turistike, mbështetjes së bujqësisë organike dhe mënyrave tradicionale të jetesës, si dhe krijimit të mundësive për punësim për banorët. Po ashtu, inkurajohet ndërtimi me përgjegjësi mjedisore, përmirësimi I qasjes në shërbimet e kujdesit shëndetësor dhe ndërtimi i partneriteteve për mbështetje financiare dhe teknike. Qëllimi 4 synon përmirësimin e lidhjeve fizike dhe digjitale, sidhe të shërbimeve publike, përmes zhvillimit të rrjeteve rrugore dhe të transportit, sistemeve të energjisë elektrike dhe ujit, telekomunikimeve dhe menaxhimit të mbeturinave. Këto investime konsiderohen thelbësore për rritjen e cilësisë së jetës së banorëve dhe të qasjes, si fuqizimin e potencialit ekonomik të parkut. Plani nuk përcakton ndonjë buxhet të detajuar për aktivitete specifike, por kategorizon ndikimet financiare si të ulëta (deri në 500,000 e), të mesme (500,000 €–5,000,000 €) dhe të larta (mbi 5,000,000 €). Burimet e financimit parashihen të vijnë nga ministritë, donatorët, partneritetet publike-private, sektori privat dhe komunat. Plani nuk e ka të përfshirë perspektivë ngjinore. Zhvillimi i qëndrueshëm i parqeve kombëtare të Kosovës kërkon ndërtimin e infrastrukturës turistike që është njëkohësisht miqësore ndaj mjedisit dhe e përgjegjshme ndaj komunitetit.⁵⁵⁷ Kjo përfshin nevojën për tabela informuese dhe qendra informacioni që edukojnë vizitorët mbi ruajtjen e natyrës dhe rolin e tyre në këtë proces, si dhe ndërtimin e shtigjeve më të qarta për ecje dhe rrugëve për biçikleta, me qëllim të parandalimit të erozionit dhe shqetësimit të habitatit natyror. Mirëmbajtja e këtyre shtigjeve mund të nxisë vizitorët të qëndrojnë në shteg, në vend që të dalin jashtë tij dhe të shqetësojnë kafshët dhe bimët e egra.⁵⁵⁸ Edukimi, trajnimi, zhvillimi i infrastrukturës vendore dhe promovimi i praktikave tradicionale të ruajtjes së natyrës që janë përdorur nga banorët lokalë ndër breza, mund të kontribuojnë në ruajtjen e saj për të ardhmën.

555 Intervistë e RrGK-së me zyrtar, Dragash, 2024.

556 Republika e Kosovës, MMPHI, *Plani Hapësinor i Parkut Kombëtar “Sharri,”* 2024.

557 Džogović, Škrijelj dhe Ramčilović, “Cultural Policy and Sustainable Development,” 2025.

558 Hertzman dhe Gladh, 2001. Ata vunë re se parku aktualisht ka 24 shtigje zyrtare për ecje në natyrë dhe asnjë shteg për biçikleta malore.

Përfundim

Terreni malor i Dragashit ndikon përgjegjshëm në transport. Banorët e të gjitha komuniteteve përballen me vështirësi për shkak të relievit sfidues, kushteve të rënda klimatike sezonale, kufizimeve ekonomike dhe infrastrukturës së pamjaftueshme publike. Pjesa më e madhe e transportit bëhet me vetura, gjë që kontribuon në ndotjen e mjedisit. Lëvizshmëria e grave gorane është kryesisht e kufizuar nga mungesa e infrastrukturës dhe pengesat financiare, ndërsa gratë shqiptare përballen edhe me kufizime shtesë për shkak të normave patriarkale që u mohojnë të drejtën për të udhëtuar lirshëm. Dragashi aktualisht nuk ka një plan mobiliteti që adreson barazinë gjinore dhe përshtatjen ndaj ndryshimeve klimatike. Mungesa e burimeve financiare ka penguar Komunën të investojë mjaftueshëm në përmirësimin e transportit publik, veçanërisht në zgjerimin e shërbimit të autobusëve. Megjithatë, rritja e të hyrave nga turizmi dhe nga burime të tjera mund të krijojë mundësi për Komunën që të zgjerojë qasjen në transportin publik. Duke marrë parasysh vështirësitë e përdorimit të biçikletave dhe ecjen në këtë terren, pjesëmarrësit në hulumtim e identifikuan si prioritet zgjerimin e shërbimeve të transportit publik, veçanërisht përmes krijimit të linjave të reja të autobusëve që lidhin fshatrat me qendrën dhe qytetet përreth.

Rasti i Kamenicës

Për të adresuar sfidat në qasje dhe përballueshmëri, Komuna e Kamenicës, në bashkëpunim me Friedrich Ebert Stiftung (FES) ofroi në shtator 2024 një shërbim të subvencionuar të transportit publik me autobus. Kjo iniciativë synonte të mbështeste të moshuarit, të rinjtë dhe gratë. Sipas vlerësimeve të FES, qytetarët shprehën gatishmëri për të paguar 0.56 € për një udhëtim me autobus.⁵⁵⁹ më shumë se çmimi i biletës njëdrejtimëshe⁵⁶⁰ të Trafikut Urban në Prishtinë (0.50 €).⁵⁶¹ FES konstatoi se kjo iniciativë njëmuore dëshmoi se qasja e lehtësuar në transport publik mund të përmirësojë barazinë, lëvizshmërinë dhe përfshirjen sociale. Megjithatë, iniciativa nuk ofroi një zgjidhje afatgjate për çështjet sistematike që lidhen me përballueshmërisë e kostos dhe mungesën e qasjes, pasi nuk u vazhdua. Për të siguruar qasje të barabartë dhe të qëndrueshme në transport publik, nevojiten reforma strukturore.

559 FES, zyra në Kosovë, [Vlerësimi i iniciativës të autobusëve falas në Komunën e Kaburraicës](#), 2024, qasur më 14 mars 2025.

560 Trafiku Urban është shoqëri aksionare në kuadër të Komunës së Prishtinës.

561 Anketa u zhvillua me 170 përdorues të autobusëve në stacione të ndryshme autobusi nëpër komunën e Kamenicës gjatë një periudhe shtatëditore në shtator 2024.

Praktika të tjera lokale dhe opsione politikash

Për t'iu përgjigjur pyetjes së hulumtimit “cilat janë opsionet e politikave për përmirësimin e përputhshmërisë me klimën dhe parimet gjinore në transport”, kjo pjesë paraqet disa opsione të politikave bazuar në përvojën ndërkombëtare.

Parimi “Ndotësi paguan”

Parimi “Ndotësi paguan” (PNP) është një koncept i politikave mjedisore që parasheh se ata që shkaktojnë ndotje duhet të mbulojnë kostot e masave për parandalimin, kontrollin dhe rregullimin e saj, me qëllim mbrojtjen e shëndetit të njeriut ose mjedisit. Çmimet e tregut shpesh nuk pasqyrojnë kostot reale të ndotjes, ndaj ndotësve u mungojnë stimujt e nevojshëm për ta zvogëluar atë. PNP e adreson këtë duke vendosur sinjale të çmimesh të duhura, që i inkurajojnë ndotësit të minimizojnë emetimet dhe të investojnë në teknologji më të pastra. Kështu, barra financiare zhvendoset nga e gjithë shoqëria tek ata që janë përgjegjës për ndotjen.

Ekzistojnë disa opsione politike për të reduktuar përdorimin e veturave private dhe për të kufizuar ndotjen. Këto përfshijnë taksat mbi karburantin dhe automjetet, kërkesat për emetime të ulëta për grup automjetesh me përdorim të lartë, si taksitë, vënie e tatimeve mbi automjetet të sipas nivelit të ndotjes, kontroll të parkimit, krijimin e zonave me emetim të ulët, si dhe kufizime për qasjen e veturave në qendrat e qyteteve. Këto masa theksohen në udhëzimet ndërkombëtare për politika, të përshtatura për kontekstin e qyteteve të Ballkanit Perëndimor.⁵⁶³ Në përputhje me parimin “Ndotësi paguan” (PNP), individët apo subjektet që kontribuojnë në ndotje duhet të mbulojnë kostot për të adresuar efektet negative të saj. Megjithatë, Për të qenë efektive, këto masa duhet të shoqërohen me investim që i bëjnë alternativat si transporti publik dhe lëvizja aktive më tërheqëse.⁵⁶⁴ Edhe pse efektiviteti i këtyre politikave shpesh është temë debatesh – me disa studime që tregojnë se këto politika nuk kanë ndikim të qëndrueshëm afatgjatë pse madje mund të përkeqësojnë kushtet e trafikut⁵⁶⁵ - hulumtime të tjera theksojnë se suksesi i tyre varet kryesisht

562 Komisioni Evropian, “[Ensuring that polluters pay – toolkit](#)” [Sigurimi që ndotësit të paguajnë – udhëzues praktik] qasur më 3 korrik 2025.

563 Banka Botërore, “[Transport Inputs to the Western Balkans Green Growth Narrative: Strategic Actions for a Greener and More Efficient Transport Sector](#)” [Roli i transportit në narrativën e rritjes së qëndrueshme në Ballkanin Perëndimor: Veprime strategjike për një sektor transporti më të gjelbër dhe më efikas], 2024, f. 70; Banka Botërore, “[Policies to Improve the Environmental Performance of Road Vehicles in the Western Balkans: Managing road vehicle emissions and embracing e-mobility](#)” [Politikat për përmirësimin e performancës mjedisore të mjeteve rrugore në Ballkanin Perëndimor: Burraaxhimi i emetimeve të mjeteve rrugore dhe përqafimi i e-mobilitetit], 2024.

564 Banka Botërore, “[Transport Inputs to the Western Balkans Green Growth Narrative: Strategic Actions for a Greener and More Efficient Transport Sector](#)” [Roli i transportit në narrativën e rritjes së qëndrueshme në Ballkanin Perëndimor: Veprime strategjike për një sektor transporti më të gjelbër dhe më efikas], 2024, f. xiv.

565 Gallego, Francisco, Juan-Pablo Montero dhe Christian Salas, “[The Effect of Transport Policies on Car Use: Evidence from Latin American Cities](#)” [Efekti i politikave të transportit mbi përdorimin e veturave: Dëshmi nga qytetet e Amerikës Latine] *Journal of Public Economics*, 2013, 107: 47–62; Cantillo, Victor dhe Juan de Dios Ortúzar, “[Restricting the Use of Cars by License Plate Numbers: A Misguided Urban Transport Policy](#)” [Kufizimi i përdorimit të veturave sipas numrave të targave: politikë e gabuar e transportit urban] 2014, *DYNA* 81 (188): 75–82.

nga zbatimi i politikave plotësuese, përfshirë investimet në shërbimet e transportit publik⁵⁶⁶ dhe në lëvizjen aktive, si korsitë e biçikletave. Nevoja për të kombinuar disa masa për zhvillimin e sistemeve të qëndrueshme të transportit është e njohur gjerësisht. Për shembull, studimet sugjerojnë që të hyrat e gjeneruara nga mekanizmat, si taksat mbi karburantin apo tarifat rrugore të reinvestohen në përmirësimin e transportit publik, të infrastrukturës për dhe biçikleta e këmbësorë dhe të hapësirave publike. Kjo qasje rrit pranueshmërinë nga publiku dhe forcon mbështetjen për politikën në fjalë.⁵⁶⁷ Disa të dhëna sugjerojnë se futja e formave të reja të transportit publik mund të nxisë përdorimin e mënyrave ekzistuese të lëvizjes. Për shembull, në zonat periferike të Santiagos në Kili, vendosja e trotinetëve elektrikë të përbashkët lidhej me rritjen e përdorimit të autobusëve dhe metrosë. Me shumë gjasë, trotinetët shërbyen si mjet ndërlidhës për fillimin dhe përfundimin e udhëtimeve, duke përmirësuar qasjen.⁵⁶⁸ Qendra e Tiranës, kryeqyteti i Shqipërisë, po kalon një transformim që shkon në të njëjtën linjë me këto gjetje. Në vitin 2017, Këshilli Bashkiak miratoi Planin Vendor “Tirana 2030”, me synimin për ta transformuar qytetin në një mjedis urban më të gjelbër, të qëndrueshëm dhe gjithëpërfshirës, me dendësi më të lartë të popullsisë dhe standarde më të mira jetese.⁵⁶⁹ Ndryshimet në transport përfshijnë mbylljen e disa rrugëve për automjetet, krahas investimeve në hapësira për këmbësorë, autobusë dhe korsi biçikletash. Përdorimi i veturave private u bë qëllimisht më i vështirë, ndërsa në të njëjtën kohë janë zgjeruar mundësitë për lëvizje me mjete të qëndrueshme, si ecja dhe biçikletat. Studimet e kryera në Tiranë që nga fillimi i këtyre transformimeve kanë treguar se hapësirat e gjelbra urbane kontribuojnë në përmirësimin e mirëqenies së qytetarëve, duke ndikuar pozitivisht në shëndetin fizik dhe mendor. Ulja e stresit dhe përmirësimi i gjendjes psikologjike kanë dalë si faktorë të rëndësishëm.⁵⁷⁰ Tirana po përgatitet të zbatojë masa të tjera për të reduktuar transportin privat me vetura, përfshirë rregullimin e lëvizjes së automjeteve bazuar në numrat e targave, investime në korsi biçikletash dhe organizimin e ditëve pa vetura. Paralelisht, po investohet në përmirësimin dhe qëndrueshmërinë e transportit publik, përfshirë një sistem elektrik të autobusëve me qarkullim të shpejtë dhe rehabilitimin e linjave hekurudhore.⁵⁷¹

566 Mahendra, Anjali, “[Vehicle Restrictions in Four Latin American Cities: Is Congestion Pricing Possible?](#)” [Kufizimet e automjeteve në katër qytete të Amerikës Latine: A është e mundur tarifa për ngarkesën e trafikut?] *Transport Reviews*, 2008, 28 (1): 105–33.

567 Pojani, Dorina dhe Dominic Stead, “[Opo99](#),” *Sustainability*, 2015, 7: 7784–7805, f. 7798.

568 Opitz, Daniela et al., “[Impact of Shared E-scooter Introduction on Public Transport Demand: A Case Study in Santiago, Chile](#)” [Ndikimi i futjes së trotineteve elektrikë të përbashkët në kërkesën për transport publik], preprint i dorëzuar për *Travel Behaviour and Society*, 2024.

569 Niall Patrick Walsh, “[Tirana 2030: Watch How Nature and Urbanism Will Co-Exist in the Albanian Capital](#)” [Tirana 2030: Shih si do të bashkëjetojnë natyra dhe urbanizmi në kryeqytetin shqiptar], ArchDaily, 16 shkurt 2017, qasur më 3 korrik 2025; Nour Fakharany, “[Tirana Reimagined: Architectural Projects Transforming Albania's Capital through Public Engagement](#)” [Tirana e Rifreskuar: Projekte të arkitekturës që po transformojnë kryeqytetin e Shqipërisë përmes pjesëmarrjes publike], ArchDaily, 9 janar 2025, qasur më 4 korrik 2025.

570 Samel Kruja et al., “[The Role of Urban Green Spaces on Life Satisfaction and Migration Willingness in Tirana, Albania](#)” [Roli i hapësirave të gjelbra urbane në kënaqësinë me jetën dhe gatishmërinë për migrim në Tiranë, Shqipëri], *Human Ecology*, 2024, 52: 667–679.

571 “[Ministri zbulon detajet e planit të ri të burraaxhimit të trafikut për reduktimin e ngarkesës](#)”, *Gazeta Tema*, 8 janar 2025; “[Tirana: Promovimi i mobilitetit alternativ të qëndrueshëm në qytet](#)”, *The Bay Awards*, n.d; “[The European Union and Germany support green transport in Tirana with €81.2 million investment](#)” [Bashkimi Evropian dhe Gjermania mbështesin transportin e gjelbër në Tiranë me investim prej 81.2 milionë eurosh], *Western Balkans Investment Framework*, 10 prill 2024; Genta Hodo, “[Albania plans concession for Tirane-Durres railway operation](#)”, *SeeNews*, 23 maj 2025.

Përfundim

Planet e lëvizshmërisë që marrin parasysh aspektin gjinor dhe ndryshimet klimatike janë të rëndësishme për një zhvillim të qëndrueshëm. Megjithatë, ato duhet të shoqërohen me alokime të mjaftueshme buxhetore dhe BPGj, të integruar në KASH, buxhetet vjetore dhe shtojcat përkatëse. Po ashtu, BPGj duhet të zbatohet në prokurim dhe në të gjitha fazat e projekteve infrastrukturore. Komunitat duhet të ndërmarrin disa masa të kombinuara për të ndërtuar sisteme të qëndrueshme të transportit, duke u bazuar në parimin “Ndotësi paguan” (PNP), për të ulur përdorimin e veturave dhe emetimet. Këto sisteme duhet të ofrojnë transport publik që është i sigurt, efikas, i përballueshëm dhe i qasshëm, si dhe të krijojnë mundësi për lëvizje aktive - përmes korsive për biçikleta dhe trotuareve - të dizajnuara për t’u përgjigjur nevojave të grave dhe burrave, përfshirë kujdestarëve. Për më tepër, ekzistojnë mundësi për të rritur të hyrat vetanake përmes zbatimit të taksave, tarifave dhe gjobave të ndërlidhura me mbrojtjen e mjedisit dhe transportin. Këto të hyra mund të riinvestohen në përmirësimin e infrastrukturës së transportit të përgjegjshëm ndaj çështjeve gjinore dhe klimatike.



REKOMANDIMET

Duke u bazuar në gjetjet dhe kontributin e pjesëmarrësve, këto rekomandime përgjigjen pyetjes hulumtuese: cilat janë opsionet e politikave për përmirësimin e përputhshmërisë me parimet gjinore në transport? Siç është detajuar në kapitujt e mëparshëm, zbatimi i këtyre rekomandimeve mund të sjellë përfitime për gra dhe burra të ndryshëm, duke përmirësuar përbalueshmërinë e kostos, qasjen, sigurinë dhe shëndetin publik të lidhur me transportin.

Zyra e Kryeministrit

- **Zyra ligjore:** Të sigurohet një qasje e harmonizuar e kornizës ligjore, duke eliminuar përsëritjet në ligje dhe politika dhe duke shmangur fragmentimin ligjor që lidhet me sektorin e transportit. Të sigurohet që i gjithë legjislacioni të ketë kaluar një Vlerësim të Ndikimit Gjinor, i rishikuar për cilësi nga ABGj-ja, sipas udhëzimeve të ABGj-së,⁵⁷² si dhe një Vlerësim të Ndikimit në Mjedis të përgjegjshëm nga aspekti gjinor. Të vendosen procese dhe të angazhohen burime njerëzore të afta për sigurimin e cilësisë së këtyre vlerësimeve para se ligjet të procedohen në parlament për votim.
- **ABGj:** Të përfshihet në programin e ardhshëm të Kosovës për Barazi Gjinore fokus i veçantë në mobilitetin e përgjegjshëm ndaj çështjeve gjinore dhe klimatike, duke harmonizuar veprimet me strategjitë ekzistuese që lidhen me transportin dhe mobilitetin e përgjegjshëm ndaj çështjeve të ndryshmeve klimatike.
- **Zyra për Qeverisje të Mirë:** Të sigurohet që çdo plan i ardhshëm i veprimit për të drejtat e personave me aftësi të kufizuara të trajtojë sfidat e ndryshme të mobilitetit me të cilat përballen gratë dhe burrat me aftësi të kufizuara. Po ashtu, duhet të sigurohet alokimi i duhur i burimeve për zbatimin e këtyre masave.
- **ASK:** Të integrohet koncepti i 'mobilitetit për kujdesin ndaj të tjerëve' në mbledhjen e të dhënave dhe hulumtimeve për transportin për të ndihmuar planifikimin e infrastrukturës, hartimin e politikave publike dhe proceseve buxhetore që reflektojnë modelet dhe nevojat e udhëtimit të grave dhe burrave.

⁵⁷² Qeveria e Republikës së Kosovës, Zyra e Kryeministrit, ABGj, [Manuali për Vlerësimin e Ndikimit të Barazisë Gjinore](#), 2019.

MFPT

- Të ndryshohet Ligji për Menaxhimin e Financave Publike dhe Përgjegjësitë Publike për të institucionalizuar BPGj-në si pjesë e proceseve dhe sistemeve buxhetore, duke mundësuar zbatimin e tij në fushën e transportit publik të përgjegjshëm ndaj çështjeve të ndryshimeve klimatike. Si pjesë e reformave të vazhdueshme të financave publike, të shqyrtohet kalimi nga buxhetimi sipas zërave buxhetor në buxhetim sipas programeve ose të bazuara në rezultate, për të lehtësuar përcjelljen e ndikimit të shpenzimeve në zbatimin e strategjive qeveritare, përfshirë ato për lëvizshmëri.
- Të ndryshohet Ligji për Financat e Pushtetit Lokal për të përfshirë kërkesa për BPGj -në si në të hyrat ashtu edhe në shpenzimet komunale.
- Të ndryshohet Ligji për Prokurimin Publik për të përfshirë BPGj-në, duke siguruar që projektet dhe blerjet e infrastrukturës lidhur me transportin të marrin parasysh nevojat e grave, burrave, vajzave dhe djemve gjatë fazave të projektimit, zbatimit, monitorimit dhe vlerësimit të përdorimit.⁵⁷³ Të përcaktohet dhe të shpjegohet më qartë zbatimi i masave afirmative për barazinë gjinore në proceset e prokurimit, për të lehtësuar përdorimin e tyre.
- Së bashku me buxhetin vjetor, të publikohet edhe Deklarata Gjinore e Buxhetit, siç parashihet nga treguesi 5.c.1 i OZHQ, si dhe shtojca e BPGj-së, sipas kërkesave të Qarkores buxhetore, në përputhje me Ligjin për Barazi Gjinore. Në kuadër të buxhetimit sipas zërave, kjo mund të sqarojë se si pritet që shpenzimet të kontribuojnë në objektivat strategjike dhe në ndikimet e tyre.
- Të prezantohen masa fiskale, si rritja e taksave mbi automjetet private dhe karburantin, për të dekurajuar përdorimin e veturave. Këto masa duhet të shoqërohen me investime në alternativa transporti me karbon të ulët ose pa karbon, si autobusët. Të përdoren të ardhurat e gjeneruara përmes PPP-së për të investuar në transport dhe mobilitet miqësor ndaj klimës, duke përfshirë alokimin e mjeteve për Fondin e Gjellbër dhe infrastrukturën e energjisë së ripërtëritshme. Të promovohen këto investime të publiku për të treguar në mënyrë transparente ndikimet pozitive të taksave.
- Të rishikohen rregulloret për të siguruar që përfituesit e ndihmës sociale dhe të mbijetuarit/at e dhunës me bazë gjinore, veçanërisht ata që ndjekin trajnime ose janë në kërkim të punësimit - të kenë qasje në transport publik falas me autobus.
- Në koordinim me MMPHI dhe përmes Qendrave për Aftësim Profesional, të ofrohen programe falas ose me kosto të ulët për taksistët, me qëllim që ata të mund të punësohen si shoferë autobusësh në zonat ku po zgjerohet rrjeti i autobusëve. Kjo do të ndihmonte në zbutjen e rezistencës ndaj linjave të reja të autobusëve dhe do të kontribuonte në uljen e emetimeve nga transporti.
- Të krijohet baza ligjore për themelimin e Fondit të Gjellbër, i cili mund të mbështesë projekte të përgjegjshme ndaj gjinisë për adaptim dhe zbutje të ndikimeve klimatike në nivele lokale dhe kombëtare, duke përfshirë financimin e transportit të qëndrueshëm, energjisë së ripërtëritshme dhe infrastrukturës së gjellbër. Korniza ligjore duhet të përfshijë masa sigurie për të garantuar transparencë të plotë në menaxhimin e Fondit, duke përfshirë BPGj-në, raportim të qartë dhe mbikëqyrje publike të alokimeve dhe shpenzimeve të buxhetit. Një pjesë e të ardhurave të gjeneruara nga taksat, tarifat dhe pagesat përmes PPP-së duhet të alokohet për Fondin e Gjellbër dhe për përmirësimin e infrastrukturës së energjisë së ripërtëritshme për mobilitet, siç janë format e transportit publik elektrik në gjithë Kosovën, përfshirë edhe zonat rurale me shërbime të kufizuara.

