



**Programi i Bashkimit European IPA 2010 për Shqipërinë**

***Asistencë Teknike për Forcimin e Kapacitetit të Ministrisë së Mjedisit, Pyjeve dhe Administrimit të Ujërave në Shqipëri për Hartimin dhe Zbatimin e Legjislacionit Mjedisor Kombëtar***

(EuropeAid/130987/C/SER/AL)

**Strategjia mbi Cilësinë e Ajrit të Mjedisit në Shqipëri**

**Drafti Final**



**Titulli i projektit:** Asistencë Teknike për Forcimin e Kapaciteteve në Ministrinë e Mjedisit, Pyjeve dhe Administrimit të Ujërave në Shqipëri për Hartimin dhe Detyrimin e Legjislacionit Kombëtar Mjedisor

**Numri i projektit:** Europe Aid/130987/C/SER/AL;

**Numri i kontrates:** 2011/275-693

**Vendi:** Republika e Shqipërisë

	Perfituesi	Kontraktuesi
Emri:	Ministria e Mjedisit, Pyjeve dhe Administrimit të Ujërave	Grontmij A/S
Adresa:	Rruga e Durrësit. Nr 27, Tiranë, Albania	Granskoven 8 DK-2600 Glostrup
Personi i Kontaktit:	Enkelejda Malaj	Paolo Bacca
Telefoni:	+355 4 2270622	+355 4 2226493
E-mail:	<a href="mailto:Enkelejda.Malaj@moe.gov.al">Enkelejda.Malaj@moe.gov.al</a>	Paolo.Bacca@selea.al
<b>Data e Raportit:</b>	18 Korrik 2013	
<b>Komponenti A:</b>	Zgjerimi i aftësive të Ministrisë për forcimin e zbatimit të legjislacionit	
<b>Titulli:</b>	<b><i>Strategjia për Cilesinë e Ajrit të Mjedisit në Shqipëri (Draft)</i></b>	
<b>Autoret:</b>	Allan Bang Jensen	
<b>Kontrolli i Cilesisë:</b>	Paolo Bacca	

#### Mirënjohje

Ekipi i projektit dëshiron të shprehë mirënjohjen e tij të gjithë personave dhe ekspertëve nga të gjitha institucionet dhe palët e përfshira në mbledhjen e të dhënave dhe informacionit dhe të të gjithë personave dhe organeve që kanë mbështetur zhvillimin e kësaj Strategjie. Falënderime të veçanta shkojnë për Ministrinë e Mjedisit, Pyjeve dhe Administrimit të Ujërave dhe Sektorit të Ajrit dhe Ndryshimeve Klimatike në këtë ministri.

Ky raport është përgatitur nga një ekip i projektit që punon për Grontmij. Konkluzionet e gjetura dhe interpretimet e shprehura në këtë dokument janë vetëm të Grontmij dhe nuk duhen marrë në asnjë mënyrë për të reflektuar opinionet dhe politikat e Komisionit Evropian.

## Permbajtja

<b>Fjalor dhe Shkurtime</b>	<b>5</b>
<b>Hyrje</b>	<b>6</b>
<b>1 Synimet e strategjise se cilesise se ajrit ne mjedis</b>	<b>7</b>
1.1 Cfare problemesh ka per detyre te zgjidhe strategjia e CAM? .....	8
1.2 Standardet e cilesise se ajrit dhe objektivat .....	12
1.3 Zbatimi i Objektivave te Cilesise se Ajrit .....	12
<b>2 Kushtet aktuale ne kete sektor dhe masat e reja</b>	<b>17</b>
2.1 Standardet e cilesise se ajrit .....	19
<b>3 Vizioni, prioritetet strategjike dhe qellimet</b>	<b>20</b>
3.1 Vizioni.....	20
3.2 Prioritetet e Qeverise.....	20
3.1.1 Ndryshimet Klimatike.....	21
3.2 Qellimi, Masat dhe Objektivat .....	22
3.3.1 Transporti Rrugor.....	22
3.3.2 Emetime nga burimet me te medha industriale.....	22
3.3.3 Bujqesia .....	23
3.3.4 Sektori shtepiak.....	23
3.3.5 Adoptimi i standardeve ligjore nga Bashkimi Europian .....	23
3.3.6 Permiresimi i inspektimit dhe forcimi i zbatuesmerise se legjislacionit .....	23
<b>4 Politikat</b>	<b>25</b>
4.1 Politikat/objektivat per monitorimin.....	25
4.2 Politika te reja per tu konsideruar .....	26
4.2.1 Reduktimi i shkarkimeve nga automjetet.....	26
4.2.2 Reduktimi i Shkarkimeve Industriale .....	27
4.2.3 Reduktimi Emisioneve nga sektori Bujqesor .....	27

