

**Iako je napredak nešto poput mešavine, definitivno postoje poboljšanja u poslednjih nekoliko godina. Sa otvaranjem poglavlja EU u kombinaciji sa rastućom svešću o potrebi da se bolje brinemo o našoj planeti, velike su nade da će Albanija dati svoj doprinos.**

Albanija je zemlja mnogih kontradiktornosti, a jedna od njih se odnosi na njen pristup klimatskim promenama, održivosti i zelenoj politici. S jedne strane, zemlja se skoro u potpunosti koristi hidroenergetskom energijom i koristi skoro nula gasa, ali nema nacionalne ili lokalne programe reciklaže. Ima najnižu stopu posedovanja automobila u Evropi, ali ostavlja ljude da se oslanjaju na AC na drva ili na struju umesto na subvencije za toplotnu pumpu.

U velikim gradovima postoji mala svest o smanjenju upotrebe plastike i opšteg otpada, dok se u ruralnim zajednicama ljudi bore da sastave kraj s krajem i žive od farme do stola jer nemaju drugu opciju. Kako se članstvo u EU nazire, zemlja naporno radi na sprovođenju nekih mera za poboljšanje svojih zelenih akreditiva, ali ima još posla.

### **Električni automobili**

Vlada Albanije pokrenula je tender za uspostavljanje elektronskih stanica za punjenje širom zemlje u okviru svog Nacionalnog akcionog plana za energiju i klimu. Ova inicijativa ima za cilj smanjenje direktnih i indirektnih emisija CO<sub>2</sub> i usklađivanje sa pravnim tekovinama EU. Dok glavni grad Tirana već ima više od 20 takvih stanica, one su retke u drugim regionima, posebno u popularnim turističkim destinacijama. Komunalna vozila, pojedini autobusi, policijski automobili i brojni privatni taksiji rade na struju. Međutim, usvajanje električnih vozila u opštoj javnosti je relativno sporo.

Stanice za punjenje će biti strateški locirane u Sarandi, Đirokasteru, Himari, Valoni, Draču, Velipoju, Skadru, Korču i na kopnenim graničnim prelazima. Ova obimna distribucija će omogućiti lak pristup punjačima za turiste širom zemlje. Albanija, koja se sve više fokusira na turizam kao značajan doprinos svom BDP-u, ima za cilj da instalira 200 do 300 stanica za punjenje do 2025. godine.

Prema Nacionalnom akcionom planu za energiju i klimu koji se odnosi na sektor transporta, Albanija je u obavezi da smanji potrošnju fosilnih goriva i ublaži zagađenje životne sredine koje je povezano sa tim. Albanska vlada je posvećena postizanju ovih ciljeva i saraduje sa međunarodnim institucijama i vladom kako bi obezbedila neophodna sredstva za razvoj sektora.

Upotreba električnih automobila i dalje je ograničena među opštom populacijom iz nekoliko razloga. Prvo, Albanija ima najnižu stopu posedovanja automobila u Evropi, sa samo svaki peti građanin koji poseduje vozilo, prema zvaničnim podacima s kraja 2021. godine. Štaviše,

većina od 539.000 vozila u prometu koncentrisano je u Tirani, što dovodi do zagušenja saobraćaja i visokih nivoa zagađenja.

Drugo, cena električnih vozila je previsoka za mnoge građane. Prosečna cena električnog vozila samo na baterije procenjena je na 55.821 evra, dok je prosečna godišnja primanja albanskog državljanina oko 7.000 evra.

U nastojanju da podstakne veće usvajanje, vlada je odlučila da nadoknadi naknade za registraciju, uključujući troškove za vlasnička dokumenta, dozvole i tablice. Ipak, električni automobili čine samo 0,35% vozila u zemlji, a većina se koristi u komercijalne svrhe.

### **Javni prevoz**

Kada je reč o javnom prevozu, ulažu se naponi, ali situacija je daleko od one u drugim evropskim zemljama. Javni prevoz u Albaniji uglavnom je ograničen na autobus na gradskom i međugradskom nivou. Unutar gradova, mreža autobusa, neki hibridni, neki koji koriste fosilna goriva, putuju glavnim magistralnim putevima po rasporedu, iako pomalo nasumično. Međugradski prevoz se nudi privatnim autobusima i furgonima, minibusevima koji putuju po slobodnom rasporedu i obično polaze iz svog mesta kada su puni. Postoji i nekoliko privatnih linija koje nude putovanja u susedne zemlje i one dalje, kao što su Nemačka, Švajcarska i Velika Britanija.

Tokom skoro pedeset godina komunizma, železničke linije su saobraćale širom zemlje, ali su od prelaska na demokratiju propadale. Jedna linija trenutno funkcioniše, sporo i neregularno, između Tirane i Skadra na severu. Ali u toku su planovi da se albanske železnice vrate u život.

Počinju radovi na liniji između Tirane i primorskog grada Drača, koji će uskoro biti dom luke vredne više milijardi evra koju finansiraju arapski investitori. Veza će se na kraju protezati do Severne Makedonije i bugarske luke Varna ako građevinski radovi ikada počnu.