⁵⁷³ Si udhëzues i dobishëm për BPGj-në lidhur me shpenzimet kapitale, shih manualin e miratuar nga ABGj dhe Instituti i Kosovës për Administratë Publike: RrGK, "[Udhërrëfyes Praktik: Buxhetimi i Përgjegjshëm Gjinor në Nivel Qendror](#)".

- Të vendosen taksa ekologjike për të gjitha automjetet me emetime karboni, përfshirë motoçikletat dhe automjetet me katër rrota. Në përputhje me PPP-në, të rriten taksat ekologjike për automjetet e huaja që përdorin autostradat e Kosovës
- Të përdoren subvencione, duke përfshirë Fondin e Gjelbër, për të stimuluar investime private në infrastrukturë inovative të energjisë së ripërtëritshme dhe iniciativa të teknologjisë së gjelbër që lidhen me mobilitetin gjithëpërfshirës. Të përfshihen masa afirmative për të financuar startup-e dhe ndërmarrje të udhëhequra nga gratë, duke siguruar përfaqësim të barabartë gjinor.

MMPHI

- Të ndryshohet Ligji për rrugët për t'u përqendruar në infrastrukturën rrugore që është e përgjegjshme ndaj çështjeve gjinore dhe klimatike:
 - Të shqyrtohet mundësia e sigurimit të qasjes për personat me aftësi të ndryshme, veçanërisht për përdoruesit e karrocave.
 - Të merret parasysh zbutja e ndikimeve të ndryshmeve klimatike, duke adresuar ndotjen e ajrit dhe zhurmës që lidhet me ndërtimin dhe përdorimin e rrugëve.
 - Të kërkohet që të gjitha fushat e punës dhe kontratat për ndërtimin dhe rehabilitimin e rrugëve të përfshijnë krahët anësorë adekuatë të rrugës, trotuare të qasshme, stola, kalime të pjerrëta, ndriçim rrugor, gjelbërim dhe vendkalime të dukshme për këmbësorët.
 - Të kërkohet krijimi i korsive për biçikleta dhe sinjalizim i qartë për hapësirat e përbashkëta të rrugëve në të gjitha rrugët kryesore dhe lidhëse.
 - Të sigurohet trotuar taktil për personat me shikim të dëmtuar dhe sinjale të dëgjueshme.
 - Të merret parasysh "mobiliteti për kujdesin ndaj të tjerëve" në prioritizimin dhe dizajnin e rrugëve, duke përdorur të dhëna për të informuar dizajnin e infrastrukturës.
- Të ndryshohet ligji për sigurinë rrugore për të hequr dispozitën që lejon një të rritur të mbajë një fëmijë në ulësen e pasme, në përputhje me Direktivën e BE-së për përdorimin e detyrueshëm të rripave të sigurisë dhe sistemeve të sigurisë për fëmijët, si dhe me Raportin Tematik të BE-së për Sigurinë Rrugore (2022). Të kërkohet që të gjithë fëmijët të jenë të sigurve në sisteme mbajtëse të certifikuara dhe të instaluara siç duhet.
- Të ndryshohet ligji për mbrojtjen e natyrës për të kufizuar përdorimin e mjeteve të motorizuara.
- Të përfshihet në rishikimet vjetore të KASH-it tekst narrativ me analizë gjinore të shpenzimeve të mëparshme dhe shpjegim se si shpenzimet do të kontribuojnë në objektiva të përgjegjshme ndaj gjinisë dhe klimës në sektorin e transportit; të përfshihen tregues, bazat fillestare dhe objektivat për matjen e progresit. Të reflektohet se si shpenzimet do të përgjigjen ndaj nevojave të ndryshme të grave dhe burrave për mobilitet dhe siguri në transport.
- Të krijohet dhe të publikohet çdo vit një Deklaratë Buxheti dhe/ose Shtojcë BPGj që tregon se si alokimet buxhetore synojnë të kontribuojnë në objektiva të lidhura me transportin, duke përfshirë ndjeshmërinë ndaj gjinisë dhe klimës.
- Të investohet në infrastrukturë dhe politika transporti që zvogëlojnë efikasitetin dhe përshatshmërinë e përdorimit të veturave private, duke rritur njëkohësisht tërheqjen dhe efikasitetin e mënyrave të transportit të qëndrueshëm. Të përmirësohet infrastruktura për këmbësorët dhe

çiklistët. Të zhvendosen korsitë e veturave për të krijuar korsia të dedikuara të përbashkëta për autobusë, biçikleta dhe trotineta.

- Të rriten të ardhurat nga PPP-të me masat e mësipërme dhe politika të tjera, duke ulur varësinë nga donatorët. Të zhvillohet dhe zbatohet një plan gjithëpërfshirës për futjen e tarifave në të gjitha autostradat kryesore dhe për hyrjen në parqet kombëtare përmes një procesi gjithëpërfshirës dhe konsultativ. Në përputhje me Direktivën e BE-së 1999/62/EC, kjo mund të rrisë të ardhurat për transportin që i përgjigjet klimës dhe gjinisë, duke dekurajuar udhëtimet e tepërta dhe ndotjen e lidhur me to. Të ardhurat të investohen në mënyrë transparente në opsione mobiliteti miqësore me klimën dhe gjininë, përfshirë Fondin e Gjelbër, duke treguar rezultatet për publikun.
- Të sigurohet që gra dhe burra të ndryshëm, ekspertë për barazinë gjinore dhe ZBGj-të të konsultohen dhe të angazhohen aktivisht në dizajnimin e ligjeve, politikave, strategjive dhe buxheteve.
- Të krijohet një korsi vetëm për autobusë nga Prishtina në Fushë Kosovë për të përshpejtuar transportin me autobus, gjë që mund të jetë veçanërisht e dobishme për gratë, pasi ato priren t'i përdorin autobusët më shumë se burrat. Gjetjet sugjerojnë se autobusët më të shpejtë dhe më të rregullt do të kontribuojnë në ndryshimin e sjelljeve dhe në nxitjen e përdorimit të autobusëve në vend të veturave private, duke ulur ngarkesën në trafik dhe rrjedhimisht emetimet e karbonit. Të konsiderohet instalimi i një tarife digjitale për veturat në këtë rrugë, veçanërisht gjatë orëve të pikut, në përputhje me PPP.
- Të sigurohen autobusë të rregullt dhe në kohë për të reduktuar mbipopullimin, përmirësuar qasjen dhe shkurtuar kohën e pritjes, duke ofruar opsione transporti publik më të shpejta, më të sigurt dhe më pak stresuese. Kjo mund të nxisë përdorimin e autobusëve.
- Të krijohen politika dhe protokolle për raportim digjital, si dhe procedura dhe mekanizma për të vepruar mbi raportet në rastet kur pasagjerët e transportit publik nuk kanë mundur të realizojnë të drejtat e tyre dhe nuk ndihen se kompanitë kanë adresuar shqetësimet e tyre në mënyrë adekuate.
- Të përmirësohet Sistemi i Informacionit Gjeografik (SIGJ) për çiklistët dhe të integrohet si pjesë e bashkëpunimit rajonal dhe ndërkombëtar. Të ketë bashkëpunim me platformat online si Google Maps dhe Gjirafa për të përmirësuar qasjen në informacion mbi lidhjen dhe oraret e autobusëve. Gjithashtu, të sigurohet mirëmbajtja e rrugëve të ndërtuara nga Ministria, duke përfshirë trotaret dhe korsitë e biçikletave.
- Të rriten inspektimet mjedisore, duke përfshirë kontrollin e emetimeve dhe ndotjes, në mënyrë që të nxiten ndotësit të ndryshojnë sjelljet e tyre.
- Të monitorohet, të zbatohet dhe të sigurohet implementimi i së drejtës për asistentët personalë (kryesisht gra) të personave me aftësi të kufizuara për qasje të lirë në transport, përfshirë përmes inspektimeve të rregullta të autobusëve dhe adresimin e ankesave.
- Të konsiderohet mbështetja përmes subvencioneve të zhvillimit të një shërbimi transporti shoqërisht të përgjegjshëm që ofron automjete me shoferë të trajnuar për të përmirësuar qasjen për personat me aftësi të kufizuara dhe ata me gjendje shëndetësore, nga i cili do të përfitojnë edhe kujdestaret gra.
- Të ndryshohet Ligji për Rregullat e Trafikut Rrugor për të kërkuar certifikim për shoferët e trotinetëve elektrikë, me qëllim rritjen e sigurisë dhe përdorimit të përgjegjshëm.
- Të zhvillohen fushata ndërgjegjësimi transformuese gjinore në bashkëpunim me komunitatet dhe OJQ-të për të adresuar mosinteresimin publik ndaj ndryshimeve klimatike, duke edukuar gra dhe

burra mbi ndikimet negative shëndetësore të emetimeve nga karburantet fosile të automjeteve dhe duke fuqizuar individët për të ulur emetimet e dëmshme të karbonit. Për këtë qëllim, të bashkëpunohet me Ministrinë e Shëndetësisë për të promovuar shëndetin, përfitimet financiare dhe kursimin e kohës nga ecja dhe çiklizmi, për të rritur përdorimin e tyre. Të rritet ndërgjegjësimi për mundësitë që kanë prindërit për të përdorur biçikletat për transportin e fëmijëve në shkollë dhe për kryerjen e detyrimeve të përditshme, duke balancuar rolet e kujdesit mes grave dhe burrave.

- Të dizajnohen dhe të zbatohen, së bashku me Policinë e Kosovës dhe OJQ-të, fushata ndërgjegjësimi të përgjegjshme ndaj gjinisë për përdorimin e rripave të sigurisë, ulëseve për fëmijë dhe helmetave.
- Të përmirësohet siguria dhe besueshmëria e taksive përmes licencimit dhe rregullimit të duhur, duke ulur varësinë nga shërbimet e paregulluara.

MASHTI

- Të integrohet në kurrikulat shkollore edukimi mbi sigurinë rrugore i përgjegjshëm ndaj aspektit gjinor dhe klimatik, që trajton ndërthurjet e maskulinitetit, klasës dhe kulturës, për t'u përgjigjur më mirë dhe për të parandaluar dëmtime dhe vdekje tek të rinjtë burra.⁵⁷⁴ Të përfshihet edukimi mbi rëndësinë e brezave të sigurisë dhe helmetave.
- Të edukohen fëmijët mbi ndikimet negative shëndetësore të emetimeve dhe ndotjes, duke treguar përfitimet fizike dhe mendore të ecjes dhe çiklizmit.
- Përmes Drejtorisë së Arsimit, të fillohen programet për të edukuar të rinjtë mbi përdorimin dhe sigurinë e biçikletës, duke përfshirë përdorimin e helmetës, si dhe të integrohen mësimet praktike të ngasjes së biçikletës në kurrikulën e edukatës fizike publike.

Instituti Kombëtar i Shëndetësisë Publike

- Të përmirësohen sistemet e informacionit shëndetësor në lidhje me ndotjen e ajrit sipas zonave gjeografike, për të identifikuar më mirë lokalitetet me emetime të larta dhe për të ndërmarrë masat e duhura për të adresuar ndotjen e lidhur me transportin.
- Të mblidhen dhe publikohen më shumë të dhëna të ndara sipas seksit dhe moshës, për të kuptuar më mirë ndikimin e ndotjes së ajrit tek burrat, gratë, vajzat dhe djemtë - përfshirë grata shtatzëna, popullatat e margjinalizuara, personat që jetojnë në varfëri, si dhe ata që banojnë në zona rurale kundrejt atyre urbane.

⁵⁷⁴ Linley Walker, Dianne Butland dhe Robert W. Connell, "Boys on the Road: Masculinities, Car Culture, and Road Safety Education" [Djemtë në rrugë: Maskuliniteti, kultura e makinave dhe edukimi për sigurinë rrugore], *The Journal of Men's Studies* 8, nr. 2 (2000): 153-69.

Të gjitha komunat

- Të përfshihen në KASH objektiva, tregues, synime dhe buxhete të qarta për të mbështetur investime të përgjegjshme ndaj gjinisë dhe klimës.
- Të publikohet bashkë me buxhetin vjetor një Deklaratë e Buxhetit të Gjinisë, siç parashihet nga treguesi i QZHQ 5.c.1 dhe nga kërkesa e qarkores buxhetore për publikimin e Shtojcës të Buxhetimit të Përgjegjshëm Gjinor (BPGJ), në përputhje me Ligjin për Barazi Gjinore. Në kuadër të buxhetimit sipas zërave, kjo deklaratë duhet të sqarojë se si shpenzimet pritet të kontribuojnë në strategji dhe rezultate.
- Të rriten të hyrat vetanake përmes taksave, tarifave dhe gjobave të lidhura me transportin – si parkimi, rrugët, automjetet– për të gjeneruar të ardhura që përmirësojnë infrastrukturën e transportit të përgjegjshëm gjinor. Të bazohen këto të ardhura në analizën e ndikimit gjinor që merr parasysh edhe ndikimin klimatik.
- Të aplikohet BPGJ në çdo fazë të planifikimit, prioritizimit, zbatimit, monitorimit dhe vlerësimit të të gjitha projekteve infrastrukturore, përfshirë ato të transportit, duke siguruar që ndërtimi të udhëhiqet nga nevojat e grave dhe burrave të ndryshëm.⁵⁷⁵
- Të bëhen të detyrueshme trajnimet mbi barazinë gjinore dhe BPGJ-në për të gjithë zyrtarët financiarë dhe drejtorët komunalë. Të buxhetohet pjesëmarrja e tyre në trajnimet ekzistuese të Institutit të Kosovës për Administratë Publike, duke forcuar njohuritë dhe kapacitetet për zbatimin e BPGJ-së, përfshirë transportin dhe lëvizshmërinë.
- Të organizohen konsultime publike për projektet investive në vende të qasshme për gratë, duke siguruar pjesëmarrje kuptimplote. Të përdoret manuali i miratuar nga ABGJ dhe Instituti i Kosovës për Administratë Publike për udhëheqjen e këtij procesi.⁵⁷⁶
- Të kërkohen masa afirmative përmes kontratave komunale me ofruesit e transportit publik, për promovimin e fuqisë punëtore me barazi gjinore në përputhje me Ligjin për Barazi Gjinore (p.sh. të sigurohet që kriteret e përzgjedhjes t'u japin pikë shtesë ofruesve me staf të balancuar gjinor). Rritja e përfaqësimit të grave në rolet e transportit mund të rrisë sigurinë e perceptuar dhe reale të pasagjerëve/eve duke reflektuar angazhimin e komunave për gjithëpërfshirje dhe siguri. Kjo gjithashtu mund të rrisë përdorimin e transportit publik dhe të ulë emetimet.
- Të kërkohet që autobusët të kenë hyrje pa shkallë, sinjalistikë të qartë, ndriçim adekuat dhe trajnim të stafit për të rritur besimin e pasagjerëve, për të adresuar ngacmimet seksuale dhe për të ulur ankthin, veçanërisht për personat me aftësi të kufizuara dhe përdoruesit e tjerë të cënueshëm, që shpesh janë gra.
- Të zgjerohet rrjeti i linjave të autobusëve për të lidhur më mirë qendrat urbane me fshatrat përreth, me vëmendje të veçantë për nevojat e të moshuarve, nxënësve/studentëve dhe personave që kërkojnë shërbime mjekësore. Të përfshihen edhe zonat me shumicë serbe në Kosovë dhe të zhvillohen fushata ndërgjegjësimi për të informuar mbi disponueshmërinë e transportit dhe për të adresuar shqetësimet e sigurisë, veçanërisht tek gratë.
- Të realizohen anketa familjare për të identifikuar oraret me fluks të lartë dhe të përshtaten oraret e autobusëve e minibusëve sipas tyre.

575 Si udhëzues, shih: RrGK, [Udhërrëfyes Praktik: Buxhetimi i Përgjegjshëm Gjinor në Nivel Lokal](#), 2017.

576 RrGK, [Udhërrëfyes Praktik: Buxhetimi i Përgjegjshëm Gjinor në Nivel Lokal](#), 2017.

- Të sigurohet shërbim i rregullt dhe i mjaftueshëm i autobusëve për të parandaluar mbipopullimin, për të rritur sigurinë e pasagjerëve dhe për të përmirësuar efikasitetin e kohës së udhëtimit. Të sigurohet që konduktorët të zbatojnë hapësirat e rezervuara për karroca fëmijësh dhe persona me aftësi të kufizuara, si dhe të adresojnë shqetësimet për sigurinë, veçanërisht ngacmimet.
- Të ofrohet transport i qasshëm, përfshirë minibusë ose automjete të përshtatura, për të garantuar lëvizshmëri për personat me aftësi të kufizuara.
- Të investohet në infrastrukturë më të sigurt, më të pastër dhe më të qasshme për këmbësorët dhe çiklistët, për të inkurajuar këto mënyra transporti. Të fillohen projekte zgjerimi rrugësh për planifikim gjithëpërfshirës të lëvizshmërisë, duke përfshirë korsitë për biçikleta, trotualet e përshtatshme për persona me aftësi të ndryshme (veçanërisht përdorues karrocash), infrastrukturë miqësore për karrocën e prindërve, ndriçim rrugor dhe tabela “ndaj rrugën” për çiklistët. Të sigurohet që këto elemente të jenë pjesë e detyrueshme e dizajnit në të gjitha investimet e ardhshme rrugore. Të transformohen korsi për vetura në linjat e autobusëve për të krijuar korsi të përbashkëta për autobusë, biçikleta dhe trotinetë.
- Të krijohen më shumë linja të dedikuara për përdorim të përbashkët autobus-biçikletë, për të mundësuar lëvizje më të shpejtë dhe për të rritur efikasitetin.
- Të planifikohet dhe zbatohet dizajn urban që nxit shpejtësi më të ulëta të trafikut, lagje miqësore për këmbësorët dhe hapësira publike estetike, gjë që redukton stresin dhe përmirëson shëndetin mendor e mirëqenien duke forcuar lidhjet komunitare dhe duke nxitur aktivitet fizik të përditshëm. Hapësirat urbane që zbatojnë parimet e parandalimit të krimit, si ndriçim i shtuar, vijëpamje të qarta dhe infrastrukturë emergjente e dukshme, mund të lehtësojnë shqetësimet për sigurinë.
- Të monitorohet dhe të sigurohet mirëmbajtja e rregullt dhe pastrimi i trotuareve dhe korsive të biçikletave, për t’i mbajtur ato të sigurta dhe të qasshme gjatë gjithë vitit.
- Të zbatohen gjoka dhe sanksione për keqpërdorimin e trotuareve dhe korsive të autobusëve, veçanërisht në zona të ndjeshme si afër shkollave, për të garantuar përdorim të sigurt dhe efikas për këmbësorët dhe përdoruesit e transportit publik.
- Të kërkohet që prindërit t’i regjistrojnë fëmijët në shkolla afër vendbanimit ose të inkurajohet përdorimi i transportit publik për udhëtime më të gjata, për të ulur ngarkesën e trafikut rreth shkollave dhe për të rritur sigurinë për vajzat, djemtë dhe kujdestarët e tyre.
- Të përfshihen në përkrahjet e punës së personelit të sigurisë së institucioneve arsimore detyra për shoqërimin e fëmijëve gjatë kalimit të kryqëzimeve të ngarkuara në orarin e fillimit dhe mbarimit të mësimin, duke mundësuar kalim të sigurt dhe duke i dhënë prindërve (veçanërisht grave) më shumë fleksibilitet e kohë.
- Të sigurohet kapacitet i mjaftueshëm parkimi rreth shkollave për të zvogëluar ngarkesën, për të përmirësuar sigurinë dhe për të ulur ndotjen nga ndezja e gjatë e motorëve, duke mbrojtur shëndetin e fëmijëve dhe kujdestarëve.
- Të investohet në menaxhimin e qenve endacakë, përfshirë mbylljen e strukturave të mbeturinave, në mënyrë që më shumë njerëz të ndihen të sigurt gjatë ecjes.
- Të vendosen tabela që inkurajojnë shoferët të respektojnë hapësirën për biçikletat dhe të tregojnë kujdes ndaj çiklistëve, të paktën në rrugët kryesore që përdoren nga ata.

Komuna e Prishtinës

Kuvendi Komunal

- Të vazhdohet me alokimin e burimeve për zbatimin e Planit të Veprimit për Qytetin e Gjelbër të Prishtinës dhe PMQU, duke përdorur BPGj-në.
- Të hartohet një rregullore që ndalon hyrjen e automjeteve motorike në Parkun e Germisë, me theks të veçantë ndaj atyre që kontribuojnë në ndotjen e ajrit dhe zhurmës, përfshirë motorët dhe veturat. Të ndalohet përdorimi i automjeteve motorike jashtë rrugëve të përcaktuara dhe të kërkohet që çiklistët dhe shëtitësit të përdorin vetëm shtigjet e përcaktuara.

Kryetari i Komunës dhe drejtorët/et

- Të sigurohet që ZBGj të konsultohet në të gjitha politikat publike, përfshirë ato që lidhen me transportin, lëvizshmërinë dhe planifikimin hapësinor.
- Të përforcohet bashkëpunimi me organizatat që merren me të drejtat e grave, të drejtat e personave me aftësi të kufizuara dhe OJQ të tjera, për të informuar planifikimin hapësinor dhe të lëvizshmërisë, si dhe projektet infrastrukturore, duke angazhuar më shumë gra dhe burra në investimet që u përgjigjen nevojave të tyre.
- Të përshpejtohen hapat për themelimin e njësisë së planifikuar të policisë për Prishtinën me qëllim të forcimit të zbatimit të legjislacionit ekzistues për trafikun dhe mobilitetin. Zbatimi më i madh jo vetëm që do të rrisë përputhshmërinë dhe sigurinë, por gjithashtu do të gjenerojë të ardhura shtesë, të cilat, përmes Partneritetit Publiko-Privat (PPP), mund të riinvestohen në përmirësime të qëndrueshme të mobilitetit dhe infrastrukturës.

Drejtoria e Investimeve Kapitale dhe Menaxhimit të Kontratave

- Të sigurohet që kriteret për ndërtimin e infrastrukturës rrugore të jenë të përgjegjshme nga aspekti gjinor, duke përfshirë specifikime për trotuare të qasshme, korsi biçikletash, ndriçim të mjaftueshëm dhe bordura të përshtatshme.

Drejtoria për Shërbime Publike, Mbrojtje dhe Shpëtim

- Të përshpejtohet zgjerimi i rrjetit të korsive të biçikletave, duke siguruar që ato të jenë të sigurta dhe të pastra; të krijohen edhe korsi të përbashkëta autobus-biçikletë, sipas praktikave më të mira të qyteteve të tjera. Të prioritetizohet vendosja e korsive drejt Germisë dhe përgjatë rrugës së vjetër për Gjilan.
- Të vendoset një sistem raportimi dhe gjëbërjeje kur nuk respektohen rregullat për qasjen në transportin publik (p.sh. mos ndihma e pasagjerëve ose moslimimi i vendeve të rezervuara).
- Të instalohen platforma digjitale në stacionet e autobusëve që shfaqin oraret, për t'u mundësuar qytetarëve vendimmarrje më të informuar.