4.2.4 Reduktimi i shkarkimeve nga sektori rezidencial.....	27
4.3 Masat lokale.....	27
<b>5 Pergjegjesia, monitorimi dhe vleresimi</b>	<b>29</b>
5.1 Koordinimi dhe ndergjegjesimi.....	29
5.2 Njesite mjedisore dhe ekspertet mjedisore.....	30
5.3 Monitorimi i progresit.....	30
5.4 Raportimi i performances.....	31
<b>6 Kuadri ekonomik dhe implikimet financiare</b>	<b>32</b>
6.1 Kostot e vleresuara të reduktimit të emisioneve nga automjetet.....	33
6.2 Kostot e vleresuara për reduktimin e emisioneve industriale.....	34
6.3 Kostot e vleresuara për reduktimin e emisioneve nga sektori shtëpiak.....	35
6.4 Kostot e vleresuara për menaxhimin e cilësive të ajrit.....	36
6.5 Kostot e vleresuara për zbatimin e Direktives 2008/50/EC.....	37
6.6 Strategjite e financimit.....	38
<b>Aneks I Kerkesat e legjislacionit të BE</b>	<b>41</b>
<b>Aneks II Cilesia e ajrit në të gjithë vendin</b>	<b>45</b>
Nivelet e ndotjes së ajrit në Tiranë.....	49

## Fjalor dhe Shkurtime

CAM	Cilesia e Ajrit të Mjedisit
CEMSA	Konsolidimi i sistemit të Monitorimit të Mjedisit në Shqipëri
DQOs	Objektivat e Cilesisë së të Dhenave
KE	Komisioni Europian
ECAT	Qendra Mjedisore për Administrim dhe Teknologji
EAM	Agjencia Europiane e Mjedisit
EEC	Komuniteti Ekonomik Europian
EU/BE	Bashkimi Europian
EUROAIRNET	EuroAirnet, rrjeti europian i Monitorimit të Cilesisë së Ajrit (EEA)
GoA	Qeveria e Shqipërisë
H <sub>2</sub> S	Sulfur Hidrogjeni
IPA	Instrumenti i Bashkimit Europian për para-hyrje
ISHP	Instituti i shëndetit Publik
IPPC	Parandalimi dhe Kontrolli i integruar i Ndotjes
LIFE	Instrument i BE për financimin në mjedis
NjQV	Njesite e Qeverisjes Vendore
MMPAU	Ministria e Mjedisit, Pyjeve dhe Administrimit të Ujërave
MS	Shtete Anetare
AKM	Agjencia Kombëtare e Mjedisit
IKM	Inspektorati Kombëtar i Mjedisit
NO <sub>x</sub>	Okside të azotit (NO <sub>x</sub> ) monoksid azoti (NO) dhe okside të azotit (NO <sub>2</sub> ). NO formohet nga proceset e djegies në temperatura të larta dhe konvertohet në mënyrë të vazhdueshme në NO <sub>2</sub> në atmosferë.
O <sub>3</sub>	Ozoni i nivelit të tokës (O <sub>3</sub> ) Ozoni formohet në pjesën më të ulët të atmosferës nga reaksionet e dioksidit të azotit dhe komponimeve organike volatile në presencë të diellit. Ozoni është një oksidues i fuqishëm.
Pb	Plumb (Emri latin: Plumbum)
PM	Lende grimcore
PM <sub>10</sub> , PM <sub>2.5</sub>	Lende grimcore në ajrin e mjedisit me diametër më të vogël se 10 ose 2.5 të milionat e metrit respektivisht.
QA	Sigurimi i Cilesisë
QC	Konrolli i Cilesisë
SO <sub>2</sub>	Dioksid sulfuri. Gazi formohet nga djegia e lendeve djegëse me përmbajtje sulfuri
StEMA	Forcimi i sistemit të Monitorimit të Mjedisit në Shqipëri
OBSH	Organizata Botërore e Shëndetësisë

## Hyrje

Kjo strategji e cilesise te ajrit vendos objektiva dhe opsione te politikave per te permiresuar me tej cilesine e ajrit ne Shqipëri per nje periudhe afat te gjate. Duke sjelle perfitime te drejtperdrejta ne shendetin publik, keto opsione kane per qellim te sigurojne perfitime te rendesishme per cilesine e jetes dhe gjithashtu te ndihmojne ne mbrojtjen e mjedisit. Kjo strategji siguron gjithashtu hapa per bashkrendimin e kuadrit te tanishem ligjor me legjislacionin European si dhe zbatimin e tij.

Strategjia eshte pergatitur ne kuader te projektit EU IPA 2010: “Asistence Teknike per forcimin e kapaciteteve te Ministrise se Mjedisit, Pyjeve dhe Administrimit te Ujërave ne Shqipëri per Hartimin dhe Detyrimin e Legjislacionit Kombëtar Mjedisor” (SELEA).

Ky dokument jep nje veshtrim te pergjithshem te situates aktuale dhe pershkruan politiken e cilesise se ajrit te qeverise shqiptare. Gjithashtu i hap rruge punes per permiresimin e cilesise se ajrit ne vend, jep detajet e objektiveve qe duhen arritur dhe propozon masa per tu konsideruar per arritjen e ketyre objektiveve. Kjo strategji eshte e bazuar ne nje analize te detajuar dhe te plote te vleresimit te te dhenave mbi ndotjen e ajrit, quantifikimin dhe vleresimin e perfitimeve dhe kostot e prishme per permiresimin e cilesise se ajrit.

Gjithsesi duhet theksuar qe praktikate e deritanishme te monitorimit nuk parashikojne madje as kontrollin me bazik te cilesise se te dhenave te monitorimit te cilesise se ajrit te mjedisit, CAM dhe si rrjedhim te dhenat e disponueshme nuk mund te konsiderohen te besueshme. Si nje pasoje direkte eshte e nevojeshme te propozohen masa te reja per ndotes te vecante ose burime te cilat ketu nuk jane adresuar apo qe jane adresuar pjeserisht.