Što se tiče međugradskog železničkog saobraćaja, veliki deo debate se usredsređuje na to da li bi potrebna investicija bila vredna s obzirom na populaciju od 2,7 miliona stanovnika, od kojih većina živi u prestonici. Pristalice projekta veruju da će efikasne železničke veze širom zemlje pomoći u rešavanju problema depopulacije u ruralnijim oblastima, omogućavajući brz transport do mesta gde su poslovi dostupniji.

Bilo je nekoliko planova za **podzemne metroe**, pa čak i šaputanja o monošini, ali malo je verovatno da će oni postati stvarnost.

### **Biciklističke staze**

Tokom protekle decenije, upotreba bicikala u Albaniji, posebno u glavnom gradu Tirani, bila je svedok značajnog porasta. Uz rastuću zabrinutost oko održivosti životne sredine, zagušenja saobraćaja i potrebe za zdravijim alternativama za prevoz, izgradnja biciklističkih

staza u Tirani odigrala je ključnu ulogu u promovisanju biciklizma kao održivog načina prevoza.

Pre deset godina, Tirana je imala ograničenu infrastrukturu za bicikliste, sa nekoliko namenskih biciklističkih staza ili opreme za bezbednu vožnju biciklom. Međutim, prepoznajući značaj održivog transporta, albanska vlada je, zajedno sa lokalnim vlastima, pokrenula napore za razvoj sveobuhvatne mreže biciklističkih staza širom grada.

Izgradnja biciklističkih staza u Tirani je bio postepen proces, počevši od malih pilot projekata i postepeno se proširio na više područja. U početku su uvedene biciklističke staze u centru grada i glavnim magistralnim putevima, gde je potražnja za biciklizmom bila relativno velika. Kako su uspeh i popularnost ovih početnih biciklističkih staza postali očigledni, vlasti su proširile svoje napore i na druge delove grada.

Štaviše, neke od starijih biciklističkih staza, koje su imale rupe, bočne nagibe i ćorsokake, rekonstruisane su kao dvosmerne trake sa odgovarajućim površinama i preprekama koje ih odvajaju od automobila.

Bilo je i pokušaja šema deljenja bicikala, ali su oni uglavnom propali jer su ljudi jednostavno krali, napuštali ili razbijali bicikle. Ali sada je porast broja biciklista primetan u celom gradu, iako izazovi sa bezbednošću ostaju. Vozači automobila uglavnom imaju nedostatak svesti i priznanja o biciklistima, dok oni na biciklima i skuterima ne nose kacige, ne koriste svetla ili signale, zvana ili bilo koju drugu vrstu bezbednosnih mera.

Međutim, izgradnju biciklističkih staza u Tirani pratile su različite mere podrške. To uključuje poboljšanje infrastrukture za bezbednost na putevima, kao što su semafori i signalizacija, radi poboljšanja bezbednosti, vođenje kampanja za podizanje svesti i obrazovnih programa i stvaranje biciklističke akademije za decu u gradskom jezerskom parku.

### **Zelene površine**

Tirana je doživela građevinski bum poslednjih godina, sa društvom podeljenim na smanjenje zelenih površina, rušenje istorijskih zgrada i potrebu za više stambenog prostora za rastuću populaciju. Ali u prvom kvartalu 2023. godine, broj građevinskih dozvola je opao prvi put od 2018.

Prema zvaničnoj statistici INSTAT-a, izdate dozvole u prvom kvartalu ove godine iznosile su 199.580 kvadratnih metara, što je smanjenje od 75% u odnosu na prethodnu godinu. Pored smanjenja kapitala, cifre su pale u celoj zemlji za skoro 50 odsto nakon što su prošle godine dostigle rekordni nivo.

Iako se plima možda okreće, cena imovine u prestonici je porasla, potiskujući mnoga lokalna stanovništva sa tržišta nekretnina. Imovina se sada prodaje za preko 5000 evra po

kvadratnom metru u centru, dok je negde drugde dostupno nešto manje od 1000 evra po kvadratnom metru.

Ali još jedan veliki problem izazvan građevinskim bumom, osim zagađenja bukom i prašinom, jeste smanjenje zelenih površina. Godine 2020. oko 27% grada je bilo označeno kao zelena površina, ali ovaj broj opada dok se vlasti bore da ispune svoja obećanja.

**Gradonačelnik Tirane Erion Veliaj**, obećao je 2016. da će zasaditi 2 miliona stabala u Tirani do 2030. godine u okviru takozvane inicijative Orbitalne šume, koja bi obuhvatala 14.000 hektara koji se prostiru na dva zelena prstena grada. Međutim, mnogi mediji su razotkrili njegove planove kao neizvodljive i graniče sa dezinformacijama.

Da bi se postigao cilj, trebalo bi da se sadi 120.000 stabala godišnje, ali samo između decembra i marta kada su uslovi odgovarajući. Međutim, između 2017. i 2022. godine posađeno je samo 115.857 stabala, što znači da projekat značajno kasni. Da bi se vratila na pravi put, opština bi morala da zasadi preko 18.471 stabla mesečno, odnosno 614 dnevno. Opština je tada tvrdila da je imala nedostatak posebnog budžeta za projekat, što je dovelo do kašnjenja.

Ali zelene površine ne trpe samo u [Tirani](#). Svake godine više od 20.000 hektara šume nestane zbog seče, legalnih i nelegalnih i šumskih požara, pogoršanih zbog dužih, toplijih leta.