- Të sigurohet lidhje falas e sigurt Wi-Fi në nyjet dhe stacionet e transportit publik për qasje në kohë reale mbi autobusët e ardhshëm; të promovohet ky shërbim përmes tabelave informuese dhe platformave online.
- Të përfshihet analiza gjinore dhe Buxheti i Përgjegjshëm Gjinor (BPGJ) në studimin e fizibilitetit për infrastrukturën urbane, dendësinë e popullsisë, kostot dhe mirëmbajtjen afatgjatë, përfshirë edhe opsionin e një rrjeti tramvajesh në Prishtinë.
- Të reduktohet ngarkesa e trafikut duke ndaluar parkimin e papërgjegjshëm në rrugë, trotuare dhe korsi biçikletash (p.sh. me gjoba); të kufizohet qarkullimi i veturave në qendër të qytetit (përmes tarifimit elektronik), të ndërtohen rrugë unazore dhe të kufizohet furnizimi i tregjeve vetëm në orët e hershme të mëngjesit.
- Të konsiderohen pajisjet e autobusëve të linjës 1A me hapësirë për bagazhe.

Të shtohet numri i autobusëve dhe, si rezultat, të rritet shpeshtësia e qarkullimit, për të ulur mbi-popullimin, sidomos në linjat 1 dhe 3. Të zgjerohet edhe orari i qarkullimit në mbrëmje për të siguruar shërbim më të rregullt.

Drejtoria e Parqeve

- Të sigurohen inspektime dhe gjoba të rregullta në të gjithë Parkun e Gërmisë, përfshirë edhe në zonat jashtë rrugëve, duke mbledhur të ardhura dhe njëkohësisht duke mbrojtur mjedisin. Të ofrohet informacion dhe të krijohen mënyra për përdoruesit e parkut që të raportojnë shkeljet. Të ndahet buxheti dhe të zbatohen planet për shërbime të autobusëve elektrikë në park.

Komuna e Dragashit

- Të hartohet një plan i ri komunal për transport dhe lëvizshmëri, i përgjegjshëm ndaj çështjeve gjinore dhe ndryshimeve klimatike, i bazuar në analizë dhe gjithëpërfshirje gjinore dhe proces konsultimi publik. Plani të përfshijë objektiva, tregues dhe qëllime për transportin e përgjegjshëm ndaj çështjeve gjinore dhe klimatike, si dhe BPGJ.
- Të vendosen linja shtesë të autobusëve të financuara nga Komuna, duke përfshirë linja të parashikueshme dhe të shpeshta minibusi që lidhin Dragashin me fshatrat përreth. Të hartohen orare të rregullta bazuar në kohët e udhëtimit të qytetarëve për punë dhe arsim. Të ofrohen mundësi për licencim të shoferëve të taksive për drejtimin e autobusëve ose punë të tjera për të adresuar shqetësimet dhe rezistencën e tyre ndaj linjave të autobusëve.
- Të shqyrtohet vendosja e taksave shtesë dhe zbatimi i gjobave për të rritur të ardhurat vetanake për zgjerimin e transportit publik dhe investimeve të tjera, siç është cekur në rekomandimet për 'të gjitha komunat'. Kjo mund të përfshijë: taksën e turizmit për hotele dhe parkingje, tarifa për hyrje afër parkut, gjoba për shkelje ligjore, dhe tatime më të larta për pronat e jo-rezidentëve.
- Të përmirësohet pastrimi i borës në rrugët dytësore gjatë dimrit.

Policia e Kosovës

- Të mblidhen, dorëzohen në ASK dhe publikohen të dhëna të përditësuara rregullisht për personat e prekur nga aksidentet në komunikacion sipas llojit të mjetit të transportit, si dhe gjinisë dhe moshës së personave të prekur.
- Të zbatohen gjobat për shkeljet e trafikut, duke përfshirë mosrespektimin e vijave të bardha, ndezjen e dritës së kuqe, revimin e motorëve si ndotje akustike, tejkalimin e shpejtësisë dhe sjellje të tjera të rrezikshme në vozitje. Të zbatohet përdorimi i helmetave për çiklistët, trotinetët elektrikë dhe motoçikletat; si dhe përdorimi i rripit të sigurisë dhe ulëseve të posaçme për fëmijë në automjete.
- Të gjobiten ata që parkojnë në mënyrë të paligjshme mbi trotuare dhe rrugë, veçanërisht përreth shkollave, duke përfshirë edhe shoferët e taksive. Kjo do të ndihmojë në zvogëlimin e ngarkesës në trafik dhe reduktimin e ndotjes nga ndezja e motorëve, për shëndetin dhe sigurinë e fëmijëve.
- Të mbështeten fushata vetëdijësimi të ndërlidhura me transportin, duke përfshirë ligjet ekzistuese dhe sigurinë.

OShC-të

- Të organizohen fushata informuese për ndërgjegjësimin e grave dhe burrave lidhur me të drejtat e tyre në transportin publik dhe mënyrat për të raportuar shkeljet. Të inkurajohet regjistrimi i shkeljeve për sigurimin e provave.
- Të informohen gratë dhe burrat për mënyrat e raportimit të ngacmimeve, problemeve me trotuaret dhe infrastrukturën tjetër, si dhe çështjeve të tjera që lidhen me transportin.
- Të vazhdohet me rritjen e ndërgjegjësimin të personat me aftësi të kufizuara për të drejtën e shoqëruesve personale për qasje falas në transportin publik, si dhe për mënyrat e raportimit të shkeljeve. **Të mbështetet** avokimi për zbatimin e kësaj të drejte.
- Të rritet ndërgjegjësimi publik për dëmet nga emetimet dhe përfitimet shëndetësore e ekonomike nga përdorimi i mënyrave alternative të transportit me ndotje të ajrit. Të informohen qytetarët për legjislacionin që lidhet me ndotjen e ajrit, zhurmën dhe format tjera të ndotjes nga transporti, duke ofruar udhëzime për mënyrën e raportimit të shkeljeve.
- Të vazhdohet avokimi që Qeveria të përfshijë organizata të ndryshme të shoqërisë civile në hartimin e politikave dhe veprimeve për transport dhe mobilitet, duke siguruar një qasje gjithëpërfshirëse dhe të ndjeshme ndaj gjinisë.

Kompanitë e autobusëve

- Të përdoren masa afirmative për të punësuar më shumë gra si shofere dhe konduktore, gjë që kontribuon në barazinë gjinore në punësim dhe mund të rrisë ndjenjën e sigurisë, veçanërisht tek klientet gra.
- Të sigurohet që i gjithë personeli i autobusëve të trajnohet për të ndihmuar pasagjerët që kanë nevojë për ndihmë gjatë hipjes dhe zbritjes nga autobusi, duke përfshirë përdorimin e funksion-

eve të automjetit siç është lartësia e rregullueshme e autobusit. Stafi duhet gjithashtu të trajnohet për të zbatuar lirimin e vendeve prioritare dhe hapësirave të caktuara për pasagjerët me aftësi të kufizuara.

- Të sigurohet që rregulloret të përfshijnë udhëzime të qarta mbi adresimin e ngacmimit seksual nga klientët.
- Të sigurohet që i gjithë stafi të ndjekë trajnime të detyrueshme mbi ngacmimin seksual, si ta identifikojë atë dhe çfarë të bëjë për ta adresuar, duke i pajisur ata për të identifikuar dhe trajtuar situata të tilla në autobusë.
- Të kërkohet trajnim i detyrueshëm për të gjithë stafin mbi identifikimin e stresit dhe ankthit tek klientët dhe se si të menaxhohen situatat emergjente, çështjet shëndetësore dhe sulmet e ankthit.
- Të publikohet informacion mbi të drejtat e transportit dhe mënyrën se si pasagjerët mund të raportojnë shërbimin e dobët.
- Të futen linja shtesë për të përmirësuar lidhjen ndërmjet rrjeteve/zonave (shih Shtojcën 6).



SHTOJCAT

Shtojca 1. Lista e kontrollit për rishikim etik

Në përputhje me praktikën më të mira për hulumtime me subjekte njerëzore, RrGK ka kryer një rishikim të plotë etik të metodologjisë së planifikuar para fillimit të hulumtimit, i cili është shqyrtuar nga një palë e jashtme për të vlerësuar plotësinë e saj. Përmbledhja e këtij rishikimi gjendet në këtë shtojcë. RrGK ka zbatuar procedurat e planifikuara të përshkruara këtu, për të siguruar një qasje etike gjatë gjithë procesit hulumtues.

Përfitimet publike të qarta dhe të përcaktuara

Identifikimi i nevojave të përdoruesve

Qëllimi i këtij hulumtimi është të adresojë një nevojë të qartë, legjitime dhe të papërmbyshur për analizë gjinore lidhur me transportin që i përgjigjet ndryshimeve klimatike. Nevoja është paraqitur qartë në hyrje të metodologjisë. RrGK ka bashkëpunuar me akterë përkatës për të përcaktuar plotësisht nevojën e përdoruesve, përfshirë konsultimet me zyrtarë qeveritarë në nivel lokal dhe qendror, si dhe përfaqësues/e të ndryshëm të shoqërisë civile dhe organizatave ndërkombëtare. RrGK është mbështetur në hulumtime ekzistuese, ka bashkëpunuar me grupe të tjera hulumtuese dhe ka punuar ngushtë me komunat e përfshira për të shmangur hulumtimin e tepruar të popullatave të vogla, sa më shumë që ka qenë e mundur.

Përfitimi publik

RrGK ka sqaruar në metodologji se si gjetjet e këtij hulumtimi do të sjellin përfitim publik, përmes rekomandimeve të bazuara në dëshmi që synojnë përmirësimin e politikave dhe shpenzimeve publike që i përgjigjen barazisë gjinore dhe ndryshimeve klimatike në transport. RrGK nuk parashikon ndonjë rrezik që këto përfitime të mos realizohen. Ndërkohë, çfarëdo rreziku potencial që lidhet me pjesëmarrjen në hulumtim është përshkruar në materialet e shpërndara për pjesëmarrësit (p.sh., formularët e pëlqimit). Gjatë planifikimit dhe zbatimit, RrGK ka shqyrtuar se si hulumtimi mund të përfitojë apo dëmtojë në mënyrë disproporcionale grupe të caktuara, dhe kjo është adresuar në metodologji dhe në gjetjet e hulumtimit. RrGK ka synuar të identifikojë përfitime për grupe të ndryshme përmes një qasjeje ndërsektoriale në hulumtim, e cila ka përfshirë grupe fokusi dhe intervista me grupe shumë të ndryshme – përfshirë gjinira të ndryshme, vendbanime, etni, moshë, aftësi të ndryshme, status ekonomik dhe orientime seksuale.

Është treguar kujdes i duhur për të siguruar që ky hulumtim është i nevojshëm për të arritur përfitime publike. Qëllimi i hulumtimit dhe për kë është porositur janë paraqitur qartë në hyrje të metodologjisë dhe veglave të hulumtimit. Më tej, hulumtimi është vlerësuar të sjellë më shumë përfitim publik sesa rrezik.

Transparenca dhe shpërndarja

Metodologjia e plotë përfshin strategjinë e shpërndarjes dhe pjesëmarrësit janë informuar përmes formularëve të pëlqimit se ku, kur dhe si do të shpërndahen gjetjet dhe si do të mund t'i qasen më vonë. RrGK ka përkrahur përgjegjësinë e saj në formularë dhe gojarisht për akterët dhe pjesëmarrësit në hulumtim lidhur me shpërndarjen. RrGK është përpjekur të minimizojë pengesat për qasje dhe barazi në qasjen në gjetje, të cilat do të jenë në dispozicion në tri gjuhë kryesore dhe do të publikohen. Ato nuk do të jenë të disponueshme në Braille për shkak të kufizimeve të burimeve, por do të jenë në format PDF, që mundëson dëgjimin e publikimit. Të gjithë akterët përkatës dhe pjesëmarrësit janë informuar se si mund të qasen në gjetje përmes materialeve informuese dhe formularëve të pëlqimit.

RrGK është përpjekur të sigurojë që procesi hulumtues të jetë plotësisht transparent, duke përkrahur proceset e përdorura për hulumtimin cilësor dhe sasior në metodologji dhe në gjetje. Instrumentet e hulumtimit janë të disponueshme me kërkesë dhe teknikat statistikore janë të përkrahura.

Metodologji të shëndosha kërkimore dhe mbrojtje nga paragjykimet në interpretim

RrGK ka synuar të sigurojë që dizajni i kërkimit të jetë i përshtatshëm për grupet pjesëmarrëse, përfshirë konsultimet paraprake me akterë lokalë lidhur me metodologjinë dhe qasjen, përpara fillimit të kërkimit. RrGK vlerëson se niveli i ngarkesës (p.sh. kohor) për pjesëmarrësit në kërkim ka qenë i arsyeshëm për grupet e përfshira. Është treguar kujdes që materialet e pyetësorëve dhe udhëzuesit për intervista të mos jenë të gjata apo të ngarkuara, dhe të kufizohen vetëm në çështje të rëndësishme për temën e hulumtimit. Perspektivat e ndryshme të njerëzve, sipas gjinisë, aftësisë së kufizuar, etnisë, fesë, orientimit seksual, statusit socio-ekonomik dhe moshës, janë marrë parasysh dhe janë diskutuar në gjetjet. Një shpjegim i shkurtër mbi arsyen pse metodologjia e propozuar është më e përshtatshme dhe më me kosto-efikase për të dhënë përgjigje në pyetjet kërkimore është dhënë në seksionin e metodologjisë. Janë marrë parasysh paragjykimet e mundshme në të dhëna, metoda dhe teknikat e analizës, dhe këto janë diskutuar në metodologji dhe gjetje.

Rregulloret për mbrojtjen e të dhënave dhe trajtimi i sigurt i të dhënave personale

RrGK ka ndjekur procedurat e përcaktuara në Manualin e Politikave të saj, të bazuara në legjislacionin në fuqi në Kosovë, lidhur me mbrojtjen e të dhënave. Të dhënat janë ruajtur në mënyrë të sigurt në arkivat e mbrojtura me fjalëkalim të RrGK-së, të ruajtura përmes identifikuesve. Fakti që të dhënat do të mbesin konfidenciale është përfshirë në formularët e pëlqimit. Të gjithë hulumtuesit kanë nënshkruar deklarata konfidencialiteti. Procedurat kanë përfshirë informimin dhe garantimin e pjesëmarrësve se të dhënat e tyre do të trajtohen në përputhje me legjislacionin përkatës për mbrojtjen e të dhënave dhe anonimiteti i plotë i pjesëmarrësve në hulumtim është garantuar. Është treguar kujdes që përgjigjet e të anketuarve të jenë anonimizuar plotësisht. Të gjithë formularët e pëlqimit janë lexuar për pjesëmarrësit në intervista përpara intervistave dhe pëlqimi verbal është siguruar para se të vazhdohej me hulumtimin. Të gjithë pjesëmarrësit kanë marrë kopje të formularëve të pëlqimit për regjistrat e tyre.

Pjesëmarrja në hulumtim bazohet në pëlqimin e informuar dhe specifik

RrGK ka siguruar që të gjithë pjesëmarrësit janë informuar dhe e kanë kuptuar projektin, qëllimin, donatorin, temat dhe që pjesëmarrja e tyre është vullnetare, pasi kjo ka qenë pjesë e formularit të pëlqimit, i cili është lexuar me zë dhe u është dhënë atyre (shih Shtojcën #). Të gjithë pjesëmarrësit kanë dhënë pëlqimin e plotë të informuar para pjesëmarrjes në hulumtim. Nuk është ndërmarrë ndonjë hulumtim vijues, kështu që nuk ka pasur nevojë për pëlqim të mëtejshëm për ndarjen e të dhënave personale ose për kontakt të mëtejshëm.

Të rriturit dhe fëmijët në situata të cënueshme

RrGK nuk ka intervistuar pjesëmarrës që nuk kanë pasur aftësinë mendore për të dhënë pëlqim të informuar për veten e tyre. Po ashtu, RrGK nuk ka intervistuar fëmijë apo të rinj nën moshën 18 vjeç.

Gjetjet e hulumtimit

Të dhënat e mbledhura gjatë hulumtimit nuk do të përdoren për ndonjë qëllim tjetër përveç qëllimit të përcaktuar fillimisht (për të përmirësuar infrastrukturën e transportit në Kosovë dhe rajonin e Ballkanit Perëndimor). Për të mbrojtur këtë angazhim, ato do të mbrohen me të drejta autori dhe do të përmbajnë informacion të qartë për mënyrën e kontaktimit të autorëve në rast të ndonjë përdorimi tjetër të mundshëm. Detajet identifikuese që mund të cenonin konfidencialitetin e pjesëmarrësve janë ndryshuar ose larguar, nëse RrGK ka vlerësuar se ekziston rrezik që pjesëmarrësit në hulumtim të identifikohen individualisht nga gjetjet. Të gjitha gjetjet janë rishikuar përpara publikimit me këtë qëllim, për të siguruar që askush të mos mund të identifikohet në raportim. Të gjitha emrat dhe të dhënat identifikuese të pjesëmarrësve janë ndryshuar dhe të dhënat janë shkatërruar pas analizës së tyre.

Rishikimi i jashtëm etik

Projekti i është nënshtruar një rishikimi etik të pavarur nga një recensues i jashtëm. Partnerët e kontraktuar (p.sh. kompania e kontraktuar për të realizuar anketën në gjithë territorin e Kosovës) janë kërkuar të ndjekin procedurat e brendshme etike.)

Hulumtimi dytësor

E gjithë literatura e përdorur në hulumtim është cituar me lidhje funksionale në fusnota/bibliografi për të siguruar qasjen. Leja për përdorimin e hulumtimeve të mëparshme është dhënë nga autorët përkatës dhe janë bërë përpjekje që literatura e cituar të jetë sa më e përditësuar. Kur baza ligjore për përpunimin e të dhënave nuk ka qenë pëlqimi (p.sh. vëzhgimi i infrastrukturës së transportit), personat e vëzhguar që kanë kundërshtuar të numërohen kanë pasur mundësinë që të dhënat e tyre të përjashtohen. Leja për të realizuar vëzhgimet në autobusë është dhënë nga Trafiku Urban. Vozitësit dhe arkatarët janë informuar nga Trafiku Urban për aktivitetin e vëzhgimit. Nuk është realizuar asnjë material me incizime vizuale, përveç fotografive të infrastrukturës ku nuk janë të pranishëm njerëz. Të gjithë hulumtuesit që kanë kryer vëzhgime në hapësira publike kanë mbajtur identifikim dhe fletëinformimin që përshkruante qëllimin e hulumtimit, e cila është vënë në dispozicion sipas kërkesës.

Proceset e përzgjedhjes së pjesëmarrësve

RrGK ka përshkruar në metodologji hapat e ndërmarrë për të siguruar përfaqësueshmëri. Varësisht nga metoda dhe burimi, kjo ka përfshirë përzgjedhje të rastësishme, të qëllimshme dhe të ndryshueshme. RrGK është përpjekur të sigurojë që pjesëmarrësit të mos jenë “zgjedhur me dorë” nga ndërmjetësit dhe që të mbledhen pikëpamje të larmishme. Metodologjia shpjegon procesin e përzgjedhjes për rekrutimin e pjesëmarrësve në hulumtim.

Stimulimet

Pjesëmarrësit/et në anketë morën stimuj standardë të ofruar nga platforma MNFORCE (p.sh., pikë të shkëmbyeshme për para ose shorte shpërblimesh). Pjesëmarrësit në grupet e fokusit dhe intervistat nuk morën stimuj të drejtpërdrejtë, përveç mundësisë për të kontribuar në informimin e politikave dhe buxheteve publike për të përmbushur më mirë nevojat e tyre. Megjithatë, shpenzimet për udhëtim drejt zyrës së RrGK-së u rimbursuan për të shmangur çdo barrë financiare personale.

Hulumtimi mundëson pjesëmarrjen e grupeve që synon të përfaqësojë

Identifikimi dhe zvogëlimi i barrierave për pjesëmarrje

Metodologjia e përfshirë identifikon barrierat e mundshme për pjesëmarrje dhe për të nxitur përfshirje të gjerë. Kjo ka përfshirë mbulimin e kostove të udhëtimit, mundësimin për dhënie të kontributit online, ndryshimin e orareve dhe lokacioneve të intervistave, sigurimin e qasjes në objektet ku zhvillohej hulumtimi dhe realizimin e hulumtimit në gjuhë të ndryshme.

Sigurimi që përfshihen edhe grupet e vështira për t'u arritur

Metodologjia paraqet mënyrën se si hulumtimi mund të ketë përjashtuar disa persona. Janë ndërmarrë hapa për të adresuar këto mangësi sa herë që ka qenë e mundur, përfshirë intervistat me organizata që përfaqësojnë grupe të mundshme të përjashtuara dhe mbledhjen e të dhënave ekzistuese. RrGK ka konsultuar akterë për të identifikuar barrierat e pjesëmarrjes për disa grupe dhe ka synuar t'i reduktojë këto barrierat para fillimit të mbledhjes së të dhënave.

Hulumtimi është realizuar në mënyrë që minimizon dëmin personal dhe shoqëror

Është treguar kujdes për pyetjet që mund të preknin çështje të ndjeshme apo stresuese, si përkatësia etnike apo statusi ekonomik, të cilat janë parashtruar vetëm në fund të anketës online anonime. Hulumtuesit janë trajnuar që të minimizojnë stresin për pjesëmarrëset dhe pjesëmarrësit, duke ruajtur një ton dhe qëndrim neutral, si dhe duke i informuar ata për të drejtën që ta ndërpresin intervistën në çdo fazë të procesit pa pasur nevojë për asnjë shpjegim. Kjo është deklaruar qartë në formularin e pëlqimit. Për më tepër, para fillimit të intervistave, pjesëmarrëset dhe pjesëmarrësit janë informuar për të drejtën që të tërheqin deklaratat e tyre dhe që ato të mos përfshihen në gjetjet e hulumtimit deri në momentin e publikimit. Mjetet e hulumtimit janë përgatitur të jenë të përmbledhura dhe janë përfshirë vetëm pyetjet që ishin të rëndësishme për qëllimin e hulumtimit. Është treguar kujdes që intervistat të jenë sa më të shkurtra dhe që pjesëmarrësit/e të mos ngarkoheshin me kërkesa shtesë për informacion, përveç rasteve kur ky informacion është ofruar në mënyrë vullnetare. Në rastet kur pjesëmarrës/e potencial/e ka refuzuar të marrë pjesë në hulumtim, hulumtuesit kanë vepruar me kujdes për të siguruar që dëshirat e tyre janë respektuar.

Hulumtuesit dhe hulumtuset

Të gjithë hulumtuesit/et janë trajnuar në metodat e hulumtimit dhe në ruajtjen e konfidencialitetit.

Shtojca 2. Përgjegjësitë lidhur me transportin

Në këtë shtojcë janë paraqitur institucionet dhe përmbledhur përgjegjësitë e tyre lidhur me buxhetin, mobilitetin dhe transportin, me qëllim të identifikimit të akterëve përgjegjës për zbatimin e rekomandimeve.