Ky dokument eshte nje draft dhe do te finalizohet mbas konsultimit me palet e interesuara. Ky version i dokumentit perfshin komentet paraprake te Ministrise se Mjedisit, Pyjeve dhe Administrimit te Ujërave.

## 1 Synimet e strategjise se cilesise se ajrit ne mjedis

Synimet e nje Strategjie te Cilesise se Ajrit ne Mjedis (CAM) jane te mbeshtesi arritjen e objektivave te cilesise se ajrit si dhe te ngreje ceshtjen e cilesise se ajrit si nje problem per tu konsideruar brenda nje rangu te gjere te njesive te qeverisjes vendore ne te gjithe Shqiperine. Kjo eshte e rendesishme sepse te punuarit per te arritur objektivat e cilesise se ajrit do te ndihmoje ne reduktimin e rrezikut te efekteve me serioze ne shendet te lidhura me ndotjen.

Krijimi nje strategjie kuader qe perfshin ceshtjet e cilesise se ajrit brenda politikave dhe procedurave te qeverisjes lokale, orienton qe njesite e qeverisjes lokale te sigurojne ruajtjen dhe permiresimin e cilesise se ajrit.

Avantazhet kryesore te zhvillimit dhe zbatimit te nje strategjie te CAM ne nivel kombetar mund te permbliiden si me poshte:

- Mundeson nje qendrueshmeri me te madhe permes politikave te fushave te tjera per arritjen e permiresimit te cilesise se ajrit ne nivel lokal, duke perfshire planifikimin lokal, planifikimin e transportit, shendetin, industrine, banesat dhe mbrojtjen e mjedisit, dhe gjithashtu siguron qe cilesia e ajrit te adresohet ne nje menyre shume-disiplinare brenda njesive te ndryshme te qeverisjes lokale ne te gjithe vendin;
- Krijon kuadrin per nje perqasje te qendrueshme te adresimit te ceshtjeve te cilesise se ajrit ne nivel lokal;
- Eshte nje instrument per zhvillimin e nje politike koherente te cilesise se ajrit ne Shqiperi per proceset e planifikimit lokal;
- Mundeson nje lidhje kundrejt nismave me te gjera ne sektore te tjere (per shembull Planet e Transportit, Programet e Ndryshimeve Klimatike, dhe programeve te efences se energjise);
- Krijon platformen per te konsideruar cilesine e ajrit ne nivel lokal ne Planet e ardheshme te Zhvillimit Lokale.

Avantazhe te tjera te nje strategjie te CAM jane:

- Sjell problemet e cilesise se ajrit prane autoriteteve lokale dhe siguron qe keto probleme te mbeten ne axhenden politike;
- Thekson lidhjen ndermjet cilesise se ajrit dhe rreziqet ndaj shendetit human si dhe ndaj mjedisit dhe biodiversitetit lokal
- Rrit profilin e cilesise se ajrit ne komunitetet lokale ne vend;

- Inkurajon një bashkëpunim me të madh ndërmjet autoriteteve lokale dhe kombëtare si dhe ndërmjet Ministrive në nivel kombëtar;
- Plotëson kuadrin e strategjive dhe politikave të tjera kombëtare dhe lokale të hartuara në Shqipëri;

## 1.1 Cfare problemesh ka për detyrë të zgjidhe strategjia e CAM?

Ndotja e ajrit është një problem sinjifikant që lidhet me shëndetin publik.

Kerkimet e koheve të fundit kanë treguar që disa ndotës, në veçanti, ndotja nga lendet e ngurta pezull në atmosferë (PM), janë përgjegjës për rritjen e vdekshmërisë dhe prekjshmërisë, në mënyrë paresore nga sëmundjet kardiovaskulare dhe respiratore.

Në një raport të koheve të fundit numri i vdekjeve të parakohshme në Europë, është vlerësuar nëpërmjet metodave të modelimit (J. Brandt et al., 2011: Assessment of Health-Cost Externalities of Air Pollution at the National Level using the EVA Model System, CEEH Scientific Report No 3, Centre for Energy, Environment and Health Report series, March 2011, pp. 98).

[http://www.ceeh.dk/CEEH\\_Reports/Report\\_3/CEEH\\_Scientific\\_Report3.pdf](http://www.ceeh.dk/CEEH_Reports/Report_3/CEEH_Scientific_Report3.pdf).

Rezultatet nga ky model tregojnë që numri total i vdekjeve të parakohshme në të gjithë fushën e modelit vlerësohet mbi 680,000 në vit. Prezantimi grafik është treguar në Fig. 1.