Ministria e Financave, Punës dhe Transfereve

Nën MFPT, departamentet dhe divizionet e ndryshme menaxhojnë funksionet e politikave, buxhetit, ekonomisë dhe punës, duke raportuar te Sekretari i Përgjithshëm.⁵⁷⁷ Ministria përgatit, koordinon dhe zbaton **politikën buxhetore** për të përmirësuar ndarjen e burimeve, disiplinën fiskale dhe transparencën në buxhetet shtetërore. Ajo përgatit KASH-in, projektligjin për ndarjet e buxhetit dhe qarkoret buxhetore, është përgjegjëse për vlerësimin e ndikimeve buxhetore, menaxhon proceset e buxhetit, bashkëpunon për zhvillimin e sistemit të Teknologjisë së Informacionit (TI), regjistron angazhimet shumëvjeçare dhe këshillon organizatat buxhetore. Fillimisht, **Divizioni i Politikës Buxhetore, Koordinimit dhe Raportimit** mbikëqyr procesin buxhetor, koordinon politikën dhe përgatit KASH-in; përgatit qarkore buxhetore, analizon opsionet financiare për prioritetet qeveritare, përmirëson sistemet dhe procedurat e buxhetimit. Kryen analiza të buxhetimit të përgjeshëm gjinor, vlerëson treguesit e performancës dhe bashkëpunon me Departamentin Ligjor për implikimet buxhetore. Së dyti, **Divizioni Qendror i Buxhetit** përgatit Buxhetin e Republikës së Kosovës dhe KASH-in -në në nivel qendror. Mbështet planifikimin buxhetor, vlerëson ndikimin financiar të nismave, shqyrton kërkesat për rishpërndarje buxhetore dhe përmirëson raportimin e performancës. Ndiemon organizatat buxhetore në përgatitjen dhe monitorimin e buxhetit dhe jep rekomandime Ministrit për transferimet dhe ndarjet buxhetore. Së treti, **Divizioni i Buxhetit Komunal** përgatit projektbuxhetet komunale dhe KASH-in, mbështet komunat në fazën e planifikimit buxhetor dhe vlerëson kërkesat për rishpërndarje buxhetore. Përmirëson kapacitetin e organizatave lokale buxhetore, analizon ekzekutimin e buxhetit dhe përgatit rekomandime për transfere dhe grante. Mban lidhje me Komisionin e Granteve dhe siguron zbatimin e legjislacionit për financat vendore. Së katërti, **Divizioni i Procesimit të Buxhetit** menaxhon proceset e përpunimit të buxhetit në nivelet qendrore dhe komunale, siguron përputhshmërinë me ligjet dhe prioritetet qeveritare. Mbikëqyr angazhimet shumëvjeçare, mirëmban sistemin e buxhetit, regjistron ndryshimet buxhetore dhe këshillon organizatat në planifikimin, hartimin dhe monitorimin e planeve financiare dhe projekteve kapitale.

Departamenti për Vlerësimin e Pasurisë së Paluajtshme vlerëson pasuritë për qëllime të tatimit, ekspropriimit dhe shkëmbimit. Ky departament zhvillon modele vlerësimi, monitoron vlerësuesit privatë, trajton kërkesat për ekspropriim dhe shkëmbim, dhe bashkëpunon me institucionet përkatëse për të mbledhur të dhëna nga tregu. Departamenti gjithashtu punon me Divizionin e IT-së për të avancuar sistemin e vlerësimit të pasurisë dhe përgatit raporte vlerësimi. Departamenti për-

⁵⁷⁷ Kuvendi i Republikës së Kosovës, [Ligji Nr. 06/L-113 për Organizimin dhe Funksionimin e Administratës Shtetërore dhe Agjencive të Pavarura](#), 2019; Kuvendi i Republikës së Kosovës, [Ligji Nr. 08/L-197 për Zyrtarët Publikë](#), 2023; Kuvendi i Republikës së Kosovës, [Rregullorja \(QRK\) Nr. 04/2021 për Ndryshimin dhe Plotësimin e Rregullores \(QRK\) Nr. 02/2021 për Fushat e Përgjegjësisë Administrative të Zyrës së Kryeministrit dhe Ministrive](#), 2021. Në këtë seksion, informacioni për secilin departament është marrë nga [faqja e internetit](#) e MFPT-së, e qasur më 3 korrik 2025.

bëhet nga dy divizione: Vlerësimi i Pasurisë së Paluajtshme për Tatimin mbi Pronën dhe Vlerësimi i Pasurisë së Paluajtshme për Eksproprijim dhe Shkëmbim.

Departamenti i Raportimit Financiar analizon raportet financiare dhe ofron mbështetje teknike për Këshillin e Kosovës për Raportim Financiar dhe Bordin e Mbikëqyrjes Publike. Departamenti monitoron dhe përditëson standardet kontabël, mbikëqyr licencimin dhe punën e shoqatave të kontabilitetit dhe auditimit, si dhe menaxhon përpunimin e pasqyrave financiare. Departamenti po ashtu trajton procedurat hetimore dhe disiplinore të lidhura me raportimin financiar. Përbëhet nga Divizioni për Mbështetje të Strukturave të Raportimit Financiar dhe Divizioni për Përpunimin e Pasqyrave Financiare.

Departamenti Ligjor siguron që politikat e Ministrisë të shndërrohen në akte normative në përputhje me kornizën ligjore të Kosovës, me Acquis të BE-së dhe standardet ndërkombëtare. I njejti harton dhe rishikon legjislacionin, siguron pajtueshmëri ligjore, jep mendime ligjore, mbështet marrëveshjet ndërkombëtare dhe trajton ankesat. Po ashtu, koordinon programin legjislativ të Ministrisë dhe përfaqësimin ligjor. Përbëhet nga katër divizione: Hartimi i Legjislacionit, Përshtatja e Legjislacionit me Acquis të BE-së, Mbështetja Ligjore, dhe Shqyrtimi i Ankesave dhe Parashtrësive.

Departamenti i Auditimit të Brendshëm ofron vlerësime të pavarura për të përmirësuar menaxhimin e rrezikut, kontrollin dhe qeverisjen brenda Ministrisë. Departamenti siguron pajtueshmëri me ligjet, vlerëson kontrollin e brendshme, kryen auditime dhe i raporton gjetjet të menaxhmenti i lartë dhe Komisioni i Auditimit. Po ashtu monitoron rreziqet e mashtrimit, zbaton programet e sigurimit të cilësisë dhe paraqet raporte të rregullta auditimi. Përbëhet nga dy divizione: Auditim i Brendshëm brenda institucionit dhe Auditim i Brendshëm jashtë institucionit.

Departamenti i Politikave Ekonomike zhvillon parashikime ekonomike, vlerëson iniciativa dhe monitoron rreziqet fiskale për stabilitet makro-fiskal dhe rritje ekonomike. Po i njejti përgatit projeksione makroekonomike, mbështet planifikimin buxhetor dhe reformat ekonomike, si dhe zhvillon modelimin fiskal. Departamenti vlerëson skenarë alternativë përballë propozimeve qeveritare dhe goditjeve ekonomike, analizon ndryshimet në politikat tatimore gjatë hartimit të KASH-it dhe buxhetit, dhe shqyrton ndikimin kosto-përfitim të taksave. Departamenti gjithashtu mbështet agjencitë ekzekutive në zbatimin e legjislacionit tatimor. Përbëhet nga tre divizione: Modelimi Makroekonomik, Analiza dhe Vlerësimi i Rreziqeve Fiskale, dhe Politikat dhe Analiza Tatimore.

Departamenti i Partneritetit Publiko-Privat lehtëson bashkëpunimin ndërmjet sektorit publik dhe atij privat për shërbime dhe infrastrukturë publike. Ky departament mbështet Komitetin e Partneritetit Publiko-Privat, këshillon mbi rregullore dhe politika, vlerëson qëndrueshmërinë e projekteve dhe koordinon me autoritetet publike. Po ashtu ofron ngritje kapacitetsh dhe monitoron kontratat e partneriteteve publiko-private. Përbëhet nga tre divizione: Koordinimi dhe Ngritja e Kapaciteteve, Vlerësimi i Projekteve, dhe Monitorimi i Kontratave të Partneritetit Publiko-Privat.

Departamenti për Integrim Evropian dhe Koordinim të Politikave siguron që politikat, planet dhe strategjitë e Ministrisë të jenë në harmoni me prioritetet e qeverisë dhe standardet e BE-së. Departamenti koordinon hartimin dhe monitorimin e planeve për integrim evropian, programin e punës së qeverisë dhe dokumentet strategjike, duke mbështetur pajtueshmërinë me obligimet ndaj BE-së. Po ashtu mbikëqyr koordinimin e asistencës IPA, lehtëson ngritjen e kapaciteteve dhe udhëheq takimet e agjendës evropiane. Përbëhet nga tre divizione: Integrimi Evropian, Koordinimi i Politikave, dhe Koordinimi i IPA-së.

Departamenti për Menaxhimin e Sistemeve të Teknologjisë së Informacionit planifikon, zhvillon, administron dhe mirëmban shërbimet IT në Ministri. Departamenti mbikëqyr politikat IT,

infrastrukturën, sigurinë, softuerët dhe avancimin e sistemeve, duke koordinuar me departamentet e brendshme, agjencitë dhe institucionet e jashtme. Departamenti menaxhon komunikimin zyrtar elektronik dhe bashkëpunon me Agjencinë e Shoqërisë së Informacionit. Përbëhet nga tre divizione: Infrastruktura dhe Siguria IT, Operacionet IT, dhe Menaxhimi i Aplikacioneve.

Departamenti i Financimit koordinon bashkëpunimin financiar ndërkombëtar, menaxhon borxhin shtetëror dhe mbikëqyr marrëveshjet për çështje financiare dhe të sigurimeve shoqërore. Departamenti bashkëpunon me institucionet financiare ndërkombëtare, lehtëson marrëveshjet bilaterale financiare dhe mbështet projektet e financuara nga donatorët. Po ashtu, punon për eliminimin e tatimit të dyfishtë, zhvillimin e tregjeve financiare dhe parandalimin e keqpërdorimit të fondeve të donatorëve. Përbëhet nga katër divizione: Bashkëpunimi Financiar dhe Social Ndërshtetëror, Bashkëpunimi me Institucionet Financiare Ndërkombëtare, Mbështetja Qendrore për Projektet e Zhvillimit, dhe Menaxhimi i Borxhit.

Departamenti i Harmonizimit Qendror zhvillon dhe koordinon politikat për menaxhimin financiar, kontrollin dhe auditimin e brendshëm në sektorin publik. Departamenti i përshtat praktikën me standardet ndërkombëtare, mbikëqyr trajnimin dhe certifikimin e auditorëve, monitoron sistemet e menaxhimit financiar dhe siguron cilësinë e auditimit përmes vlerësimeve. Departamenti gjithashtu harton raporte vjetore mbi kontrollin e brendshme financiare. Përbëhet nga dy divizione: Harmonizimi i Auditimit të Brendshëm dhe Harmonizimi i Menaxhimit Financiar dhe Kontrollit.

Departamenti i Shërbimeve të Përgjithshme ofron mbështetje administrative për Ministrinë duke menaxhuar logjistikën, administrimin e dokumenteve, shërbimet e përkthimit dhe menaxhimin e aseteve. Departamenti mbikëqyr sistemin arkivor, çështjet zyrtare dhe koordinimin e shërbimeve brenda Ministrisë. Përbëhet nga tre divizione: Logjistika, Administrimi i Dokumenteve, dhe Mbështetja Gjuhësore.

Departamenti i Tatimit mbi Pronën zhvillon dhe zbaton politikat e tatimit mbi pronën, mbikëqyr mbledhjen e tatimit dhe siguron pajtueshmëri me legjislacionin. Ky departament kryen auditime, mirëmban regjistrat e tatimit mbi pronën, ndihmon komunat në administrimin tatimor dhe zbaton mbledhjen e tatimeve të papaguara. Bashkëpunon me autoritetet publike dhe Departamentin e Sistemeve IT për të përmirësuar sistemin e tatimit mbi pronën. Përbëhet nga tre divizione: Inspektimi, Çështjet Ligjore të Tatimit mbi Pronën, dhe Shërbimet e Informimit, Edukimit dhe Mbështetjes.

Departamenti i Ndhmës Shtetërore mbikëqyr kontrollin e ndihmës shtetërore duke mbështetur Komisionin për Kontrollin e Ndhmës Shtetërore për pajtueshmëri me obligimet ligjore dhe ndërkombëtare. I njejtë vlerëson propozimet për ndihmë, monitoron zbatimin e ndihmës shtetërore, mirëmban Regjistrin e Ndhmës Shtetërore dhe bashkëpunon me institucionet për zhvillimin e politikave dhe ngritjen e kapaciteteve. Departamenti po ashtu rrit ndërgjegjësimin për rregullat e ndihmës shtetërore për të parandaluar asistencën e paautorizuar që mund të shtrembërojë konkurrencën. Përbëhet nga tre divizione: Vlerësimi i Ndhmës Shtetërore, Mbikëqyrja e Kontrollit të Ndhmës Shtetërore, dhe Avokimi për Kontrollin e Ndhmës Shtetërore.

Departamenti i Pensioneve zhvillon dhe zbaton politikat për pensionet dhe sigurimin shoqëror për aftësinë e kufizuar. Departamenti administron skemat pensionale të financuara nga shteti, menaxhon pagesat e pensioneve, mirëmban regjistrat dhe siguron pajtueshmëri me legjislacionin përkatës. Koordinon të drejtat pensionale ndërkombëtare, monitoron zbatimin e politikave dhe përgatit projeksione financiare. Përbëhet nga katër divizione: Politikë për Pensione dhe Aftësi të Kufizuara, Sigurimi Shoqëror dhe Pensionet e Jashtme, Administrimi i Skemave Pensionale, dhe Administrimi i Skemave Pensionale për Kategoritë e Luftës.

Departamenti i Buxhetit dhe Financave mbikëqyr planifikimin buxhetor, ekzekutimin dhe menaxhimin financiar në përputhje me rregulloret financiare publike. I njejtë përgatit propozimet buxhetore, KASH-in dhe raportet financiare, duke siguruar ndarjen e duhur të fondeve dhe monitorimin e shpenzimeve. Menaxhon rrjedhën e parasë, transaksionet financiare dhe kontrollet e brendshme financiare, duke ofruar raporte të rregullta të ekzekutimit buxhetor. Përbëhet nga dy divizione: Planifikimi dhe Monitorimi i Buxhetit, dhe Ekzekutimi dhe Raportimi i Buxhetit. Drejtori është Zyrtarja Kryesore Financiare.

MFPT ka gjithashtu disa agjenci, përfshirë Administratën Tatimore të Kosovës, Doganat e Kosovës, Thesarin, Njësinë e Inteligjencës Financiare, Agjencinë Qendrore të Prokurimit, Inspektoratin e Punës, Agjencinë e Punësimit dhe Këshillin Mbikëqyrës për Licencimin e Vlerësuesve të Pasurisë së Paluajtshme. Këto agjenci mbikëqyrin tatimet, doganat, menaxhimin financiar, prokurimin, rregullat e punës, shërbimet e punësimit dhe licencimin e vlerësuesve të pasurisë së paluajtshme.

Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës

(MMPHI) përgatit politikat publike, harton aktet ligjore, përgatit dhe miraton aktet nënligjore, i zbaton ato dhe përcakton standarde të detyrueshme në fushat e mbrojtjes së mjedisit, ujërave, planifikimit hapësinor, ndërtimit, banimit, kadastrës, transportit rrugor, hekurudhor, ajror, detar dhe sigurisë rrugore.”⁵⁷⁸ Ministria është përgjegjëse për koordinimin e aktiviteteve që lidhen me mjedisin dhe planifikimin hapësinor. Detyrat e saj përfshijnë mbikëqyrjen e zbatimit të standardeve të përcaktuara, monitorimin e gjendjes së mjedisit dhe të planifikimit hapësinor, si dhe menaxhimin e zhvillimit dhe shfrytëzimit të infrastrukturës. Ministria ka disa departamente të cilat përshkruhen më poshtë.

Departamenti i Aviacionit Civil mbikëqyr sektorin e aviacionit civil në Kosovë, sipas Ligjit Nr. 03/L-051. Departamenti harton legjislacionin, zhvillon politikat kombëtare të transportit ajror, rregullon aspektet ekonomike të transportit ajror, lëshon licenca dhe siguron pajtueshmërinë me marrëveshjet ndërkombëtare. Departamenti promovon një treg të aviacionit konkurrues, të qëndrueshëm dhe transparent, duke mbështetur zhvillimin e industrisë dhe ekonominë rajonale.

Departamenti për Integrim Evropian dhe Koordinim të Politikave, i themeluar sipas Rregullores Nr. 01/2011, mbështet procesin e integritit evropian të Kosovës. Departamenti koordinon aktivitetet e ndërlidhura me BE-në, menaxhon mbështetjen financiare nga fondet IPA dhe burime të tjera, monitoron rekomandimet e Komisionit Evropian, përshtat legjislacionin me Acquis të BE-së dhe këshillon për planifikimin e transportit. Departamenti ka dy divizione: Divizioni për Integrim Evropian dhe Divizioni për Koordinimin e Politikave dhe Planifikimin e Transportit.

Departamenti i Automjeteve zhvillon politika dhe strategji për rregullimin e automjeteve, sigurinë rrugore dhe përafrimin me BE-në. I njejtë harton legjislacionin, harmonizon procedurat teknike, menaxhon homologimin dhe kontrollin teknik, si dhe mbikëqyr licencimin dhe trajnimin për auto-shkolla dhe instruktorë. Departamenti përbëhet nga dy divizione: Divizioni për Kontrollin Teknik të Automjeteve dhe Homologimin dhe Divizioni për Auto-Shkolla.

Departamenti i Financave dhe Shërbimeve të Përgjithshme ofron mbështetje logjistike, kadrovike, ligjore, financiare dhe të komunikimit për Ministrinë. Departamenti mbikëqyr burimet

⁵⁷⁸ Republika e Kosovës, Qeveria, Rregullorja Nr. 02/2021 për fushat e përgjegjësisë administrative të Zyrës së Kryeministrit dhe Ministrive, 2021, f. 61. Informacioni për secilin departament është marrë nga [faqja e internetit](#), e MMPHI-së, qasur më 3 korrik 2025.

njerëzore, trajnimin, barazinë gjinore dhe pajtueshmërinë me shërbimin civil. Sektori i Logjistikës menaxhon transportin, IT-në, përkthimet dhe inventarin. Divizioni i Prokurimit merret me planifikimin e prokurimit publik dhe zbatimin e kontratave, ndërsa Divizioni i Buxhetit dhe Financave mbikëqyr propozimet buxhetore, shpenzimet dhe auditimet. Divizioni i Komunikimit Publik menaxhon marrëdhëniet me mediat, qasjen publike në informacion dhe faqen zyrtare të Ministrisë.

Departamenti i Patentë-Shoferëve zbaton politikat për testimin e kandidatëve për patentë-shofer dhe menaxhon licencimin e shoferëve profesionalë. Departamenti koordinon me divizionet përkatëse, mbikëqyr logjistikën e provimeve, lëshon dokumentacionin dhe përpunon rezultatet e testeve. Përfshin Divizionin e Patentë-Shoferëve dhe Divizionin për Kërkesa, me qendra licencimi në Gjiçan, Ferizaj, Prizren, Prishtinë, Pejë, Mitrovicë dhe Gjakovë.

Departamenti Ligjor ofron mbështetje ligjore për hartimin e dokumenteve strategjike dhe legjislativë, duke siguruar përputhjen me standardet e hartimit, kërkesat e BE-së dhe ligjet e Kosovës. I njejtë ofron këshilla ligjore, ndihmon në hartimin e legjislacionit dhe bashkëpunon me Ministrinë e Drejtësisë në rastet gjyqësore. Përfshin Divizionin për Hartimin dhe Harmonizimin e Legjislacionit dhe Divizionin për Mbikëqyrjen e Zbatimit të Ligjeve, Mbështetje Ligjore dhe Bashkëpunim Ndërinstitucional.

Departamenti i Transportit Tokësor mbikëqyr shërbimet e transportit rrugor. Departamenti ka tre divizione: Divizioni për Zhvillimin e Politikave dhe Marrëdhëniet Ndërkombëtare në Transportin Tokësor, Divizioni i Transportit të Mallrave, dhe Divizioni i Transportit të Udhëtarëve.

Departamenti i Infrastrukturës Rrugore mbikëqyr zhvillimin dhe mirëmbajtjen e rrugëve. Ky departament përfshin Drejtorinë e Rrugëve të Kosovës dhe disa divizione e sektorë që lidhen me menaxhimin e projekteve, sigurinë rrugore, mbikëqyrjen mjedisore, politikat dhe programet, trajnimin dhe komunikimin, urat, planifikimin, menaxhimin e brezave rrugorë dhe Sistemin e Informacionit Gjeografik (SIGJ).

Departamenti i Menaxhimit të Rrugëve mbikëqyr mirëmbajtjen, ndërtimin dhe sigurinë e autostradave, rrugëve nacionale dhe rajonale. Departamenti kryen hulumtime, mbikëqyr rrugët dhe urat, zbaton planin sezonal të mirëmbajtjes dhe këshillon komunat për rrugët lokale. Po ashtu menaxhon planifikimin financiar, monitoron të dhënat e trafikut, zbaton kontrollin e ngarkesës së akseve dhe mbikëqyr lejet për ndërtim afër rrugëve kryesore. Përbëhet nga Divizioni për Menaxhimin e Mirëmbajtjes, Ndërtimit dhe Sigurisë Rrugore dhe Divizioni i Mbështetjes Teknike dhe Pronave.

Departamenti i Inspektoratit mbikëqyr pajtueshmërinë me rregullat e sigurisë rrugore dhe transportit, propozon ndryshime ligjore, koordinon me institucionet qendrore dhe lokale dhe propozon zgjidhje për sfidat e sigurisë rrugore. Ky departament ka katër divizione: Inspektimi i Transportit Rrugor, Inspektimi i Kontrolleve Teknike, Inspektimi i Auto-Shkollave, dhe Inspektimi i Infrastrukturës Rrugore.

Departamenti Koordinues i Këshillit për Sigurinë në Komunikacionin Rrugor punon për përmirësimin e sigurisë në komunikacionin rrugor duke zhvilluar politika dhe programe, duke koordinuar me palët e interesit, përfshirë OShC-të, si dhe duke realizuar fushata sensibilizuese dhe edukative për parandalimin e aksidenteve.

MMPHI ka gjithashtu dy agjenci: Agjencia e Kosovës për Mbrojtjen e Mjedisit (KEPA) dhe Agjencia Kadastrale e Kosovës. AMMK është themeluar sipas Ligjit për Mbrojtjen e Mjedisit për të përmirësuar infrastrukturën institucionale dhe efikasitetin në menaxhimin mjedisor. Ajo është përgjegjëse për mbështetje administrative, profesionale, shkencore dhe hulumtuese në mbrojtjen e mjedisit,

ruajtjen e natyrës dhe menaxhimin e biodiversitetit. Agjencia u operacionalizua zyrtarisht në vitin 2006, por për shkak të sfidave administrative dhe financiare funksionaliteti i plotë u arrit vetëm në qershor 2007. Misioni i AMMK-së është ruajtja e cilësisë së mjedisit përmes monitorimit të integruar, një sistemi efikas të informacionit mjedisor dhe raportimit të vazhdueshëm, me vizionin për të siguruar mbikëqyrje efektive mjedisore për rritje të qëndrueshme ekonomike. Detyrat e AMMK-së përcaktohen në Ligjin Nr. 03/L-025, që e obligon Agjencinë të monitorojë cilësinë e mjedisit, të zhvillojë një sistem kombëtar të informacionit mjedisor dhe të krijojë qendra referimi për të dhënat mjedisore. Ajo mbledh, përpunon dhe vlerëson të dhënat mjedisore, duke hartuar raporte për ajrin, ujin, tokën, biodiversitetin dhe ndryshimet klimatike. AMMK-ja gjithashtu këshillon për programet e mbrojtjes së mjedisit, bashkëpunon me Agjencinë Evropiane të Mjedisit dhe institucionet ndërkombëtare, dhe siguron qasje publike në informacionin mjedisor sipas standardeve evropiane. AMMK-ja mbështet përcaktimin e politikave, mirëmban bazat e të dhënave mjedisore dhe vlerëson ndikimin e faktorëve të ndryshëm mjedisorë.

Komisionet Parlamentare

Komisionet parlamentare në Kuvendin e Kosovës kanë rol kyç në funksionet ligjvënëse dhe mbikëqyrëse, siç përcaktohet në nenin 77 të Kushtetutës. Ato përfshijnë komisione të përhershme, funksionale dhe ad hoc, të cilat themelohen në fillim të çdo mandati elektoral për të pasqyruar përbërjen politike të Kuvendit. Komisionet ad hoc mund të krijohen për çështje specifike dhe kanë të njëjtat kompetenca si komisionet funksionale. Të gjitha komisionet udhëhiqen nga Kapitulli XIV i Rregullores së Punës së Kuvendit. Në kohën e përpilimit të këtij raporti, Kosova nuk kishte komisione funksionale pas zgjedhjeve të shkurtit 2025. Në legjislaturën VIII, Kuvendi kishte krijuar katër komisione të përhershme dhe dhjetë komisione funksionale.

Komisioni për Buxhet, Punë dhe Transfere

Ky Komision është përgjegjës për shqyrtimin dhe dhënien e rekomandimeve mbi projektligjin vjetor të ndarjeve buxhetore, legjislacionin për financat publike dhe obligimet financiare. Komisioni shqyrton ndikimin buxhetor të projektligjeve, monitoron zbatimin e politikave financiare publike dhe siguron pajtueshmëri me standardet kontabël, menaxhimin e borxhit publik dhe prokurimin publik. Komisioni gjithashtu mbikëqyr politikat e mirëqenies sociale, përfshirë sigurimet shoqërore, skemat pensionale dhe strategjitë e punësimit, me qëllim mbrojtjen e grupeve të cënueshme. I njejtë zhvillon dëgjime publike dhe raporton në Kuvend për çështjet brenda fushës së tij. Komisioni ka dhjetë anëtarë: tetë burra (80%) dhe dy gra (20%), me kryetar burrë, duke treguar përfaqësim të ulët të grave. Gjatë 151 mbledhjeve që ky Komision mbajti gjatë periudhës 2021–2024,⁵⁷⁹ asnjë diskutim nuk shqyrtoi nevojat e qytetarëve dhe çështjet gjinore në lidhje me transportin dhe infrastrukturën.

Komisioni për Mbikëqyrjen e Financave Publike

Ky Komision është përgjegjës për monitorimin e ligjshmërisë dhe performancës së shpenzimeve publike, përfshirë raportet e Zyrës Kombëtare të Auditimit, organizatave buxhetore dhe ndërmarrjeve publike. I njejtë shqyrton projektligjet, monitoron zbatimin e ligjeve dhe analizon raportet e institucioneve mbikëqyrëse. Komisioni merret me përzgjedhjen e auditorëve të jashtëm për Zyrën Kombëtare të Auditimit, vlerëson performancën vjetore dhe rekomandon veprime të Komisioni për Buxhet, Punë dhe Transfere. Komisioni inicion zgjedhjen e auditorëve dhe organizon dëgjime

⁵⁷⁹ Kuvendi i Republikës së Kosovës, Komisioni për Buxhet, Punë dhe Transfere, [Procesverbali i mbledhjes \(14 prill 2021 – 21 nëntor 2024\)](#).

publike. Komisioni ka gjashtë burra dhe pesë gra, duke pasur një balancë gjinore më të mirë. Gjatë 103 takimeve të mbajtura në periudhën 2021-2024,⁵⁸⁰ nuk janë trajtuar nevojat e qytetarëve dhe dimensionin gjinor në lidhje me transportin dhe infrastrukturën

Komisioni për Bujqësi, Pylltari, Zhvillim Rural, Mjedis, Planifikim Hapësinor dhe Infrastrukturë

Komisioni është përgjegjës për mbikëqyrjen e përpjekjeve të Qeverisë që lidhen me bujqësinë, përfshirë digjitalizimin. Komisioni ka përbërje të balancuar gjinore, me pesë gra dhe pesë burra. Në 79 takimet e mbajtura gjatë periudhës 2021-2024⁵⁸¹, nuk janë zhvilluar diskutime mbi nevojat e qytetarëve dhe dimensionin gjinor në raport me transportin dhe infrastrukturën. Gjatë një mbledhjeje të Komisionit u përmend se debatet për Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis (VNM) shpesh mbahen në kafene të fshatrave. Kryetari sqaroi se këto debate fokusohen në VNM. “Për shembull, sa i përket projektit në Dollc, Gremnik të Klinës, debati u mbajt në Zllakuqan. Në këto debate që zhvillohen në kafene të fshatrave, gratë zakonisht nuk marrin pjesë, që ishte një nga arsyet pse u ndryshua kjo praktikë. Për organizimin e dëgjimeve publike, Kryetari tha se neni 16, i riformuluar nga grupi punues në bashkëpunim me shoqërinë civile dhe ministrinë, ofron përgjigjen për këtë çështje, ndërsa procedura e detajuar për planifikimin dhe organizimin e konsultimeve publike do të përcaktohet nga një akt nënligjor i ministrisë.”⁵⁸²

Komisioni për Shëndetësi dhe Mirëqenie Sociale

Detyrat e këtij Komisioni përfshijnë zhvillimin e politikave, shqyrtimin e legjislacionit dhe buxhetit, dhe mbikëqyrjen e zbatimit të ligjeve për të siguruar mirëqenien dhe mbrojtjen sociale të grupeve të cënueshme. Komisioni kishte katër gra (40%) dhe gjashtë burra (60%) anëtarë. Gjatë 89 takimeve të mbajtura në periudhën 2021-2024⁵⁸³, nuk janë zhvilluar diskutime mbi nevojat e qytetarëve dhe dimensionin gjinor në raport me transportin dhe infrastrukturën.

580 Kuvendi i Republikës së Kosovës, Komisioni për Mbikëqyrjen e Financave Publike, [Procesverbali \(8 prill 2021 – 31 tetor 2024\)](#).

581 Kuvendi i Republikës së Kosovës, Komisioni për Bujqësi, Pylltari, Zhvillim Rural, Mjedis, Planifikim Hapësinor dhe Infrastrukturë, [Proceverbali](#) (13 prill 2021 – 14 nëntor 2024).

582 Komisioni për Bujqësi, Pylltari, Zhvillim Rural, Mjedis, Planifikim Hapësinor dhe Infrastrukturë, [Mbledhja](#), 6 dhjetor 2022.

583 Kuvendi i Republikës së Kosovës, Komisioni për Shëndetësi dhe Mirëqenie Sociale (13 prill 2021 – 10 qershor 2024).

Shtojca 3. Anketa

Hyrja dhe deklarata e pëlqimit

Ju falenderojmë për pjesëmarrjen në këtë anketë të rëndësishme për transportin dhe mënyrat se si ju do të dëshironit të përmirësohej ai. Bazuar në kontributin tuaj, ne, Rrjeti Mbikëqyrës i Buxhetimit Gjinor, do të shkruajmë një raport me rekomandime për qeverinë se si të përmbushë më mirë nevojat **tuaja** dhe të tjerëve për transport. Të gjitha informacionet që ndani do të jenë anonime. Askush nuk do ta dijë se kush është anketuar. Anketa zgjat përafërsisht 20 minuta dhe shpresojmë se do t'i përgjigjeni të gjitha pyetjeve deri në fund, në mënyrë që ne t'ju përfaqësojmë siç duhet! Ky studim mbështetet nga Agjencia Austriake për Zhvillim dhe Suedian (Sida).

Rreth jush

Parimisht, do të dëshironim të dimë më shumë rreth jush.

1. Në cilin vit keni lindur _____

1.1. Preferoj të mos tregoj

2. Me cilën gjini identifikoheni?

2.1. Grua

2.2. Burrë

2.3. Tjetër

2.1. Preferoj të mos tregoj

Pronësia dhe qasja

3. A zotëroni ju personalisht... [Ju lutemi shënoni çdo gjë që posedoni].

3.1. Veturë

3.2. Biçikletë

3.3. Biçikletë elektrike

3.4. Trotinet elektrik

3.5. Asnjë nga të lartë përmendurat

4. Nëse dëshironi ta përdorni, a keni qasje në... [Ju lutemi, zgjidhni të gjitha që vlejnë].

4.1. Veturë

4.2. Bëqikletë

4.3. Bëqikletë elektrike

4.4. Trotinet elektrik

4.5. Autobus

4.6. Asnjë nga të lartë përmendurat

Transporti

Tani kemi disa pyetje lidhur me transportin dhe mënyrën se si e përdorni.

5. Përafërsisht sa larg udhëtoni çdo ditë për në punë ose shkollë, vetëm në një drejtim, në kilometra?

5.1. Nuk udhëtoj (0)

5.2. 1-5 km

5.3. 6-10 km

5.4. 11-15 km

5.5. 16-20 km

5.6. 21+ km

5.7. Nuk e di

6. Përafërsisht sa kohë ju merr udhëtimi në një ditë mesatare, normale?

6.1. Më pak se 30 minuta

6.2. 31-60 min

6.3. Më shumë se një orë, por më pak se dy

6.4. 2 orë ose më shumë

Tani kemi disa pyetje në lidhje me llojet e transportit që përdorni.

Pyetje	Përgjigje	Autobus	cje	Biçikletë/ skejtboard	Veturë	Taksi	Trotinet elektrik
7. Sa i përballueshëm është [lloji i transportit] për ju?	– I papërballueshëm: shumë i shtrenjtë – I përballueshëm, por pak i shtrenjtë – I përballueshëm – Nuk e di – Refuzo						
8. Sa shpesh përdorni [mjetet e transportit]?	– Çdo ditë – Disa herë në javë / çdo javë – Disa herë në muaj – Rrallë – Kurrë						
9. [Nëse rrallë/ asnjëherë] Për çfarë arsye nuk po e përdorni? Ju lutemi shënoni të gjitha ato që zbatohen.	– Shpejtësia (shumë i ngadaltë); nuk kam kohë – I papërshtatshëm (si për mbajtjen e gjërave, fëmijët) – I paarritshëm (nuk ka ndalesa pranë meje ose vendit ku shkoj) – [Vetëm autobusët] Nuk ka shërbim – I pasigurt – Nuk më pëlqen – Nuk posedoj ndonjë mjet transporti të tillë – Nuk e di se si ti përdor mjetet e transportit – Nuk jam në gjendje (p.sh., arsye fizike) – Shumë punë – Moti i keq [për ecje, çiklizëm, trotinet] – Të tjera (ju lutemi shkruani)						
10. [Nëse rrallë/ asnjëherë] Çfarë do t'ju bënte më të prirur ta përdorni më shpesh? Ju lutemi shënoni të gjitha ato që zbatohen.	– Asgjë: Nuk do ta përdorja kurrë – Kostoja më e ulët – Më i përshtatshëm (lidhje më të mira/ stacionet) – Më të sigurt (shtigje/ rrugë më të mira) – Po ta bënin miqtë e mi – Të tjera [ju lutemi shkruani] – Nuk e di [→Pyetja tjetër]						
11. [Nëse jo rrallë/ asnjëherë] Cilat janë arsyet tuaja kryesore për të përdorur këtë lloj transporti? Shënoni të gjitha ato që zbatohen.	– Shpejtësia (e shpejtë) – Komoditet – Kosto më e ulët – Mbrojtja dhe siguria – Përgjegjësia mjedisore/ sociale – Shëndeti – Asnjë arsye specifike – Tjetër [ju lutemi shkruani]						

12. Për çfarë qëllimi e përdorni këtë formë transporti? Shënoni të gjitha ato që zbatohen.	– Shkuarja në punë/arsimim – Marrja e fëmijëve (në shkollë, etj.) – Kohë e lirë (dalje, teatër, darkë) – Sporti dhe/ose shëndeti – Për qasje në shërbime shëndetësore ose sociale – Tjetër [ju lutemi shkruani]						
13. Sa i qasshëm do të thoshit se është ky transport për njerëz të ndryshëm si personat me foshnja, të moshuarit dhe personat me aftësi të kufizuara?	– Shumë i qasshëm – Disi i qasshëm – Aspak i qasshëm – Nuk e di						
14. Sa të sigurt ndiheni kur përdorni këtë lloj transporti? (për shembull me ndriçim dhe trotuare)	– Shumë i/e sigurt – Disi i/e sigurt – Aspak i/e sigurt – Nuk e di						
15. Në total, përafërsisht sa shpenzoni për këtë formë transporti në javë?	– [e vazhdueshme, numerike]						

16. A ka ndonjë lloj transporti që nuk do ta përdorni vetë? [Sondimi: që dikush duhet të shkojë me ju]. Shënoni të gjitha ato që zbatohen.

Mënyra e transportit	Gjatë ditës	Natën	Ndihem i/e sigurt për të udhëtuar vetëm në çdo kohë
1.1. Autobus			
1.2. Ecje			
1.3. B biçikletë			
1.4. Veturë			
1.5. Taks			

17. Sa të sigurt ndiheni se janë trotuaret në komunën tuaj?

Mënyra e transportit	Gjatë ditës	Natën
1.1. Shumë i/e sigurt		
1.2. Disi i/e sigurt		
1.3. Aspak i/e sigurt		
1.4. Nuk e di		

18. Sa të qasshme janë për personat me aftësi të kufizuara apo karroca?

18.1. Shumë të qasshme

18.2. Disi Shumë të qasshme

18.3. Aspak Shumë të qasshme

18.4. Nuk e di

Ndikimi

Tani kemi disa pyetje se si transporti ndikon në jetën tuaj.

19. Gjatë pesë viteve të fundit, a keni vendosur të mos e vazhdoni shkollimin për shkak se nuk keni pasur transport të përshtatshëm?

19.1. Po

19.2. Jo

20. Gjatë pesë viteve të fundit, a e keni refuzuar ndonjë punë për shkak të transportit publik të pamjaftueshëm ose të paqasshëm?

20.1. Po

20.2. Jo

21. Gjatë pesë viteve të fundit, a keni munguar në zhvillimin e politikave (si konsultime publike të qeverisë apo procese të tjera pjesëmarrëse) për shkak të mungesës së transportit?

21.1. Po

21.2. Jo

22. [Nëse po për ndonjë arsye] Pse? Ju lutemi zgjidhni të gjitha ato që zbatohen.
- 22.1. Mungesa e transportit publik në afërsi
 - 22.2. Nevoja për të përdorur më shumë se një mënyrë transporti për të shkuar në punë
 - 22.3. Lloji i shërbimit dhe linjat e transportit
 - 22.4. Kostoja e lartë e transportit publik në krahasim me pagën
 - 22.5. Mungesa e sigurisë në transportin publik
 - 22.6. Mosdëshira për të përdorur transportin publik çdo ditë
 - 22.7. Koha e kaluar në transport
 - 22.8. Pamundësia e qasjes në transportin publik për personat me aftësi të kufizuara
 - 22.9. Tjetër, ju lutem shkruani: _____

Mjedisi dhe ndryshimet klimatike

23. Në çfarë mase mendoni se veturat kontribuojnë në ndotjen e ajrit në komunën tuaj?
- 23.1. Aspak
 - 23.2. Pak
 - 23.3. Shumë
 - 23.4. Nuk e di
24. Deri në çfarë mase jeni të shqetësuar për ndryshimin e klimës?
- 24.1. Aspak
 - 24.2. Pak
 - 24.3. Shumë
 - 24.4. Nuk e di
25. Në lidhje me zgjedhjet tuaja për transportin, a ndiheni se personalisht mund të bëni diçka për të adresuar ndryshimet klimatike?
- 25.1. Jo, asgjë
 - 25.2. Jo shumë, por ndoshta diçka e vogël
 - 25.3. Diçka
 - 25.4. Po, shumë
 - 25.5. Nuk e di

26. [Nëse jo/nuk e di] Cilat janë arsyet? Ju lutemi, shënoni të gjitha që vlejné.

26.1. Nuk besoj në ndryshimet klimatike

26.2. Nuk më interesojnë ndryshimet klimatike

26.3. Qeveria duhet ta adresojë këtë, jo qytetarët

26.4. Shumë njerëz duhet të ndryshojnë, e disa jo, pra pse unë?

26.5. Nuk është prioritet për mua

26.6. Më duket dembelë të ec për këmbë ose me biçikletë, për shembull

26.7. Është shumë shtrenjtë të zgjedh një mënyrë tjetër transporti

26.8. Tjetër, ju lutem shkruani: _____

Në drejtim të zvogëlimit të ndryshimeve klimatike, sa jeni të interesuar të përdorni ndonjë nga mënyrat e mëposhtme të transportit, **nëse do të ishin të disponueshme për ju?**

	Aspak	Pak	Shumë	Nuk e di	Nëse jo, cili është shkaku kryesor?
27. Veturë elektrike					☐ Shumë e shtrenjtë ☐ E padisponueshme ☐ Të tjera, ju lutemi shkruani:
28. Veturat e përbashkëta (carpooling)					☐ Vështirë për t'u koordinuar ☐ Më pëlqen pavarësia ime ☐ I/e pasigurt ☐ Të tjera, ju lutemi shkruani:
29. Autobusët					☐ Të padisponueshme ☐ Lidhje të dobëta ☐ Shumë të ngadaltë ☐ Të tjera, ju lutemi shkruani:
30. Biçikleta					☐ Shumë e shtrenjtë ☐ Shumë e rrezikshme ☐ Nuk ka rrugë të mjaftueshme ☐ Shumë të ngadaltë ☐ Nuk më pëlqen ☐ Të tjera, ju lutemi shkruani:
31. Biçikleta elektrike					☐ Shumë e shtrenjtë ☐ Shumë e rrezikshme ☐ Nuk ka rrugë të mjaftueshme ☐ Nuk më pëlqen ☐ Të tjera, ju lutemi shkruani:
32. Ecje					☐ Shumë të ngadaltë ☐ Shumë e rrezikshme ☐ Të tjera, ju lutemi shkruani:
33. Trotinet elektrik					☐ Shumë i shtrenjtë ☐ Shumë i rrezikshme ☐ Nuk ka rrugë të mjaftueshme ☐ Nuk më pëlqen ☐ Të tjera, ju lutemi shkruani:
34. Tramvaja ose trolejbusët					☐ Nuk janë në dispozicion ☐ Lidhje të dobëta ☐ Shumë të ngadalta Tjetër, ju lutem shkruani: _____

35. Sipas mendimit tuaj, në çfarë duhet të fokusohet qeveria kur investon për të përmirësuar opsionet e transportit publik? Ju lutemi, renditni **5 prioritetet tuaja kryesore**, ku 1 është më i rëndësishmi për ju dhe 5 më së paku i rëndësishëm. Mos i renditni opsionet që nuk i konsideroni të rëndësishme – lërinë të pa plotësuar.

	1	2	3	4	5
35.1. Autobusë më të shpeshtë					
35.2. Krijimi ose përmirësimi i një sistemi tramvaji					
35.3. Përdorimi i autobusëve elektrikë ose hibridë që ndotin më pak					
35.4. Përmirësimi i sigurisë brenda transportit publik					
35.5. Më shumë ndalesa autobusësh në zona të ndryshme					
35.6. Ndriçim më i mirë në stacionet e transportit publik (autobus, tren, metro, tram gjatë natës)					
35.7. Korsi dhe infrastrukturë më e mirë për biçikleta					
35.8. Stacione biçikletash falas ose me qira të lirë nëpër qytet					
35.9. Ulje e kostos së transportit publik					
35.10. Sugjerim tjetër? Ju lutem shkruani: _____					

36. Sa mendoni se është i rëndësishëm ndërtimi ose përmirësimi i sistemit të tramvajeve në qytetin tuaj?

36.1. Nuk është i rëndësishëm

36.2. Disi i rëndësishëm

36.3. Mesatarisht i rëndësishëm

36.4. I rëndësishëm

36.5. Shumë i rëndësishëm

37. A keni ndonjë sugjerim tjetër se si qeveria mund ta përmirësojë transportin për ju?

Rreth jush

A mund të na tregoni pak më shumë për veten tuaj? Kjo do të na ndihmojë t'i kuptojmë më mirë nevojat tuaja...

38. Në cilën komunë jetoni? [Kompania: krijoni listën për çdo vend]

39. Në cilin fshat/qytetëz/qytet jetoni? [Kompania: merrni parasysh krijimin e listës me nën-opsione për secilin vend për të zvogëluar gabimet]

40. Si do ta përshkruanit zonën ku jetoni:

40.1. Rurale/Fshat

40.2. Urbane/Qytet

41. Me cilën përkatësi etnike identifikoheni? Zgjidhni të gjitha ato që zbatohen.

41.1. Shqiptar/e

41.2. Ashkali/e

41.3. Boshnjak/e

41.4. Bullgar/e

41.5. Kroat/e

41.6. Egjiptian/e

41.7. Gagauz/e

41.8. Goran/e

41.9. Hungarez/e

41.10. Çifut/e

41.11. Maqedon/ase

41.12. Moldav/e

41.13. Malazez/e

41.14. Romë/e

41.15. Rumun/e

41.16. Rus/e

41.17. Serb/e

41.18. Turk/e

41.19. Ukrainas/e

41.20. Vllah/e

41.21. Të tjera (ju lutemi shkruani)

42. Sa njerëz jetojnë në shtëpinë tuaj, duke ju përfshirë edhe ju? _____

43. Cili është statusi juaj?

43.1. Beqar/e

43.2. Në lidhje

43.3. Jeton me partner/en por jo të martuar

43.4. I/e martuar

43.5. I/e ndarë / I/e divorcuar

43.6. I/e ve

43.7. Refuzoj të përgjigjem

44. A keni fëmijë?

44.1. Jo

44.2. Po: Sa? _____

45. [Nëse po,] A është ndonjë nga fëmijët tuaj... [shënoni të gjitha ato që zbatohen]

45.1. Moshë çerdheje ose kopshti

45.2. Moshë shkollë fillore

45.3. Moshë shkollë e mesme?

46. A jeni i/e kufizuar në aktivitete që zakonisht i bëjnë njerëzit, për shkak të ndonjë problemi shëndetësor? Si do ta përshkruanit veten...?

46.1. I/e kufizuar rëndë

46.2. I/e kufizuar, por jo shumë apo

46.3. Aspak i/e kufizuar?

46.4. Refuzoj të përgjigjem

47. A keni qasje në të ardhurat e familjes tuaj për t'i përdorur për transport kur keni nevojë të shkoni diku?

47.1. Jo, nuk më duhen meqenëse kam të ardhura personale

47.2. Jo, nuk më sigurojnë para

47.3. Po

47.4. Refuzoj të përgjigjem

48. A keni kryer ndonjë punë me pagesë ose përfitim gjatë javës së kaluar?

48.1.Po

48.2.Jo

49. Nëse po, a jeni:

49.1.I/e vetëpunësuar me punonjës (biznes i vet)

49.2.I/e vetëpunësuar pa punonjës

49.3.I/e punësuar (punonjës)

49.4.Punëtor/e familjar/e

49.5.Refuzoj të përgjigjem

50. A jeni i/e punësuar:

50.1.Me orar të plotë

50.2.Me gjysmë orari

51. [Nëse nuk punoni me pagesë] Për cilat arsye nuk jeni i/e punësuar zyrtarisht? Ju lutemi shënoni të gjitha që vlejné.