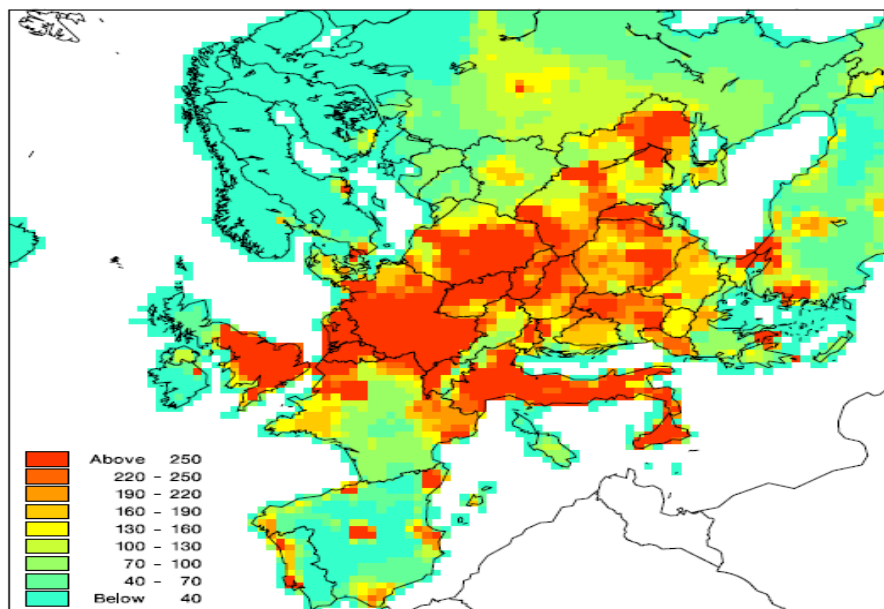


Fig. 1. Numri i vdekjeve të parakohshme për “grid cell” “qelizë të rrjetit” në Europë (Modeli DEHM fusha 2) i llogaritur me sistemin e modelit të integruar EVA për vitin 2000 për totalin e niveleve të ndotjes së ajrit (scenario all/all). Sipërfaqja e “grid cells” janë 50km x 50km = 2500km<sup>2</sup> pra ngjyrat u referohen numrit të vdekjeve të parakohshme për 2500 km<sup>2</sup>. Numri i lartë i vdekjeve të parakohshme sic janë treguar në harte kërkojnë në të njëjtën kohë nivele të larta vjetore të përqendrimit të grimcave dhe një dendësi të lartë të popullsisë



Ka shume burime te ndotjes se ajrit ne Shqiperi; sektoret kryesore kontribues jane ai i transportit, industria, bujqesia, perdorimi shtepiak i produkteve si dhe ngrohja. Te gjithë keto sektore clirojne nje shumellojshmeri ndotesash si dioksid squfuri, okside azoti, amoniake, substance organike volatile si dhe lende grimcore. Lidhja ndermjet sektoreve ekonomike, shkarkimeve si dhe efekteve negative ne cilesine e ajrit eshte e skicuar ne Tabelen me poshte.