51.1.I/e dalë në pension

51.2.Student/e

51.3.Punëtor/e pa pagesë në biznes familjar

51.4.Kam shumë punë në shtëpi, përfshirë kujdesin për të tjerët

51.5.Marr asistencë sociale

51.6.Nuk mund të punoj për shkak të problemeve të shëndetit afatgjatë (invaliditet)

51.7.Marr para nga anëtarë të tjerë të familjes brenda vendit

51.8.Marr para nga anëtarë të tjerë të familjes jashtë vendit

51.9.Tjetër, ju lutem shkruani:

52. [Nëse nuk punoni me pagesë] A jeni aktualisht duke kërkuar punë?

52.1.Po

52.2.Jo

53. Sa të ardhura personale keni në muaj në total nga të gjitha burimet (përfshirë asistencën ose ndihmën nga persona të tjerë)?

53.1.Asnjë

53.2.1 – 170 EUR

53.3.171 – 300 EUR

53.4.301 – 500 EUR

53.5.501 – 800 EUR

53.6.801 – 1000 EUR

53.7.Mbi 1000 EUR

53.8.Refuzoj të përgjigjem

54. Sa të ardhura totale ka familja juaj në muaj nga të gjitha burimet?

54.1.Asnjë

54.2.1 –170 EUR

54.3.171 – 300 EUR

54.4.301 – 1000 EUR

54.5.1001 – 2000 EUR

54.6.2001 – 3000 EUR

54.7.3001 – 4000 EUR

54.8.Mbi 4000 EUR

55. Na vjen keq që nuk mund ta përfundoni anketën. Na tregoni pse, ju lutem? [Shënoni të gjitha arsye që vlejné?]

55.1.S'kam kohë

55.2.Është e mërzitshme

55.3.Më kanë anketuar shpesh kohët e fundit

55.4.S'jam i/e interesuar për këtë temë

55.5.Dyshoj që do t'bëjë ndonjë ndryshim

55.6.Tjetër, shkruani: _____

Shtojca 4. Të dhëna demografike për pjesëmarrësit në anketë

Tabela 48. Me cilën gjini identifikoheni?

Gjinia	Frekuenca	Përqindja
Grua	545	49.5%
Burrë	542	49.3%
Tjetër	1	0.1%
Preferoj të mos përgjigjem	12	1.1%
Gjithsej	1100	100%

Tabela 49. Në cilën grupmoshë bëni pjesë?

Grupmosha	Frekuenca	Përqindja
18 - 29	498	45.3%
30 - 39	358	32.5%
40 - 49	177	16.1%
50 - 59	57	5.2%
60 dhe më lartë	10	0.9%
Gjithsej	1100	100%

Tabela 50. Në cilën komunë jetoni?

Komuna	Frekuenca	Përqindja
Deçan	11	1%
Dragash	2	0.2%
Ferizaj	66	6%
Fushë Kosovë	91	8.3%
Gjakovë	41	3.7%
Gjilan	40	3.6%
Drenas	18	1.6%
Graçanicë	1	0.1%
Hani i Elezit	3	0.3%
Istog	25	2.3%
Junik	2	0.2%
Kaçanik	8	0.7%
Kamenicë	7	0.6%

Klinë	9	0.8%
Klllokot	2	0.2%
Lipjan	23	2.1%
Malishevë	13	1.2%
Mitrovica Veriore	3	0.3%
Mitrovicë	45	4.1%
Obiliq	10	0.9%
Pejë	38	3.5%
Podujevë	40	3.6%
Prishtinë	460	41.8%
Prizren	65	5.9%
Rahovec	6	0.5%
Shtime	10	0.9%
Skenderaj	4	0.4%
Suharekë	8	0.7%
Viti	13	1.2%
Vushtrri	34	3.1%
Zveçan	2	0.2%
Gjithsej	1100	100%

Tabela 51. A do të thoshit se vendi ku jetoni është?

	Frekuenca	Përqindja
Rural	277	25.2%
Urban	823	74.8%
Gjithsej	1100	100%

Tabela 52. Me cilën etni identifikoheni?

Etnia	Frekuenca	Përqindja
Shqiptar/e	1076	97.8%
Boshnjak/e	5	0.5%
Goran/e	1	0.1%
Hebre/je	1	0.1%
Rom/e	2	0.2%
Rus/e	1	0.1%
Turk/e	7	0.6%
Tjetër	7	0.6%
Gjithsej	1100	100%

Tabela 53. Sa persona jetojnë në familjen tuaj, përfshirë edhe ju?

Numri i personave në familje	Frekuenca	Përqindja
1	11	1%
10	11	1%
11	5	0.5%
12	2	0.2%
2	79	7.2%
20	1	0.1%
3	129	11.7%
30	2	0.2%
4	268	24.4%
5	247	22.5%
6	196	17.8%
7	89	8.1%
8	41	3.7%
9	19	1.7%
Gjithsej	1100	100%

Tabela 54 Cili është statusi juaj martesor?

Statusi martesor	Frekuenca	Përqindja
Beqar/e	327	29.7%
Në lidhje	121	11%
Duke bashkëjetuar, por jo të martuar	40	3.6%
I/e martuar	564	51.3%
I/e divorcuar	12	1.1%
I/e ve	6	0.5%
Refuzoj të përgjigjem	30	2.7%
Gjithsej	1100	100%

Tabela 55. A keni fëmijë?

	Frekuenca	Përqindja
Jo	565	51.4%
Po: Sa?	535	48.6%
Gjithsej	1100	100%

Tabela 56. Sa fëmijë i keni?

Numri i fëmijëve	Frekuenca	Përqindja
0	565	51.4%
1	156	14.2%
2	229	20.8%
3	109	9.9%
4	30	2.7%
5	8	0.7%
6	1	0.1%
8	1	0.1%
9	1	0.1%
Gjithsej	1100	100%

Tabela 57. A janë ndonjë nga fëmijët tuaj...

	Frekuenca	Përqindja
Mosha e kopshtit ose më të vegjël	266	24.2%
Moshë për shkollë fillore	253	23.0%
Moshë për shkollë të mesme	87	7.9%
Asnjë nga sa më sipër	68	6.2%
Refuzoj të përgjigjem	426	38.7%
Gjithsej	1100	100%

Table 58. A jeni i/e kufizuar për shkak të ndonjë problemi shëndetësor në aktivitete që zakonisht i bëjnë njerëzit? A do të thoshit se jeni...

	Gra	By	Përqindja e grave	Përqindja e burrave
Shumë i/e kufizuar	22	22	4%	4%
I/E kufizuar por jo shumë	58	53	11%	10%
Aspak i/e kufizuar	425	420	78%	77%
Refuzoj të përgjigjem	40	47	7%	9%
Gjithësej	545	542	100%	100%

Tabela 59. A keni qasje në të ardhurat e ekonomisë suaj familjare për t'i përdorur për transport kur keni nevojë të shkoni diku?

	Gra	Burra	Përqindja e grave	Përqindja e burrave
Jo, nuk më duhen pasi kam të mizat	172	178	32%	33%
Jo, nuk do të më japin para	13	28	2%	5%
Po	313	287	57%	53%
Refuzoj të përgjigjem	47	49	9%	9%
Gjithsej	545	542	100%	100%

Tabela 60. A keni kryer ndonjë punë me pagesë ose fitim gjatë javës së kaluar?

	Gra	Burra	Përqindja e grave	Përqindja e burrave
Po	293	396	54%	73%
Jo	252	146	46%	27%
Gjithsej	545	542	100%	100%

Tabela 61. A jeni aktualisht duke kërkuar punë?

	Gra	Burra	Përqindja e grave	Përqindja e burrave
Po	180	78	71%	53%
Jo	72	68	21%	47%
Gjithsej	252	146	100%	100%

Tabela 62. Ju jeni:

	Gra	Burra	Përqindja e grave	Përqindja e burrave
I/e vetëpunësuar me punëtorë (biznesi personal)	24	33	8%	8%
I/e vetëpunësuar pa punëtorë	20	41	7%	10%
I/e punësuar	221	295	75%	74%
Punëtor/e familjare	7	16	2%	4%
Nuk ka përgjigje	21	11	7%	3%
Gjithsej	293	396	100%	100%

Tabela 63. A jeni i/e punësuar me:

	Gra	Burra	Përqindja e grave	Përqindja e burrave
Orar të plotë	225	348	77%	88%
Orar të pjesshëm	68	48	23%	12%
Gjithsej	293	396	100%	100%

Tabela 64. Sa të ardhura keni ju personalisht çdo muaj në total nga të gjitha burimet (përfshirë ndihmën ose njerëzit e tjerë)?

	Gra	Burra	Përqindja e grave	Përqindja e burrave
Asnjë	49	18	9%	3%
1 – 170 EUR	78	32	14%	6%
171 – 300 EUR	60	40	11%	7%
301 – 500 EUR	121	116	22%	21%
501 – 800 EUR	105	142	19%	26%
801 – 1000 EUR	44	55	8%	10%
Mbi 1000 EUR	26	78	5%	14%
Refuzoj të përgjigjem	62	61	11%	11%
Gjithsej	545	542	100%	100%

Tabela 65. Sa të ardhura totale ka familja juaj nga të gjitha burimet?

	Gra	Burra	Përqindja e grave	Përqindja e burrave
Asnjë	23	33	4%	6%
1 –170 EUR	40	25	7%	5%
171 – 300 EUR	112	63	21%	12%
301 – 1000 EUR	153	159	28%	29%
1001 – 2000 EUR	129	180	24%	33%
2001 – 3000 EUR	56	50	10%	9%
3001 – 4000 EUR	19	12	3%	2%
Më shumë se 4000 EUR	13	20	2%	4%
Gjithsej	545	542	100%	100%

Shtojca 5. Prokurimi që lidhet me transportin

Tabela përmbledh investimet kryesore të prokuruarra për transport gjatë periudhës 2019–2023.

Viti	Autoriteti i kontratës	Përshkrimi i kontratës	Vlera
2019	Ministria e Infrastrukturës	Zgjerimi i rrugës nacionale N 9.1, segmenti Dollc–Gjakovë, L=31 km	8,590,950 €
2019	Ministria e Infrastrukturës	Zgjerimi i rrugës nacionale N 9.1, segmenti Dollc–Gjakovë, L=31 km	6,997,494 €
2019	Ministria e Infrastrukturës	Zgjerimi i rrugës nacionale N 9.1, segmenti Dollc–Gjakovë, L=31 km, Lot 2	5,434,111 €
2019	Ministria e Infrastrukturës	Zgjerimi i rrugës nacionale N 9.1, segmenti Dollc–Gjakovë, Loti 1	4,616,602 €
2019	Ministria e Infrastrukturës	Mirëmbajtja rutinë dhe dimërore e autostradës A7 (Ibrahim Rugova)	4,276,745 €
2019	Ministria e Infrastrukturës	Zgjerimi i rrugës nacionale N 9.1, segmenti Dollc–Gjakovë, Loti 1, Lot2, and Lot3	4,257,737 €
2019	Ministria e Infrastrukturës	Zgjerimi i rrugës nacionale N 9.1, segmenti Dollc–Gjakovë, Loti 1, Lot2, and Lot3	3,998,889 €
2019	Ministria e Infrastrukturës	Strukturat në zgjerimin e rrugës nacionale N9.1, segmenti Dollc–Gjakovë, L=31 km	3,981,729 €
2019	Ministria e Infrastrukturës	Rehabilitimi i rrugës rajonale Zhur–Dragash–Brod	3,824,180 €
2019	Ministria e Infrastrukturës	Rehabilitimi i rrugës rajonale R108, segmenti II, L=12,580 m	3,789,533 €
2019	Ministria e Infrastrukturës	Mirëmbajtja rutinë dhe dimërore e autostradës A7 (Ibrahim Rugova)	3,500,655 €
2019	Ministria e Infrastrukturës	Rehabilitimi i rrugës rajonale Zhur–Dragash–Brod	3,212,922 €
2019	Ministria e Infrastrukturës	Ndërtimi i rrugës Lubozhë–Lugu i Butë, L=18,000 m	3,133,834 €
2019	Ministria e Infrastrukturës	Zgjerimi i rrugës nacionale N2, hyrja në Prishtinë	2,504,151 €
2019	Ministria e Infrastrukturës	Mirëmbajtja rutinë dhe dimërore e autostradës A6 (Arbër Xhaferi)	2,441,388 €
2019	Ministria e Infrastrukturës	Mirëmbajtja rutinë dhe dimërore e autostradës A6 (Arbër Xhaferi)	2,250,000 €
2019	Ministria e Infrastrukturës	Ndërtimi i rrugës qendrore R107 në Dezan (Ura e Demës – Carrabreg)	5,884,040 €
2019	Komuna e Dezanit	Ndërtimi i rrugës unazore, vazhdimi i rrugës Bujar Roka	3,580,435 €
2019	Komuna e Gjakovës	Ndërtimi i rrugës katër korsi prej Rahovecit deri në Xërxë	2,947,480 €
2019	Komuna e Rahovecit	Ndërtimi i rrugës në Bjeshkë të Strellcit – Dezan	2,644,112 €
2019	Komuna e Gjilanit	Ndërtimi i rrugës në Kumanovë – Faza e Dytë	2,388,853 €
2020	Ministria e Infrastrukturës	Loti 1 - Rikonstruimi i rrugës rajonale R115, segmenti Prizren–Prevall, L=16,000 km	7,849,716 €

Viti	Autoriteti i kontratës	Përshkrimi i kontratës	Vlera
2020	Ministria e Infrastrukturës	Loti 2 - Rikonstruimi i rrugës rajonale R115, segmenti Prizren-Prevall, L=10,000 km	6,643,868 €
2020	Komuna e Junikut	Ndërtimi i rrugës Junik-Gjeravica	4,416,860 €
2020	Komuna e Ferizajit	Rikonstruimi i rrugës Varosh-Gërllicë	2,654,329 €
2021	Komuna e Gjakovës	Rinjoftim për ndërtimin e rrugës unazore – segmenti i ri për tranzit	3,016,565 €
2022	Kuvendi Komunal i Rahovecit	Riblerje e tenderit për ndërtimin e sheshit qendror të qytetit	3,817,348 €
2022	Kuvendi Komunal i Dezanit	Ndërtimi i rrugës qendrore në Dezan (nga ura e Demës deri te rruga Enver Haradinaj)	3,343,334 €
2022	Kuvendi Komunal i Malishevës	Ndërtimi i sheshit dhe rrugës Ibrahim Mazreku në Malishevë	2,659,844 €
2023	Ministria e Infrastrukturës	Zgjerimi i rrugës nacionale N25, Prishtinë-Besi-Podujevë, Loti 0, 1, 2, 3 dhe strukturat, Loti 5	9,254,811 €
2023	Ministria e Infrastrukturës	Zgjerimi i rrugës nacionale N25, Prishtinë-Besi-Podujevë, Loti 0, 1, 2, 3 dhe strukturat, Loti 5	8,644,260 €
2023	Ministria e Infrastrukturës	Zgjerimi i rrugës nacionale N25, Prishtinë-Besi-Podujevë, Loti 0, 1, 2, 3 dhe strukturat, Loti 5	8,447,478 €
2023	Kuvendi Komunal i Malishevës	Ndërtimi i sheshit së bashku me nënkalimet dhe parkimin nëntokësor në Malishevë	8,277,888 €
2023	Komuna e Ferizajit	Ndërtimi i nënkalimit për automjete dhe këmbësorë pranë stacionit të policisë në Ferizaj	7,477,778 €
2023	Ministria e Infrastrukturës	Zgjerimi i rrugës nacionale N25, Prishtinë-Besi-Podujevë, Loti 0, 1, 2, 3 dhe strukturat, Loti 5	6,484,855 €
2023	Kuvendi Komunal - Lipjan	Ndërtimi i nënkalimit, vazhdimi i ndërtimit të sheshit, ndërtimi i parkut qendror të qytetit dhe parkimit nëntokësor në Lipjan	6,127,778 €
2023	Komuna e Ferizajit	Asfaltimi i rrugëve në fshatin Jezerc	5,132,802 €
2023	Komuna e Glllogovcit	Zgjerimi dhe ndërtimi i sheshit Fehmi dhe Xhevë Lladrovci në Drenas	4,388,178 €
2023	Kuvendi Komunal i Dezanit	Asfaltimi i rrugëve dhe kalldrëmeve në fshatrat e Komunës së Dezanit – Loti III	3,548,221 €
2023	Kuvendi Komunal i Prizrenit	Rehabilitimi dhe ndërtimi i rrugëve me asfalt dhe rehabilitimi dhe ndërtimi i rrugëve dhe trotuareve me kubikë	3,470,000 €
2023	Komuna e Gjakovës	Ndërtimi i rrugës dalëse për në Pejë – Pjesë e rrugës unazore të qytetit	2,985,383 €
2023	Komuna e Vushtrrisë	Rikonstruimi i bulevardit Adem Jashari dhe lidhja me parkun e qytetit sipas lotëve I dhe II	2,713,170 €
2023	Ministria e Infrastrukturës	Ndërtimi i kryqëzimit në autostradën R-6 Arbër Xhaferi në Viti	2,683,201 €
2023	Komuna e Ferizajit	Zgjerimi i rrugës në fshatin Bibaj – kryqëzimi me autostradën Arbër Xhaferi	2,599,354 €
2023	Ministria e Infrastrukturës	Ndërtimi i urës në zgjerimin e rrugës nacionale N9.1, segmenti nga kryqëzimi me rrugën nacionale N9 deri në Gjakovë	2,468,683 €
2023	Ministria e Infrastrukturës	Ndërtimi i rrugëve kufitare Kosovë-Shqipëri Kerstec-Pakishte-Zapod me gjatësi L=6,348.87 m	2,387,481 €
2023	Kuvendi Komunal i Gjilanit	Riblerje për zgjerimin e rrugës Hamdi Kurteshi – Gjilan	2,365,835 €

Shtojca 6. Rekomandime të veçanta për transportin me autobus në Prishtinë

Ky seksion përfshin rekomandime shtesë dhe specifike për përmirësimin e transportit me autobus, të dhëna nga pjesëmarrësit/et e anketës, të radhitura sipas vendndodhjes dhe rendit alfabetik. Ky informacion nuk është verifikuar nga RrGK, por ofrohet për shqyrtim të mëtejshëm nga Komuna e Prishtinës, me qëllim të përmirësimit të shërbimeve bazuar në kërkesat e qytetarëve.

- Në **Bardhosh**, pjesëmarrësit/et rekomanduan krijimin e korsive të dedikuara për autobusë, rritjen e frekuencës së autobusëve dhe vendosjen e një sistemi të informimit në kohë reale për udhëtarët, i cili tregon orarin e mbërritjes dhe destinacionin e autobusit.
- Në **Besi**, një grua kërkoi zgjatjen e linjave të autobusëve publikë deri te vendbanimi i saj, i cili aktualisht nuk ka qasje në transport të rregullt.
- Në **Bregun e Diellit deri në Mati 1**, një grua theksoi nevojën për rritjen e numrit të autobusëve, për shkak të shërbimit të pamjaftueshëm.
- Në **Hajvali**, pjesëmarrësit/et propozuan vendosjen e orareve të autobusëve në stacione, për të rritur informimin e publikut.
- Për lagjen **Kodra e Trimave**, u propozua që të gjitha autobusët urbanë të menaxhohen nga Trafiku Urban dhe të zëvendësohen autobusët e vjetër privatë me mjete elektrike ose hibride, për të zvogëluar ndotjen e ajrit.
- Një banorë nga **Llukari**, duke folur në emër të fshatrave përreth në zonën e Gollakut, tha se trafiku në këtë zonë është shumë i ulët dhe frekuenca e autobusëve është e kufizuar – kalojnë vetëm tri deri në katër herë në ditë. Ajo kërkoi shtim të linjave publike për të shërbyer më mirë këto zona më të qeta dhe të izoluara.
- Në **Mati 1**, linja 3 kalon nëpër rrugë por nuk kthehet në të njëjtën drejtim. Ndërkohë, linja 3A është autobus privat që qarkullon vetëm deri në orën 21:00 dhe nuk punon të dielave.
- Në **Matiqan**, burrat pjesëmarrës propozuan krijimin e korsive të veçanta për autobusë.
- Në **Prugoc**, u propozua që transporti publik të funksionojë të paktën deri në orën 22:00, përfshirë edhe në fshatrat brenda Komunës së Prishtinës.
- Në fshatin **Siqevë**, u propozua që të vendoset transport publik, pasi rreth 80 banorë aktualisht mbështeten në një shërbim privat që operon vetëm tri herë në ditë.



Linja 4 duhet të zgjerohet në dy linja: 4A dhe 4B. Njëra prej tyre duhet të nisët nga Matiqani dhe të kalojë pranë konvikteve të studentëve më poshtë. Aktualisht, nëse udhëton nga qyteti për në Matiqan, udhëtimi zgjat rreth një ore sepse Linja 4 është shumë e gjatë dhe ndjek një rrugë të ndërlikuar. Kjo gjithashtu bën që autobusi të mbingarkohet. - Pjesëmarrëse në anketë

Shtojca 7. Pronësia e automjeteve

Tabela 66. Pronësia e automjeteve sipas komunave dhe gjinisë

Komuna	Gratë	% e grave	Burrat	% e burrave
Deçan	2590	30%	6034	70%
Gjakovë	7241	30%	17169	70%
Drenas	4535	33%	9269	67%
Gjilan	8931	33%	18500	67%
Dragash	1160	23%	3817	77%
Istog	3133	30%	7259	70%
Kaçanik	2473	31%	5380	69%
Klinë	3046	32%	6522	68%
Fushë Kosovë	3859	33%	7722	67%
Kamenicë	2182	26%	6280	74%
Mitrovica e Jugut	5888	31%	13103	69%
Leposaviq	667	27%	1809	73%
Lipjan	4638	31%	10135	69%
Novobërdë	167	27%	451	73%
Obiliq	1706	28%	4348	72%
Rahovec	4072	30%	9357	70%
Pejë	7476	31%	16566	69%
Podujevë	6383	30%	15229	70%
Prishtinë	19723	35%	35928	65%
Prizren	12493	31%	28082	69%
Skenderaj	3929	33%	7843	67%
Shtime	2221	32%	4817	68%
Shtërpçë	719	27%	1957	73%
Suharekë	5510	34%	10731	66%
Ferizaj	10032	33%	20608	67%
Viti	4034	31%	8907	69%
Vushtrri	5262	32%	11128	68%
Zubin Potok	412	30%	974	70%
Zveçan	470	32%	998	68%
Malishevë	4841	35%	9074	65%
Junik	134	37%	225	63%
Mamushë	221	22%	798	78%
Hani i Elezit	492	29%	1202	71%
Graçanicë	848	28%	2148	72%
Ranillug				
Partesh				
Klllokot				
Mitrovica e Veriut	886	31%	1985	69%

Bibliografia

- Aarts, Letty dhe Ingrid van Schagen. "Driving Speed and the Risk of Road Crashes: A Review" [Shpejtësia e vozitjes dhe rreziku i aksidenteve në rrugë: Një përmbledhje]. *Accident Analysis & Prevention* 38, nr. 2 (mars 2006): 215–24. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2005.07.004>
- Agjencia e Kosovës për Mbrojtjen e Mjedisit (AKMM). "[Themelimi dhe veprimtaria](#)". *National Park Directorate "Sharr"—Duties and Responsibilities*. Website.
- Agjencia e Mbrojtjes së Mjedisit e Shteteve të Bashkuara. "[Global Greenhouse Gas Overview](#)". Modifikuar për herë të fundit më 31 mars 2025.
- Agjencia Evropiane e Mjedisit. *Emissions of Air Pollutants from Transport in Europe* [Emetimet e ndotësve të ajrit nga transporti në Evropë]. 2024.
- Aguilera, Juan, Katherine Konvinse, Alexandra Lee, Holden Maecker, Mary Prunicki, Shruthi Mahalingaiah, Vanitha Sampath, Paul J. Utz, Emily Yang dhe Kari C. Nadeau. "Air Pollution and Pregnancy" [Ndotja e ajrit dhe shtatzënia]. *Seminars in Perinatology* 47, nr. 8 (dhjetor 2023): 151838. <https://doi.org/10.1016/j.semp.2023.151838>.
- Alam, Muneeza Mehmood, Nato Kurshitashvili, Karla Dominguez Gonzalez, Karla Gonzalez Carvajal dhe Bipasha Baruah. *Is a Mile for One a Mile for All? A Knowledge Synthesis Report on Gender and Mobility (2000–20)* [Një milje për të gjithë? Raport sintezë i njohurive mbi gjininë dhe mobilitetin]. Mobility and Transport Connectivity (MTC) Series. World Bank Group, 2022.
- Asambleja e Përgjithshme e Kombeve të Bashkuara. *Sendai Framework for Disaster Risk Reduction 2015–2030* [Korniza e Sendait për zvogëlimin e rrezikut nga fatkeqësitë 2015–2030]. A/RES/69/283. 3 qershor 2015.
- . *Transforming Our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development*. A/RES/70/1. 21 tetor 2015.
- Balkan Green Foundation. *More Air Pollution, Fewer Children in Western Balkans* [Më shumë ndotje e ajrit, më pak fëmijë në Ballkanin Perëndimor]. 2021.
- Banka Botërore. *AQM in Kosovo*. 2019.
- . *Kosovo Country Climate and Development Report* [Raport për Kosovën mbi Klimën dhe Zhvillimin në Kosovë]. 2024.
- . *Policies to Improve the Environmental Performance of Road Vehicles in the Western Balkans: Managing Road Vehicle Emissions and Embracing E-Mobility* [Politikat për përmirësimin e performancës mjedisore të automjeteve rrugore në Ballkanin Perëndimor: Menaxhimi i emetimeve të automjeteve rrugore dhe përqafimi i e-mobilitetit]. 2024.
- . *Transport Inputs to the Western Balkans Green Growth Narrative: Strategic Actions for a Greener and More Efficient Transport Sector* [Roli i transportit në narrativën e rritjes së qëndrueshme në Ballkanin Perëndimor: Veprime strategjike për një sektor transporti më të gjelbër dhe më efikas]. 2024.
- . *Violence Against Women and Girls Resource Guide: Transport Brief*. [Udhëzues për Burime mbi Dhunën ndaj Grave dhe Vajzave: Përmbledhje për Transportin], 2015.