**Tabela 1: Sektoret ekonomike dhe ndikimi i tyre ne cilesine e ajrit**

Aktiviteti Njerezor	Ndikimi ne Cilesine e Ajrit te Mjedisit (CAM)
Zhvillimi Urban	Aktiviteteve ndertimore jane kontribuesit kryesor ne perqendrimin e larte te grimcave ne ajer. Ne zonat e ndertimit pervec aktiviteteve ndertimore qe natyrisht kane kontributin e tyre, nje kontribues i rendesishem mund te jete edhe trafiku, rruget dhe zonat e pashturara si dhe me se shumti qendrimi pezull i grimcave te ngurta. Meqe perqendrimi i ketyre grimcave eshte i larte ne te gjitha Shqiperine, duhet te merret parasysh sa i madh eshte “kontributi natyror”.
Industria	Zonat industriale kontribuojne ne menyre te konsiderueshme ne ndotjen e ajrit. Matjet e CAM kane treguar probleme serioze per grimcat ne Elbasan te shkaktuara nga industria metalurgjike, fabrika e cemento dhe nga depozita te hapura. Ne zonen e Fierit matjet indicative kane regjistruar probleme serioze te shkaktuara nga industria prezente dhe e meparshme e naftes. Ne afersi te industrive te medha mund te ekzistojne probleme me CAM por monitorimi i nje burimi te vetem nuk eshte nje mjet eficient per strategjite e pakesimit/zvogelimit. Nje monitorim i pershtatshem i shkarkimeve duhet ti prezantohet kontrollit te shkarkimeve nga burime pikesore. Dampat dhe depozitat e krijuara nga aktivitetet te meparshme industriale mund te kontribuojne gjithashtu ne shkarkimet dhe formimin e pezullive te grimcave. Depozitat ne Elbasan konsiderohen si kontribues ne ndotjen grimcore. Shume “pellgje vajrash” ne zonen e Fierit kuontribojne ne nje emetim te konsiderueshem te hidrokarbureve.
Transporti	Transporti rrugor esht nje burim kryesor i shume ndotesve te ajrit, ne vecanti ne zonat urbane. Dendesia e trafikut, moshja mesatare e parkut te automjeteve si dhe mungesa e kontrollit te shkarkimeve te gazta nga automjetet, cojne ne rritjen e shkarkimeve duke reduktuar cilesine e ajrit te mjedisit CAM ne pergjithesi. Problemet jane identifikuar ne shume programe monitorimi te realizuara gjate viteve. Perqendrimet te larta te grimcave dhe te oksideve te azotit NO2 jane regjistruar ne stacionet monitoruese te vendosura afer rrugeve me trafik te dendur ne Tirane. Deri ne 2013 nuk ka pasur ndonje monitorim automatik ne “kanionet rrugore”ne zonat e mbipopulluara dhe me shume trafik. Por ne vlersojme qe ndotja e ajrit e shkaktuar nga trafiku eshte domethenese ne zonat me shume trafik ne Shqiperi. Blokimet nga trafiku per shkak te menaxhimit jo eficient te tij rrisin shkarkimin e ketyre ndotesve. Manaxhimi i trafikut mund te jap nje kontribut i rendesishem per te ndihmuar ne reduktimin e shkarkimeve te ndotesve nga automjetet, si per shembull; skema qe ndalojne ose perjashtojne makina me pak te pastra nga rruge ose zona te vecanta, ose reduktojne bllokimin nga trafiku rrugor duke zgjidhur probleme te parkimit, pasi kapaciteti i rrugeve mund te rritet ne menyre te konsiderueshme neqoftese makinat e parkuara ne menyre ilegale dhe parkimi parallel i dyfishte do te reduktohej duke perforcuar zbatimin e legjislacionit mbi trafikun si dhe duke rritur numrin e vendeve te disponueshme te parkimit.
Bujqesia	Ndotja nga aktivitetet bujqesore ndikon negativisht ne cilesine e ajrit. Kimikatet dhe nenproduktet e agroindustrise jane shume te demshme ndaj mjedisit natyror dhe gjithashtu mund te perbejne nje problem edhe per njerezit. Pesticidet e perdorura per te vrare insektet qe ushqehen me te korra mund te shkaktojne nje dem te madh ne mjedis nese nuk perdoren ne menyren e duhur. Metani i cliruar nga “proceset e keqtretjes se ushqimit” si pasoje e keqshqyerjes se lopeve eshte gjithashtu nje lloj gazi sere, duke e shnderruar keshtu pjeserisht ne nje pergjegjes per ngrohjen globale. Shkarkimet nga perdorimi i karburanteve nga traktoret dhe pajisje te tjera te fermave te perdorura ne bujqesi gjithashtu kontribuojne ne ndotjen e ajrit. Zjarret, te cilet nuk jane te pazakonshe me ferma, mund te jene shume te demshem per mjedisin nese plehrat dhe mbetjet qe vijne nga ky sektor digjen ne menyre te pakontrolluar.
Menaxhimi i Mbetjeve	Ka pak landfill-e sanitare per mbetjet shtepiake ne Shqiperi. Mbetjet depozitohen gjeresisht ne venddepozitime dhe sasia e tyre reduktohet nga zjarre te pakontrolluar qe shkaktojne probleme ne afersine e venddepozitimeve. Llojet e mbetjeve te cilat mund te asgjesohen me ane te djegies pa leje mjedisore jane kufizuar tek mbetjet vegjetale, druri i paperpunuar dhe trungje te paperpunuar.

Tabela e meposhtme permbledh burimet kryesore te cdo ndotesi. Eshte e vlefshme te diktohet se burimet me te medha te emisioneve nuk jane ne domosdosmerisht kontribuesit me te medhenj te cilesise se ulet te ajrit- ekspozimi varet edhe nga faktore te tjere si pershembull afersia e burimit me receptorin si dhe eficenca ne dispersionin/shperndarjen ne atmosfere.

**Tabela 2. Burimet e ndotjes ne Shqiperi**

Ndotsi	Burimi Kryesor ne Shqiperi
Lenda Grimcore (PM-PM10 dhe PM2.5)	Lenda grimcore kategorizohet ne baze te madhesis se grimcave (per shembull PM2.5 jane grimca me diameter me te vogel se 2.5µm). PM perbehet nga nje rang i gjere materialesh dhe clirohet nga burime te ndryshme. Perqendrimet e PM-ve perfshijne grimca primare te emetuara direct ne atmosphere nga burimet e djegies dhe grimca dytesore te formuara nga reaksione kimike ne ajer. Burime te PM vijne si nga aktivitetet njerezore ashtu edhe ato natyrore ( si sterkalat e detit dhe pluhuri i Saharase). Ne Shqiperi burimi me i madh njerezor eshte transporti. Transporti rrugor krijon grimat primare nga shkarkimet qe vijne nga motorri i automjeteve, ngrenia dhe prishja e rrotave dhe frenave si dhe shkarkime te tjera. Burime te tjera primare perfshijne guoret dhe sektorin e ndertimit si dhe burimet jo-rrugore.
Oksidet e Azotit (NO <sub>x</sub> )	Te gjithet proceset e djegies ne ajer prodhojne okside azoti (NO <sub>x</sub> ). Dioksidi i azotit (NO <sub>2</sub> ) and monoksidi I azotit (NO) jane te dy okside azoti dhe te dy sebashku referohen si (NO <sub>x</sub> ). Transporti rrugor eshte burimi kryesor, i ndjekur nga sektori I industrise.
Ozoni (O <sub>3</sub> )	Ozoni nuk emetohet direct nga ndonje burim njerezor. Ai eshte produkt i reaksioneve kimike qe ndodhin ndermjet ndotesve te ndryshem te ajrit, kryesisht NO <sub>x</sub> dhe perbejet organike volatile VOC, te iniciuar nga rrezatimi i forte diellor.
Diosksidi i Squfurit (SO <sub>2</sub> )	Ka per origjine djegien e karburanteve qe permbajne sqfur, si qymyri dhe vajra te rende nga rafinerite.
Benzeni	Ka nje shumellojshmeri burimesh, por ne menyre primare perftohet nga djegiet shtepiace dhe industriale si dhe nga transporti rrugor.
Monoksidi I Karbonit (CO)	Formuar nga djegia jo e plote e karburanteve karbon-permbajtese, Burimi me i madh eshte transporti rrugor, te cilat sebashku me djegien nga sektori shtepiak dhe industrial konsiderohen si kontribues kryesore
Plumbi (Pb)	Emetohet nga djegja e qymyrit si dhe djegja ne industrine e celikut dhe hekurit si dhe materialeve jo-ferrore.