- Bashkimi Evropian, [Directive on compulsory use of safety belts and CRS](#) [Direktivë për përdorimin e detyrueshëm të rripave të sigurimit dhe SSF], 2014
- Begg, Dorothy J. dhe John Langley. "Changes in Risky Driving Behavior from Age 21 to 26 Years" [Ndryshimet në sjelljen e rrezikshme të vozitjes nga mosha 21 deri në 26 vjeç]. *Journal of Safety Research* 32, nr. 4 (dhjetor 2001): 491–99. [https://doi.org/10.1016/S0022-4375\(01\)00059-7](https://doi.org/10.1016/S0022-4375(01)00059-7).
- Begolli Dauti, Merita. "[Tourism, the Living Environment and the National Heritages Are the Priorities for an Economical Kosovar Development](#)" [Turizmi, mjedisi jetësor dhe trashëgimia kombëtare janë ndër prioritetet për zhvillimin ekonomik të Kosovës]. *SIPARUNTON International Journal of Interdisciplinary Research* 1, nr. 3 (tetor 2013).
- Cantillo, Víctor dhe Juan de Dios Ortúzar. "Restricting the Use of Cars by License Plate Numbers: A Misguided Urban Transport Policy" [Kufizimi i përdorimit të veturave sipas numrave të targave: Një politikë e gabuar e transportit urban]. *DYNA* 81, n. 188 (dhjetor 2014): 75–82. <https://doi.org/10.15446/dyna.v81n188.40081>
- Carlin, David dhe Maheen Arshad. [Climate Risks in the Transportation Sector](#). [Rreziqet klimatike në sektorin e transportit]. Programi i OKB-së për Mjedisin, maj 2024.
- Ceccato, Vania, dhe Anastasia Loukaitou-Sideris. "Fear of Sexual Harassment and Its Impact on Safety Perceptions in Transit Environments: A Global Perspective" [Frika nga ngacmimi seksual dhe ndikimi i saj në perceptimet e sigurisë në mjediset e transportit: Një perspektivë globale]. *Violence Against Women* 28, no. 1 (3 mars 2021): 26–48. <https://doi.org/10.1177/1077801221992874>.
- Ceccato, Vania. "[Urban Safety as a Prerequisite for Reduced Stress and Recovery Opportunities in the City of Tomorrow: Reflections beyond Gender-Neutral Planning Practices](#)" [Siguria urbane si parakusht për uljen e stresit dhe mundësitë e rikuperimit në qytetin e së ardhmes - Reflektime përtej praktikave të planifikimit neutral gjinor]. In *Creating Urban and Workplace Environments to Promote Recovery and Well-being*, redaktuar nga Stephan Pauleit, Michael Kellmann dhe Jürgen Beckmann, 199–211. London: Routledge, 2024.
- Cohen, Judith M., Sadie Boniface, dhe Stephen Watkins. "Health Implications of Transport Planning, Development and Operations" [Pasoja shëndetësore nga planifikimi, zhvillimi dhe funksionimi i transportit]. *Journal of Transport & Health* 1, nr. 1 (2014): 63–72. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2013.12.004>.
- Cosenzo, Giorgio, Luciana Littleton, Tenesha Johnson, Karen A. Albright, David L. Lee dhe Hee Yun. "The Relationship among Transportation-Related Geographic Isolation, Social Connectedness, and Depressive Symptoms among Adults Living in Rural Alabama" [Marrëdhënia ndërmjet izolimit gjeografik të lidhur me transportin, lidhshmërisë sociale dhe simptomave depresive te të rriturit që jetojnë në zonat rurale të Alabamës]. *Journal of Rural Mental Health*, botim paraprak online, 2025. <https://doi.org/10.1037/rmh0000301>.
- De Guzman, Roselle dhe Joan Schiller. "Air Pollution and Its Impact on Cancer Incidence, Cancer Care and Cancer Outcomes" [Ndodja e ajrit dhe ndikimi i saj në incidencën, trajtimin dhe ecurinë e rasteve me kancer]. *BMJ Oncology* 4, nr. 1 (25 mars 2025): e000535. <https://doi.org/10.1136/bmjonc-2024-000535>.
- Divizioni i Kombeve të Bashkuara për Statistika . [SDG Indicator Metadata for SDG 5](#). Përditësuar për herë të fundit më 31 mars 2023.
- Doli, Azdren, Dastan Bamwesigye, Petra Hlaváčková, Jitka Fialová, Petr Kupec dhe Obed Asamoah. "Forest Park Visitors' Opinions and Willingness to Pay for Sustainable Development of the Germia

- Forest and Recreational Park" [Opinion i vizitorëve të Parkut të pyllit dhe gatishmëria për të paguar për zhvillimin e qëndrueshëm të pyllit dhe parkut rekreativ të Gërmisë]. *Sustainability* 13, nr. 6 (2021): 3160. <https://doi.org/10.3390/su13063160>.
- Dundes, Lauren. "Even More than That, Men Love Cars": 'Car Guy' Memes and Hegemonic Masculinity" [Edhe më shumë se kaq, burrat i duan veturat: Meme të 'Djalit të makinave' dhe maskuliniteti hegjemonik]. *Frontiers in Sociology* 7 (2022). <https://doi.org/10.3389/fsoc.2022.1034669>.
- Džogović, Suada A., Hajrija Škrijelj dhe Zećir Ramčilo. "Cultural Policy and Sustainable Development: Challenges and Opportunities of Shar Mountains National Park" [Politika kulturore dhe zhvillimi i qëndrueshëm: sfidat dhe mundësitë e Parkut Kombëtar Sharri]. *Lingua Montenegrina* 35, nr. 1 (2025).
- ENOVA Consultants and Engineers Sarajevo. *Impact on the Use of Public Transport Due to Covid-19 Pandemic in the Western Balkans [Ndikimi në përdorimin e transportit publik për shkak të pandemisë Covid-19 në Ballkanin Perëndimor]*. Përgatitur për Bankën Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim, 2021.
- Fakharany, Nour. "Tirana Reimagined: Architectural Projects Transforming Albania's Capital through Public Engagement" [Tirana e rikrijuar: projekte të arkitekturës që transformojnë kryeqytetin e Shqipërisë përmes angazhimit publik]. *ArchDaily*. 9 janar 2025.
- Farnsworth, Nicole, Katja Goebbels dhe Rina Ajeti. *Qasja në kujdesin shëndetësor në Kosovë*. Prishtinë: Kosovë Rjeti i Grave, 2016.
- FES, zyra në Kosovë. *Vlerësimi i iniciativës të autobusëve falas në Komunën e Kamenicës*. 2024.
- Fondacioni për Shëndetin Mendor. *Public Mental Health and Transport: The Challenges and Possibilities* [Shëndeti mendor dhe transporti publik: sfidat dhe mundësitë]. 2023.
- Fondi Botëror për Natyrën (WWF). *Ta bëjmë Gërmisë një park modern: Gërmia, oazi i gjelbër i Prishtinës dhe shkollë mjedisore për të gjithë*. Fletë-informuese, 2016.
- Forumi Ndërkombëtar i Transportit. *Gender Equality and the Role of Women in Decarbonising Transport* [Barazia gjinore dhe roli i grave në dekarbonizimin e transportit]. 2022.
- . *Women's Safety and Security a Public Transport Priority* [Siguria dhe mbrojtja e grave – prioritet në transportin publik]. 2018.
- Gallego, Francisco, Juan-Pablo Montero dhe Christian Salas. "The Effect of Transport Policies on Car Use: Evidence from Latin American Cities." [Modelet e udhëtimit dhe depresioni: Dëshmi nga njëmbëdhjetë qytete të Amerikës Latine] *Journal of Public Economics* 107 (nëntor 2013): 47–62. <https://doi.org/10.1016/j.jpubeco.2013.08.007>.
- Gazeta Tema. "Ministri zbulon detaje të planit të ri për menaxhimin e trafikut për të reduktuar ngarkesën e trafikut.". 8 janar 2025.
- Gazeta zyrtare e Bashkimit Evropian. *Directive 1999/62/EC of the European Parliament and of the Council of 17 June 1999 on the Charging of Heavy Goods Vehicles for the Use of Certain Infrastructures*. [Direktiva 1999/62/EC e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit e datës 17 qershor 1999 mbi tarifimin e mjeteve të rënda për përdorimin e disa infrastrukturave rrugore], L 187/42. 20 korrik 1999.
- Gazeta zyrtare e Bashkimit Evropian. *Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council of 22 October 2014 on the Deployment of Alternative Fuels Infrastructure* [Direktiva

2014/94/BE e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit, e datës 22 tetor 2014, mbi vendosjen e infrastrukturës së lëndëve djegëse alternative]. [L 307/1](#). 28 tetor 2014.

———. [Regulation \(EU\) 2021/1119 of the European Parliament and of the Council](#) [Rregullorja (BE) 2021/1119 e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit]. L 243/1. 9 korrik 2021.

———. [European Parliament Resolution of 3 October 2023 on Ensuring European Transportation Works for Women](#) [Rezoluta e Parlamentit Evropian e 3 tetorit 2023 për sigurimin që transporti evropian funksionon për gratë], C/2024/1179. 23 shkurt 2024.

Gjirafa Travel. [“Kompanitë e autobusëve”](#). n.d.

———. [“Mitrovicë-Prishtinë”](#). n.d.

Gobind, Jenni. “Transport Anxiety and Work Performance.” [Ankthi nga transporti dhe performanca në punë], *SA Journal of Human Resource Management/SA Tydskrif vir Menslikehulpbronbestuur* 16, nr. 0 (2018). <https://doi.org/10.4102/sajhrm.v16i0.943>.

Gonzalez, Karla Dominguez, Nato Kurshitashvili, Karla Gonzalez Carvajal dhe Laurie Pickup. [Closing Gender Gaps in Transport](#) [Mbyllja e hendekut gjinor në transport]. Uashington DC: Banka Botërore, 2023.

Grupi për Studime Ligjore dhe Politike. [Policy Brief on Reorganization of the Government](#) [Përmbledhje e Politikave mbi Riorganizimin e Qeverisë]. 2024.

Hajredini, Ergin. [“Kosovo”](#). Romë: Organizata e Ushqimit dhe Bujqësisë e Kombeve të Bashkuara, n.d.

Hawkins, Danielle. [“Women Commuting During Rush Hour Are Exposed to Higher Levels of Pollutants”](#) [Gratë që udhëtojnë gjatë orarit të ngarkuar të trafikut ekspozohen ndaj niveleve më të larta të ndotësve]. George Mason University, College of Public Health. 17 qershor 2020.

Health Care Access Now (HCAN). [“The Link between Mental Health and Transportation Barriers”](#). 10 maj 2022.

Henry, Kylie. [“Plani kontravers i Kryetarit të Prishtinës për të adresuar krizën e qenve endacakë paraqet rrezeqe për qytetarët dhe qentë njësoj”](#). *Prishtina Insight*. 12 korrik 2023.

Hodo, Genta. [“Albania Plans Concession for Tirane-Durres Railway Operation”](#) [Shqipëria planifikon të japë me koncesion shfrytëzimin e hekurudhës Tiranë-Durrës]. *SeeNews*. 23 maj 2025.

Instituti Hidrometeorologjik i Kosovës. [Të dhënat nga stacionet e monitorimit](#). n.d.

Ipsen, Catherine dhe Gilbert Gimm. [Research Report: Social Isolation and Loneliness Among Rural and Urban People with Disabilities](#) [Izolimi social dhe vetmia tek personat me aftësi të kufizuara në zona rurale dhe urbane]. Missoula, MT: The University of Montana Rural Institute for Inclusive Communities, nëntor 2021.

Iudici, Antonio, Laura Bertoli dhe Elena Faccio. “The ‘Invisible’ Needs of Women with Disabilities in Transportation Systems.” [Nevojat “e padukshme” të grave me aftësi të kufizuara në sistemet e transportit] *Crime Prevention and Community Safety* 19 (2017): 264–75. <https://doi.org/10.1057/s41300-017-0031-6>.

Johnson, Ezra, Katie Pennick, Caroline Stickland, Alisha Pathania, Madeleine Stewart, and Emma Vogelmann. [Are We There Yet? Barriers to Transport for Disabled People in 2023](#) [Sa larg jemi? Barrierat në transport për personat me aftësi të kufizuara në 2023]. Transport for All, tetor 2023.

- KAS. *Popullsia sipas përkatësisë etnike dhe gjinisë në nivel vendi dhe komune për vitet 2011 dhe 2024*. 2024.
- . *Taksat Mjedisore, 2022-2023*. 2024.
- Katror. “*Nga 2025-ta të gjithë autobusët duhet të jenë njësoj*”. 13 korrik 2024.
- Këshilli i Bashkëpunimit Rajonal. *Action Plan for the Implementation of the Sofia Declaration on the Green Agenda for the Western Balkans 2021-2030* [Plani i Veprimit për Zbatimin e Deklaratës së Sofjes për Agjendën e Gjelbër për Ballkanin Perëndimor 2021-2030]. 2021.
- . *Sofia Declaration on the Green Agenda for the Western Balkans* [Deklarata e Sofjes për Agjendën e Gjelbër për Ballkanin Perëndimor]. 2020.
- King, Julie A., Dominique A. Greer, Rae S. M. Danvers dhe Byron W. Keating. “The Personal Safety Burden for Women Taking Public Transport in Australia and Implications for Provision of Equitable Public Transport.” [Barra e sigurisë personale për gratë në transportin publik në Australi dhe pasojat për ofrimin e transportit publik të barabartë]. *Journal of Public Transportation* 27 (2025). <https://doi.org/10.1016/j.jpubtr.2025.100118>.
- KOHA. “*Rreth 130 kafshime nga qen endacakë deri në tetor në Kosovë*”. 7 nëntor 2024.
- . “*Dhjetëra mijëra gjopa për ‘parkim të parregullt’ nuk i lirojnë trotualet*”. gusht 2021.
- Kombet e Bashkuara. *Fact Sheet: Climate Change*. 2021.
- . “*Goal 3: Good Health and Well-being – the Global Goals*” [Synimi 3: Shëndet dhe mirëqenie]. *The Global Goals*. 23 janar 2024.
- . “*Goal 5: Gender Equality – the Global Goals*” [Synimi 5: Barazia gjinore], *The Global Goals*. 23 janar 2024.
- . “*Goal 11: Sustainable Cities and Communities – the Global Goals*” [Synimi 11: Qytete dhe komunitete të qëndrueshme]. *The Global Goals*. 23 janar 2024.
- . *Kyoto Protocol to the United Nations Framework Convention on Climate Change*. FCCC/CP/1997/L.7/Add.1. 1997.
- . *Millennium Development Goals Report* [Raporti për Objektivat e Zhvillimit të Mijëvjeçarit]. Nju Jork: Kombet e Bashkuara, 2015.
- . *Paris Agreement* [Marrëveshja e Parisit]. 2015.
- . *The Millennium Development Goals Report* [Raporti për Objektivat e Zhvillimit të Mijëvjeçarit]. 2015.
- . *United Nations Framework Convention on Climate Change* [Konventa kornizë e OKB-së për ndryshimet klimatike]. 1992.
- Komisioni Evropian. *Communication from the Commission: The European Green Deal*. COM(2019) 640 final. Bruksel, 11 dhjetor 2019.
- . *Action Plans and EU Acquis Progress Report* [Planet e veprimit dhe raporti i progresit mbi acquis-in e BE-së], 2023
- . “*Commission Welcomes Completion of Key ‘Fit for 55’ Legislation, Putting EU on Track to Exceed 2030 Targets*” [Komisioni Evropian mirëpret përfundimin e legjislacionit kyç ‘Fit for 55’, duke

vendosur BE-në në rrugën drejt tejkalimit të objektivave të vitit 2030]. Press release, 9 October 2023.

- . [“Ensuring that polluters pay – toolkit”](#) [Bëni që ndotësit të paguajnë – udhëzues praktik]. n.d.
- . [“EU Taxonomy for Sustainable Activities”](#) [Taksonomia e BE-së për aktivitete të qëndrueshme]. n.d.
- . [EU Road safety Policy Framework 2021-2030](#) [Korniza e politikave të BE-së për sigurinë rrugore 2021-2030], 2019
- . [European Climate Pact](#) [Pakti evropian për klimën]. COM(2020) 788 final. Bruksel, 9 dhjetor 2020.
- . [Kosovo* 2024 Report](#). [Raporti për Kosovën SWD(2024) 692, versioni final. Bruksel, 30 tetor 2024.
- . [Mobility & Transport – Road Safety: About CARE](#) [Mobilitetit dhe transporti- Siguria rrugore: rreth CARE], n.d.
- . [Road Safety Report- Children](#) [Raporti i sigurisë rrugore - fëmijët], 2023, f.11
- . [Road Safety Thematic Report – Seat belt and child restraint systems](#) [Raporti Tematik i Sigurisë Rrugore – Rripi i sigurimit dhe sistemet e sigurisë për fëmijët], 2022
- . [Joint Communication to the European Parliament and the Council: EU Gender Action Plan III](#) [Komunikatë e përbashkët për Parlamentin Evropian dhe Këshillin: Plani i Veprimit për Barazinë Gjinore III i BE-së]. JOIN(2020) 17 final. Bruksel, 25 nëntor 2020.
- . [Next Generation Road Safety Action Plan](#) [Plani i veprimit për sigurinë rrugore i gjeneratës së ardhshme], 2024

Komisioni Rregullativ i Prokurimit Publik i Republikës së Kosovës . [Raporti vjetor 2019](#). 2020.

- . [Raporti vjetor 2020](#). 2021.
- . [Raporti vjetor 2021](#). 2022.
- . [Raporti vjetor 2022](#). 2023.
- . [Raporti vjetor 2023](#). 2024.

Komuna e Dragashit. **Buxhetimi i Përgjegjshëm Gjinnor (BPGJ) – Niveli lokal 2024, Komuna e Dragashit**. 2024.

- . [Buxhetimi i Përgjegjshëm Gjinnor \(BPGJ\) – Niveli lokal 2025, Komuna e Dragashit](#). 2025.
- . Kuvendi Komunal i Dragashit. [Korniza Afatmesme Buxhetore Komunale 2024-2026](#). 2023.
- . [Plani Zhvillimor Komunal për Komunën e Dragashit 2013-2023](#). 2013.
- . [Planifikimi Përfundimtar i Prokurimit 2024](#). 2024.
- . [Planifikimi Përfundimtar i Prokurimit 2025](#). 2025.
- . [Raporti Vjetor 1 janar 2024 – 31 dhjetor 2024](#). 2025.

Komuna e Prishtinës, Drejtoria e Financave. [Korniza afatmesme buxhetore 2024-2026](#). 2023.

Komuna e Prishtinës. [*Plani i veprimit për qytet të gjelbër*](#). 2021.

———. [“Gjobë prej 100 € për parkim të automjetit në hapësira të gjelbra”](#) 2024.

———. [*Plani i mobilitetit të qëndrueshëm urban \(PMQU\)*](#). 30 janar 2019.

———. [*Plani Lokal i Veprimit për Barazinë Gjinore 2025-2026*](#). 2025.

———. [*Raporti Financiar Buxhetor i Komunës së Prishtinës për Periudhën 1 Janar – 31 Dhjetor 2024*](#). 2025.

———. [*Rregullore \(K.PR\) 110-230121 për rendin e brendshëm në Parkun e Gërmisë*](#). 2014.

Komuniteti i Transportit. [Road Safety Statistics](#) [Statistikat e sigurisë rrugore], 2023.

———. [Preliminary Road Safety Statistics](#) [Statistikat paraprake të sigurisë rrugore], 2024.

———. [Seatbelt Use in the Western Balkans](#) [Përdorimi i rripit të sigurisë në Ballkanin Perëndimor] 2024.

Konventa kornizë e Kombeve të Bashkuara për ndryshimet klimatike (UNFCCC). [“Nationally Determined Contributions \(NDCs\)”](#) [Kontributet e përcaktuara në nivel kombëtar (KKP)]. n.d.

———. [“NDC Registry”](#) [Regjistri për KKP]. n.d.

Korniza e Investimeve në Ballkanin Perëndimor. [“The European Union and Germany Support Green Transport in Tirana with €81.2 Million Investment”](#) [Bashkimi Evropian dhe Gjermania mbështesin transportin e gjelbër në Tiranë me investim prej 81.2 milionë eurosh]. 10 prill 2024.

Krahé, Barbara dhe Ilka Fenske. “Predicting Aggressive Driving Behavior: The Role of Macho Personality, Age, and Power of Car.” [Parashikimi i sjelljes agresive të drejtimit të automjetit: Roli i personalitetit maço, moshë dhe fuqia e makinës]. *Aggressive Behavior* 28, nr. 1 (2002): 21–29. <https://doi.org/10.1002/ab.90003>.

Krasniqi, Verona. [“Ngacmimet e vajzave dhe grave në transport publik shpesh nuk raportohen”](#). *KosovaLive*. shkurt 2022.