## 1.2 Standardet e cilesise se ajrit dhe objektivat

Objektivi kryesor i Qeverisë Shqiptare është të sigurojë të gjithë qytetarëve akses ndaj një ajri pa rreziqe serioze për shëndetin e tyre.

Kjo strategji është bazuar në standarde që përfaqësojnë nivele të tilla që asnjë efekt shëndetësor serioz nuk do të ishte i pritshëm në një popullsi të marre si e tere dhe mbi standarde dhe principe të një legjislacioni më të mirë. Objektivat në këtë strategji synojnë afrimin e cilesise se ajrit sa më afër këtyre standardeve.

Ka një rang të gjere termash në këtë strategji:

- **Standartet** e Cileses se Ajrit (SCA) janë përqendrimet e ndotesve në atmosfere që mund të merren si reference për të arritur një nivel të caktuar të cilesise se mjedisit. Standartet bazohen në vleresimin e efekteve të cdo ndotesi në shëndetin human duke përfshirë efektet mbi popullsinë me të ndjeshme (sikurse janë femijet, të moshuarit, dhe individë që vuajnë nga semundje të frymemarrjes) ose në ekosisteme.
- **Objektivat e Cilesise se Ajrit (OCA)** janë limitete e presences se pranueshme të ndotesve në atmosfere të shprehura si një maksimum i përqendrimit në mjedis që nuk duhet të tejkalohet, qofte pa përjashtime ose me përjashtim të një numri të lejuar të atyre që e kalojnë maksimumin, brenda një periudhe të caktuar kohore.

SCA, si referenca të rëndësishme për vendosjen e objektivave, janë sasi maksimale të ndotesve që mund të jenë present në atmosfere pa shkaktuar dëm në shëndetin publik ose, në kontekstin e përshtatshëm, në mjedis. Në fushën e efekteve në shëndetin human kjo është mënyra e adoptuar nga Organizata Botërore e Shëndetit (OBSH) në formulimin e udhëzuesve të cilesise se ajrit të publikuar në 1987 dhe rishikimi i tyre në 1994/5 (publikuar në 2000 dhe 2005). Një metode e ngjashme përdoret për shvillimin e politikave dhe matjeve për reduktimin e dëmtimeve të ekosistemeve.

*Objektivi afatgjatë i Qeverisë Shqiptare, në linjë me politikat<sup>1</sup> Europiane mbi ndotjen e ajrit, është të menjanojë të gjitha nivelet kritike si dhe tejkalimet e ngarkesave*

## 1.3 Zbatimi i Objektivave të Cilesise se Ajrit

Vendosja e objektivave strategjike të cilesise se ajrit të mjedisit nga Qeveria Shqiptare reflekton rëndësinë e shëndetit publik dhe të mjedisit. Megjithatë këto objektiva nuk kanë vlerë ligjore të drejtperdrejte, ekzistenca dhe arritja e tyre duhet të mbahet në mendje në castin kur behet hartimi dhe zbatimi i të gjitha masave të parashikuara. Gjithashtu Autoritetet Lokale duhet të kërkojnë të punojnë drejt arritjes së objektivave të strategjise.

---

<sup>1</sup>Strategjia Tematike mbi Ndotjen e Ajrit në kuader të Programit të Veprimit të 6-të Mjedisor u miratua në 21 Shtator 2005 (shih <http://ec.europa.eu/environment/air/cafe/index.htm>). Objektivat e Strategjise synojnë të arrijnë "nivelet të cilesise se ajrit që nuk ndikojnë në rritjen e ndikimeve të rëndësishme negative, dhe në rreziqet për shëndetin e njeriut dhe mjedisin". Për mjedisin natyror, kjo nënkupton asnjë tejkalim të pragjeve/kufijve dhe niveleve kritike.

Objektivat e cilesise se ajrit ne kete dokument strategjik, jane nje deklarate e qellimeve ose synimeve te politikave. Si te tilla, nuk ka ndonje kerkese ligjore per arritjen e ketyre objektivave pervec rastit kur keto te fundit reflektojne vlera limite<sup>2</sup> ekuivalente ne legjislacion.

Synimi i Qeverise eshte ulja e vazhdueshme e perqendrimit te ndotesve ne ajer kundrejt objektivave gjate periudhes se zbatimit te kesaj strategjie dhe te ruaj me tej nivelet e cilesise se ajrit per te siguruar shendetin dhe mireqenien e popullsisë.

Meqenese OCA zbatohen ne te gjithë territorin e vendit, disa zona ne vend do ta kene me te lehte se te tjerat per te permbushur keto objektiva. Ne te tilla raste NjQV duhet te perpiqen atje ku eshte praktikisht e mundur dhe eficiente ose te arrijne objektivat perpara dates se synuar ose te arrijne nivele te cilesise se Ajrit qe tejkalojne objektivat.

Tabelat me poshte tregojne **Objektivat Kombetare te Cilesise se Ajrit** per cdo ndotes, dhe limitet ose vlerat e synuara te Direktives Europiane ne perputhje me dy direktivat e BE: Direktivën 2008/50/EC mbi cilësinë e ajrit të mjedisit dhe një ajër më të pastër në Evropë dhe Direktivën 2004/107/EC në lidhje me arsenikun, mërkurin, nikelin dhe hidrokarbureve aromatike policiklike në ajrin e mjedisit.

---

<sup>2</sup>Vlerat kufi janë parametra ligjërish të detyrueshem që nuk duhet të tejkalojen. Vlerat kufi janë vendosur për ndotës specifike dhe përbajne një vlerë të caktuar përqendrimi, një kohë mesatare sipas se ciles behen matjet, numrin e tejkalimeve te lejuara në vit, nëse do te kete ndonjë, dhe një afat kohor se kur duhet te arrihen keto vlera. Disa ndotës kane më shumë se një vlerë kufi, te cilat mbulojne pika fundore ose kohe mesatare te ndryshme.

**Vlerat limite<sup>3</sup> të bazuar në shëndetin human**

Ndotesi	Perqendrimi	Periudha mesatare	Tejkalimet e lejuara cdo vit	Afati për tu arritur
Lenda Grimcore(PM2.5)	25 µg/m <sup>3</sup> nga 2015 20 µg/m <sup>3</sup> nga 2020	1 vit 1 vit	n/a	10 vite nga adoptimi i strategjise
PM10	50 µg/m <sup>3</sup>	24 ore	35	10 vite nga adoptimi i strategjise
	40 µg/m <sup>3</sup>	1 vit	n/a	10 vite nga adoptimi i strategjise
Dioskidi i Squfurit (SO <sub>2</sub> )	350 µg/m <sup>3</sup>	1 ore	24	5 vite nga adoptimi i strategjise
	125 µg/m <sup>3</sup>	24 ore	3	5 vite nga adoptimi i strategjise
Dioksid Azoti (NO <sub>2</sub> )	200 µg/m <sup>3</sup>	1 ore	18	10 vite nga adoptimi i strategjise
	40 µg/m <sup>3</sup>	1 vit	n/a	10 vite nga adoptimi i strategjise
Plumb (Pb)	0.5 µg/m <sup>3</sup>	1 vit	n/a	5 vite nga adoptimi i strategjise
Monoksid Karboni	10 mg/m <sup>3</sup>	Maksimumi nje mesatare ditore 8 oreshe	n/a	5 vite nga adoptimi i strategjise
Benzene	5 µg/m <sup>3</sup>	1 vit	n/a	10 vite nga adoptimi i strategjise

<sup>3</sup> Nje vlerë limite është ligjerisht e detyrueshme nga data që hyn në fuqi

#### Vlerat e synuara<sup>4</sup> (target)

Ndotsi	Perqendrimi	Periudha mesatare	Tejkalimet e lejuara cdo vit	Afati për tu arritur
Ozone	120 µg/m <sup>3</sup>	Maksimumi nje mesatare ditore 8 oreshe	25 dite ne vit me mesatare te marre mbi 3 vjet	10 vite nga adoptimi i strategjise
Arsenik (As)	6 ng/m <sup>3</sup>	1 vit	n/a	10 vite nga adoptimi i strategjise
Kadmium (Cd)	5 ng/m <sup>3</sup>	1 vit	n/a	10 vite nga adoptimi i strategjise
Nikel (Ni)	20 ng/m <sup>3</sup>	1 vit	n/a	10 vite nga adoptimi i strategjise
Hidrokarburet policiklike aromatike	1 ng/m <sup>3</sup> (shprehur si perqendrim i Benzo(a)piren)	1 vit	n/a	10 vite nga adoptimi i strategjise

#### Nivelet kritike për mbrojtjen e vegjetacionit

Ndotsi	Perqendrimi	Periudha mesatare	Tejkalimet e lejuara cdo vit	Afati për tu arritur
Oksid Sulfuri (SO <sub>2</sub> )	20 µg/m <sup>3</sup>	Viti kalendarik dhe dimri (1 Tetor deri ne 31 Mars)	n/a	10 vite nga adoptimi i strategjise
Okside Azoti (NO <sub>x</sub> )	30 µg/m <sup>3</sup>	1 vit	n/a	10 vite nga adoptimi i strategjise
Ozoni. Vlere e synuar.	AOT40 <sup>5</sup> (Ilogaritur nga vlera 1h) 18000 µg/m <sup>3</sup> · h mesatarisht mbi 5 vjet	Maj deri ne Korrik	n/a	10 vite nga adoptimi i strategjise

<sup>4</sup> Nje vlere e synuar mund te arrihet aq sa eshte e mundur ne kohen e percaktuar, keshtu qe eshte me pak strikte se sa vlere limit.