Krasniqi-Veseli, Luljeta. [“Pse autostradat e Kosovës janë pa pagesë?”](#). *Radio Evropa e Lirë*. 2021.

Kruja, Samel, Olta Braçe, Elena Kokthi dhe Marco Garrido Cumbreira. “The Role of Urban Green Spaces on Life Satisfaction and Migration Willingness in Tirana, Albania.” [Roli i hapësirave të gjelbra urbane në kënaqësinë jetësore dhe gatishmërinë për migrim: një studim në Tiranë, Shqipëri], *Human Ecology* 52 (2024): 667–79. <https://doi.org/10.1007/s10745-024-00511-7>.

Kuvendi i Republikës së Kosovës, [Kodi nr. 06/L-074 Kodi Penal i Republikës së Kosovës](#). 2019.

———. [Kushtetuta e Republikës së Kosovës](#). 2008.

———. [Ligji nr. 03/L-025 për mbrojtjen e mjedisit](#). 2009.

———. [Ligji nr. 03/L-040 për vetëqeverisjen lokale në Kosovë](#). 2008.

———. [Ligji nr. 03/L-041 për kufijtë administrativë komunalë](#). 2008.

———. [Ligji nr. 03/L-048 për menaxhimin e financave publike dhe përgjegjësitë](#). 2008.

———. [Ligji nr. 03/L-049 për financat e qeverisjes lokale](#). 2008.

———. [Ligji nr. 04/L-042 për prokurimin publik](#). 2016.

- . [Ligji nr. 04/L-092 për personat e verbër në Kosovë](#). 2012.
- . [Ligji nr. 04/L-111 për ndryshimin dhe plotësimin e Ligjit nr. 03/L-087 për ndërmarrjet publike](#). 2008.
- . [Ligji nr. 04/L-117 për taksën rrugore dhe ekologjike për automjetet](#). 2012.
- . [Ligji nr. 04/L-179 për transportin rrugor](#). 2013.
- . [Ligji nr. 05/L-020 për barazinë gjinore](#). 2015.
- . [Ligji nr. 05/L-067 për statusin dhe të drejtat e personave me paraplegji dhe tetraplegji](#). 2016.
- . [Ligji nr. 06/L-012 për kryeqytetin e Republikës së Kosovës, Prishtinën](#). 2018.
- . [Ligji nr. 06/L-035 për veprimtaritë hidrometeorologjike](#). 2018.
- . [Ligji nr. 06/L-113 për organizimin dhe funksionimin e administratës shtetërore dhe agjencie të pavarura](#). 2019.
- . [Ligji nr. 08/L-025 për mbrojtjen e ajrit nga ndotja](#). 2022.
- . [Ligji nr. 08/L-186 për dispozitat e trafikut rrugor](#). 2024.
- . [Ligji nr. 08/L-193 për ndarjet buxhetore për Buxhetin e Republikës së Kosovës për vitin 2023](#). 2022.
- . [Ligji nr. 08/L-197 për zyrtarët publikë](#). 2023.
- . [Ligji nr. 08/L-250 për ndryshimet klimatike](#). 2024.
- . [Ligji nr. 08/L-260 për ndarjet buxhetore për buxhetin e Republikës së Kosovës për vitin 2024](#). 2023.
- . [Ligji nr. 08/L-275 për rrugët](#). 2024.
- . [Ligji nr. 08/L-332 për ndarjet buxhetore për buxhetin e Republikës së Kosovës për vitin 2025](#). 2024.
- . [Rezoluta për miratimin e Objektivave të Zhvillimit të Qëndrueshëm](#). 2018.
- . [Rregullorja \(GRK\) nr. 04/2021 për ndryshimin dhe plotësimin e Rregullores \(GRK\) nr. 02/2021 për fushat e përgjegjësisë administrative të Zyrës së Kryeministrit dhe ministrive](#). 2021.
- . ["Progresi i Kosovës për OZHQ-të në vitin 2018"](#). n.d.
- Kuvendi i Republikës së Kosovës, Komisioni për Mjedis, Ushqim, Bujqësi, Planifikim dhe Zhvillim. [Procesverbali i mbledhjes së Komisionit](#). 2022.
- Laird, Yvonne, Paul Kelly, Soren Brage dhe James Woodcock. [Cycling and Walking for Individual and Population Health Benefits](#). Public Health England, nëntor 2018.
- Li, DanYang, Jeffery D. Houghton, Xuan Li, QiQi Peng, JianQing Li dhe WenChi Zou. "The Relationship Between Commuting Stress and Nurses' Well-Being: Considering Gender Differences." [Marëdhënia midis stresit të udhëtimit dhe mirëqenies së infermierëve: me fokus në dallimet gjinore], *Journal of Nursing Management*, 2025. <https://doi.org/10.1155/jonm/4414417>.
- Lucas, Karen, Giulio Mattioli, Ersilia Verlinghieri dhe Alvaro Guzman. "Transport Poverty and Its Adverse Social Consequences." [Pamundësia e qasjes në transport dhe pasojat e saj sociale negative],

- Proceedings of the Institution of Civil Engineers – Transport* 169, nr. 6 (2016): 353–65. <https://doi.org/10.1680/jtran.15.00073>.
- Mahendra, Anjali. "Vehicle Restrictions in Four Latin American Cities: Is Congestion Pricing Possible?" [Kufizimet e automjeteve në katër qytete të amerikës latine: a është e mundur pagesa për ngarkesën e trafikut?]. *Transport Reviews* 28, nr. 1 (2008): 105–33. <https://doi.org/10.1080/01441640701458265>.
- Matsumoto, Kazuki, Masamichi Hanazato, Yu-Ru Chen, Yoko Matsuoka, Yuta Mori, Hiroaki Yoshida dhe Katsunori Kondo. "Proximity to Public Transportation and Incidence of Depression Risk among Older Adults: A Three-Year Longitudinal Analysis from the Japan Gerontological Evaluation Study." [Afërsia me transportin publik dhe rreziku i depresionit te të moshuarit: Një analizë longitudinale trevjeçare bazuar në Studimin Japonez për Vlerësimin Gjerontologjik], *Preventive Medicine* 191 (shkurt 2025): 108204. <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2024.108204>.
- Ministria e Financave, Punës dhe Transfereve (MFPT) e Republikës së Kosovës . *KASH* [Tabela qendrore fiskale].
- . "[Qarkorët Buxhetore](#)".
- Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës (MMPHI) e Republikës së Kosovës. *Strategjia për transportin multimodal 2023–2030*. 2024.
- . *Strategjia për cilësinë e ajrit*. 2013.
- . [Faqja zyrtare](#). n.d.
- Ministria e Zhvillimit Rajonal e Republikës së Kosovës. *Profilet Rajonale: Rajoni i Zhvillimit Qendror*. 2019.
- NDC Partnership. "[COP28: Kosovo's First Inclusive and Voluntary NDC](#)"[KPK i parë gjithëpërfshirës dhe vullnetar i Kosovës]. n.d.
- OBZHE. [Western Balkans Competitiveness Outlook](#) [Raporti i perspektivës së konkurrueshmërisë së Ballkanit Perëndimor], Kosovë, 2024.
- Oda Ekonomike e Kosovës. *Raport Përmbledhës: Taksa(t) Mjedisore në Kosovë 2022-2023*. Prishtinë, korrik 2024.
- Opitz, Daniela, Eduardo Graells-Garrido, Jacqueline Arriagada, Matilde Rivas dhe Natalia Meza. "[Impact of Shared E-Scooter Introduction on Public Transport Demand: A Case Study in Santiago, Chile](#)" [Ndikimi i futjes së trotineteve elektrike të përbashkët në kërkesën për transport publik]. Preprint i dorëzuar për *Travel Behaviour and Society*, 17 qershor 2025.
- Organizata Botërore e Shëndetësisë (OBSh). *Ambient Air Pollution* [Ndotja e ajrit në mjedisin e jashtëm], 2016.
- . *2021 Air Quality Guidelines* [Udhëzimet për cilësinë e ajrit]. 2023.
- . *Decade of Action for Road Safety 2021-2030* [Dekada e Veprimit për Sigurinë Rrugore 2021-2030], n.d.
- Organizata e Ushqimit dhe Bujqësisë e Kombeve të Bashkuara (FAO). "[Kosovo](#)". Romë: FAO, n.d.
- Organizata e Ushqimit dhe Bujqësisë e Kombeve të Bashkuara (FAO). *Profili gjinor i Kosovës për bujqësi dhe jetesë rurale*. Budapest, 2024. <https://doi.org/10.4060/cd1154en>.

- Organizata për Siguri dhe Bashkëpunim në Evropë (OSBE). *[Survey on Well-Being and Safety of Women in Kosovo](#)* [Anketa për mirëqenien dhe sigurinë e grave në Kosovë]. 2019.
- Özkan, Türker dhe Timo Lajunen. "What Causes the Differences in Driving between Young Men and Women? The Effects of Gender Roles and Sex on Young Drivers' Driving Behaviour and Self-Assessment of Skills." [Çfarë shkakton diferencat në ngasje midis burrave dhe grave të reja? Efektet e roleve gjinore dhe seksit mbi sjelljen e ngasjes dhe vetëvlerësimin e aftësive të ngasësve të rinj]. ***Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*** 9, nr. 4 (korrik 2006): 269–77. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2006.01.005>.
- Parku i Gërmisë. *[Faqe interneti](#)*. n.d.
- Platforma kombëtare për mbrojtje nga diskriminimi për komunitetet Rom, Ashkali dhe Egjiptian. *["Raporto diskriminimin"](#)*. n.d.
- Plotnick, Robert D., Jennifer Romich, Jennifer Thacker dhe Matthew Dunbar. *[Analyzing the Impact of Highway Tolls on Low-Income Persons: An Application to the Puget Sound Region of Washington State](#)* [Analizimi i ndikimit të taksave të autostradave tek personat me të ardhura të ulëta: Një aplikim për rajonin Puget Sound të shtetit të Uashingtonit]. Discussion Paper no. 1378-10. Madison, WI: Institute for Research on Poverty, University of Wisconsin–Madison, maj 2010.
- Praud, Delphine, Floriane Deygas, Amina Amadou, Maryline Bouilly, Federica Turati, Francesca Bravi, Tingting Xu, Lény Grassot, Thomas Coudon dhe Béatrice Fervers. "Traffic-Related Air Pollution and Breast Cancer Risk: A Systematic Review and Meta-Analysis of Observational Studies." [Ndodja e ajrit nga trafiku dhe rreziku i kancerit të gjirit: një rishikim sistematik dhe meta-analizë e studimeve vëzhguese]. ***Cancers (Basel)*** 15, nr. 3 (1 shkurt 2023): 927. <https://doi.org/10.3390/cancers15030927>.
- Programi i Kombeve të Bashkuara për Zhvillim (UNDP). *[Gender and Climate Change: Overview of Linkages Between Gender and Climate Change](#)* [Aspekti gjinor dhe ndryshimet klimatike: pasqyrë e ndërlidhjeve ndërmjet gjinisë dhe ndryshimeve klimatike]. Nju Jork, 2016.
- . *["Kosovo*"](#)*. ***UNDP Climate Promise***. 25 janar 2023.
- . *[Dragash Municipal Guidelines](#)* [Udhëzimet Komunale për Dragashin]. n.d.
- Programi i OKB-së për Mjedisin. *[Air pollution in the Western Balkans](#)*. 2021.
- Qafleshi, Mevlan, Driton R. Kryeziu dhe Driton Qafleshi. "A Review on the Kosovo's Challenge on Green Energy Generation and Paris Climate Agreement" [Rishikim mbi sfidat e Kosovës në prodhimin e energjisë së gjelbër dhe Marrëveshjen e Parisit për Klimën]. Punim i prezantuar në Konferencën Ndërkombëtare të UBT-së, Prishtinë, 2021.
- Qeveria e Republikës së Kosovës, Ministria e Punëve të Brendshme. *[Strategjia shtetërore për uljen e rrezikut nga fatkeqësitë natyrore dhe fatkeqësitë tjera 2023-2028](#)*. 2022.
- Qeveria e Republikës së Kosovës, Zyra e Kryeministrit, Agjencia për Barazi Gjinore. *[Programi i Kosovës për barazi gjinore 2020-2024](#)*. 2020.
- . *[Raporti Përfundimtar i Vlerësimit të Programit të Kosovës për Barazi Gjinore 2020-2024](#)*. 2024.
- . *[Manuali për Vlerësimin e Ndikimit të Barazisë Gjinore](#)*. 2019.
- Qeveria e Republikës së Kosovës, Zyra e Kryeministrit, Zyra për Qeverisje të Mirë. *[Mbrojtja nga Diskriminimi: Një Përmbledhje Gjithëpërfshirëse e Përpyqjeve Njëvjeçare të Platformës Kombëtare](#)*

- për Mbrojtjen nga Diskriminimi për Komunitetet Rome, Ashkali dhe Egjiptiane.* qershor 2023.
- Qeveria e Republikës së Kosovës. *Strategjia dhe Plani i Veprimit për Uljen e Rrezikut nga Fatkeqësitë 2016–2020.* 2015
- . *Programi i zbatimit të strategjisë së energjisë së Kosovës (PZSEK) 2022–2025.* 2022.
- . *Draft Plani kombëtar i Republikës së Kosovës për energjinë dhe klimën 2025–2030.* Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, 2024.
- . *Plani i Veprimit për të Drejtat e Personave me Aftësi të Kufizuara në Republikën e Kosovës 2021–2023.* 2020.
- . *Rregullorja (GRK) Nr. 12/2016 për Detyrat dhe Përgjegjësitë e Zyrtarëve Përgjegjës për Baraziminë Gjinore në Ministri dhe Komuna.* 2016.
- . *Strategji për ndryshimet klimatike 2014–2024.* 2014.
- . *Strategjia e energjisë e Republikës së Kosovës 2022–2031.* 2022.
- . *Strategjia Kombëtare për Mbrojtje nga Dhuna në Familje dhe Dhuna me Bazë Gjinore.* 2022.
- Radio Evropa e Lirë. *“Policët e rinj të Kosovës trajnohen tre muaj - më së paku në rajon”.* nëntor 2024.
- Republika e Kosovës, Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës (MMPHI). *Plani Hapësinor i Parkut Kombëtar “Sharri”.* 2024.
- Republika e Kosovës, Qeveria, Ministria e Punëve të Brendshme (MPB), Agjencia e Menaxhimit të Emergjencave, *Strategjia dhe plani i veprimit për uljen e rrezikut nga fatkeqësitë 2016–2020,* December 2015.
- Republika e Kosovës, Qeveria, Ministria e Punëve të Brendshme (MPB), Agjencia e Menaxhimit të Emergjencave, *Strategjia shtetërore për uljen e rrezikut nga fatkeqësitë natyrore dhe fatkeqësitë tjera,* 2022.
- Republika e Kosovës, Qeveria, Zyra e Kryeministrit, Agjencia për Barazi Gjinore, *Raporti Përfundimtar i Vlerësimit të Programit të Kosovës për Barazi Gjinore 2020–2024,* 2024, 95.
- Republika e Kosovës. *Agjenda digjitale e Kosovës 2030.* 2023.
- Resource Systems Group. *Strategies for Integrating Health Outcomes into the Transportation Planning Process* [Strategjitë për integrimin e rezultateve shëndetësore në procesin e planifikimit të transportit]. 2023.
- Roberts, Jennifer, Robert Hodgson dhe Paul Dolan. “It’s Driving Her Mad’: Gender Differences in the Effects of Commuting on Psychological Health” [Udhëtimi që e çmend: Dallimet gjinore në efektet e udhëtimit në shëndetin psikologjik]. *Journal of Health Economics* 30, nr. 5 (shtator 2011): 1064–1076. <https://doi.org/10.1016/j.jhealeco.2011.07.006>
- Roth, Gabriel. *“Tolls Can Fund Infrastructure and Reduce Congestion”* [Taksat rrugore mund të financojnë infrastrukturën dhe të ulin ngarkesën]. Manhattan Institute, shkurt 2018.
- Rrjeti i Grave të Kosovës (RrGK). *Një ulëse në tryezë.* 2021.
- . *Drejt një buxheti për qytetarët: rishikim gjinor i buxhetit të Kosovës 2024.* Prishtinë, 2024.
- . *Ngacmimi seksual në Kosovë.* 2016.

- . *Pandemia nuk njeh gjini”? Analizë Gjimore e Buxhetimit Fiskal: Përgjigja e Qeverisë së Kosovës ndaj pandemisë COVID-19 nga perspektiva gjimore*. 2020.
- . *Përmbledhje e politikave: Financimi i përgjegjshëm gjimor për shoqëruetit e personave me aftësi të kufizuara në Kosovë*. 2022.
- Sadiku, Arliinda Rushaj. Instituti për Politika Zhvillimore (INDEP). *Qytete të qëndrueshme: Të rimenduaret e urbanizimit në Kosovë*. mars 2021.
- Schank, Joshua, Nick Donohue dhe Lilly Shoup. *Using Toll Revenues for Transit: It Can and Should Be Done*. [Përdorimi i të hyrave nga taksat rrugore për transportin publik: Mundet dhe duhet të bëhet], Mineta Transportation Institute, prill 2025.
- Schmid Mast, Marianne, Monika Sieverding, Michaela Esslen, Karin Graber dhe Lutz Jäncke. “Masculinity Causes Speeding in Young Men” [Maskuliniteti nxit shpejtësinë te burrat e rinj]. *Accident Analysis & Prevention* 40, nr. 2 (mars 2008): 840–42. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2007.09.028>.
- Shabani Isenaj, Zana, Merita Berisha dhe Dragan Gjo. “Air Pollution in Kosovo: Short-Term Effects on Hospital Visits of Children Due to Respiratory Health Diagnoses” [Ndotja e ajrit në Kosovë: Efektet afatshkurtra në vizitat spitalore të fëmijëve për shkak të diagnozave të frymëmarrjes]. *International Journal of Environmental Research and Public Health* 19, nr. 16 (16 gusht 2022): 10141. <https://doi.org/10.3390/ijerph191610141>.
- Shared-Use Mobility Center, Living Cities and Communities. *A Conceptual Design Framework for Women-Centered Mobility Hubs Project Report* [Kornizë konceptuale për projektimin e qendrave të mobilitetit të fokusuar tek gratë. raport projekti], 2025.
- Syed, Samina T., Ben S. Gerber dhe Lisa K. Sharp. “Traveling Towards Disease: Transportation Barriers to Health Care Access”. *Journal of Community Health* 38, nr. 5 (tetor 2013): 976–93. <https://doi.org/10.1007/s10900-013-9681-1>.
- Telegrafi. “Paqartësi rreth biletës ditore, deklarohen nga Trafiku Urban”. shkurt 2025.
- . “Themelimi i fondit të përbashkët përshpejtues të OZHQ-ve në Kosovë”. korrik 2024.
- . *Përdorimi i telefonit dhe rripi i sigurisë*. 2025.
- . *Plani ROADPOL 2024*, 2024.
- “Tirana: Promoting sustainable alternative mobility in the city” [Tiranë: promovimi i mobilitetit alternativ dhe të qëndrueshëm në qytet]. *The Bay Awards*. n.d.
- Tolls.eu. “Motorway Tolls and Vignettes in Europe” [Taksat rrugore për autostrada dhe vinjetat në Evropë]. n.d.
- Trafiku Urban. *Kodi i Sjelljes*. 2025.
- . *Faqja e internetit*. n.d.
- . *N.P.K. Trafiku Urban SH.A. Prishtinë. Plani i Biznesit për vitin 2024-2026*. 2023.
- . *Raporti Vjetor 2024*. 2025.
- . *Rregullore 01/2025 mbi Përgjegjësinë Disiplinore dhe Materiale në NPK “Trafiku Urban” SHA*. 2025.
- Transport Research Centre (Qendra Kërkimore e Transportit), *WESTBELT*. 2024.

Transporti dhe Mjedisi. *The Economic Impacts of Road Tolls* [Ndikimet ekonomike të taksave rrugore]. 2017.

UNICEF. *Analiza e peizazhit klimatik për fëmijët*. 2024.

———. *Analiza e situatës së grave dhe fëmijëve në Kosovë*. 2019.

———. *Impact of Air Pollution on Health and Measures to Reduce Exposures in Kosovo* [Ndikimi i ndotjes së ajrit në shëndet dhe masat për reduktimin e ekspozimeve në Kosovë]. 2017.

———. “Air Pollution Accounted for 8.1 Million Deaths Globally in 2021, Becoming the Second Leading Risk Factor for Death, Including for Children under Five Years” [Ndotja e ajrit shkaktoi 8.1 milionë vdekje në mbarë botën në 2021, duke u bërë faktori i dytë kryesor i rrezikut për vdekje, përfshirë fëmijët nën pesë vjeç], komunikatë për shtyp. Boston/Nju Jork, 19 qershor 2024.

Universiteti i Stanfordit. “Public Transportation: Rethinking Concepts and Theories” [Transporti publik: Rikonceptualizimi i koncepteve dhe teorive]. *Gendered Innovations in Science, Health & Medicine, Engineering, and Environment*. n.d.

USAID. *Gender Analysis of Air Pollution and Vehicle Transport, India* [Analizë gjinore e ndotjes së ajrit dhe transportit me veturë, Indi]. 2021.

Vlerësimi Strategjik Mjedisor i Planit Zhvillimor Urban të Prishtinës 2013-2023. 2013.

Walker, Linley, Dianne Butland dhe Robert W. Connell. “Boys on the Road: Masculinities, Car Culture, and Road Safety Education” [Djemtë në rrugë: Maskuliniteti, kultura e makinave dhe edukimi për sigurinë rrugore]. *Journal of Men's Studies* 8, nr. 2 (2000): 153–69. <https://doi.org/10.3149/jms.0802.153>.

Walsh, Niall Patrick. “Tirana 2030: Watch How Nature and Urbanism Will Co-Exist in the Albanian Capital”. *ArchDaily*. 16 shkurt 2017.

Wang, Donggen dhe Min Yang. “Gendered Mobility and Activity Pattern: Implications for Gendered Mental Health” [Mobiliteti dhe modelet e aktivitetit të ndara sipas gjinisë: pasojat për shëndetin mendor]. *Journal of Transport Geography* 110 (2023): 103639. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2023.103639>.

Wang, Xize, Daniel A. Rodríguez, Olga L. Sarmiento dhe Oscar Guaje. “Commute Patterns and Depression: Evidence from Eleven Latin American Cities” [Modelet e udhëtimit dhe depresioni: Dëshmi nga njëmbëdhjetë qytete të Amerikës Latine]. *Journal of Transport & Health* 14 (shtator 2019). <https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.100607>.

Zeqiri, Ardita. “Prishtina hap strehimore për të luftuar krizën e qenve endacakë mes sulmeve në rritje”. *Prishtina Insight*. 11 shtator 2024.

Zyra e BE-së në Kosovë, Përfaqësuesi Special i BE-së. *Planit o veprimit për barazinë gjinore III - 2021-2025: Plani i zbatimit në nivel vendi për Kosovën*. Ref. Ares (2021)5675782. 16 shtator 2021.

Zyra e Kirurgut të Përgjithshëm të SHBA-së. *Our Epidemic of Loneliness and Isolation: The U.S. Surgeon General's Advisory on the Healing Effects of Social Connection and Community* [Epidemia jonë e vetmisë dhe izolimit: Këshilla e Kirurgut të Përgjithshëm të SHBA-së për efektet shëruese të lidhjeve sociale dhe komunitetit]. 2023.

Zyra Kombëtare e Auditimit e Republikës së Kosovës. *Raporti i Auditimit mbi Pasqyrat Financiare Vjetore të Ministrisë së Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës për vitin 2023*. qershor 2024.