<sup>5</sup> **AOT40** (shprehur ne (µg/m<sup>3</sup>) · oret) nenkupton Shumen e differences midis perqendrimeve orare me te medha se 80 µg/m<sup>3</sup> (= 40 pjese per billion) dhe 80 µg/m<sup>3</sup> per nje periudhe te dhene duke perdorur vetem vlerat 1-oreshe te matura cdo dite midis 8.00 dhe 20.00 Central European Time (CET).

### **Informacioni dhe Pragjet e Alarmit**

**Pragu i informacionit** është niveli përtej të cilit, një ekspozim i shkurtër i grupeve veçanërisht të ndjeshme të popullsisë rrezikon shëndetin e tyre dhe për të cilin nevojitet informacion i menjëhershëm dhe i përshtatshëm;

**Pragu i alarmit** është niveli, përtej të cilit, një ekspozim i shkurtër i popullsisë në tërësi rrezikon shëndetin publik dhe për të cilin autoritetet kompetente duhet të marrin masa të menjëhershme.

Planet e veprimit duhet të hartohen duke treguar masat që do të ndërmerren në një periudhë afat-shkurtër, për ato zona ku ekziston rreziku i tejkalimit të një ose më shumë pragjeve të alarmit, në mënyrë që të zvogëlohet dhe të kufizohet afati i zgjatjes së këtij rreziku.

Në pikat e matjes së cilësisë së ajrit brenda të paktën 100 km<sup>2</sup>, apo në zonën ose në aglomeratin me të vogël, matjet duhet të zgjasin më shumë se tre orë.

<b>Ndotsi</b>	<b>Perqendrimi</b>	<b>Periudha mesatare</b>	<b>Afati për tu arritur</b>
Dioksid Squfuri (SO <sub>2</sub> )	500 µg/m <sup>3</sup>	1 orë	3 vite nga adoptimi i strategjise
Dioksid Azoti (NO <sub>2</sub> )	400 µg/m <sup>3</sup>	1 orë	3 vite nga adoptimi i strategjise
Ozoni. Informim	180 µg/m <sup>3</sup>	1 orë	3 vite nga adoptimi i strategjise
Ozoni. Alarm	240 µg/m <sup>3</sup>	1 orë	3 vite nga adoptimi i strategjise



## 2 Kushtet aktuale në këtë sektor dhe masat e reja

Nevoja për përmirësim në sektorin e ajrit është kërkuar në raporte të ndryshme të Komisionit Europian duke përfshirë raportet e monitorimit të progresit në sektorin e mjedisit.

Ndotja e ajrit është një nga shqetësimet kryesore në Shqipëri. Problemet të cilat lidhen me ajrit janë adresuar gjithashtu në Strategjinë Ndersektoriale të Mjedisit (MMPAU, Nentor 2006), por problemet e përmendura nuk janë reduktuar në nivelin e duhur gjatë periudhës 6-vjeçare.

Me poshtë tregohen disa nga mangësitë për situatën aktuale:

1. Ekziston në një farë mase një mbivendosje dhe fragmentizim i përgjegjësiave ndërmjet Agjencisë Kombëtare të Mjedisit (AKM) dhe Institutit të Shëndetit Publik (ISHP) në vecanti sa lidhet me arritjen e objektivave të CAM. Riorganizimi dhe konsolidimi i institucioneve egzistuese është i nevojshëm duke përfshirë këtu ndërtimin dhe të bërit funksional në mënyrë efektive AKM-se të sapo themeluar si dhe njesitë e inspeksionit. Është gjithashtu mjaft e rëndësishme ndarje e qarte e përgjegjësiave ndërmjet autoriteteve të ndryshme administrative. Koordinimi ndër-institucional duhet të forcohet.
2. Praktika e tanishme e monitorimit nuk është në linjë me kërkesat e BE<sup>6</sup>. Stacionet automatike të monitorimit prodhojnë të dhëna të përqendrimeve të cilat lidhen me ajrit por Siguria dhe Kontrolli i Cilësisë së të dhënave QA/QC nuk është aplikuar ndonjëherë. Sigurimi i Cilësisë është i nevojshëm nëse të dhënat do të konsiderohen të pranueshme dhe do të përdoren për krijimin e informacionit që duhet për menaxhimin e cilësisë së ajrit. Për të zhvilluar një sistem informacioni dhe monitorimi të mirë-pajisur dhe të konsoliduar janë të nevojshme përpjekje urgjente.
3. Kontrolli dhe reduktimi i cilimeve të gazeve në atmosferë nga automjetet e motorizuara është një detyrë mjaft e vështirë që kërkon që shumë masa të zbatohen në mënyrë të vazhdueshme (si p.sh. kontrolli i shkarkimeve të gazeve nga automjetet, reduktimi i numrit të makinave që përdorin rruget ku problemet me cilësinë e ajrit janë më të mëdha, përmirësimi i transportit publik për të zëvendësuar makinat private, etj.). Kontrolli i shkarkimeve të gazeve nga automjetet është i pamundur pasi nuk ka institucione të afta që të kryejnë matjet nga shkarkimet e motorave. Monitorimi i shkarkimeve të gazta dhe informacioni është një parakusht për kontroll.

---

<sup>6</sup> An overview of EU legal requirements is provided in Annex I to this document

4. Kontrolli dhe reduktimi i shkarkimeve të substancave ndotëse nga impiantet industriale nuk është i mundur për sa kohë inspektimi i kontrollit të monitorimit të shkarkimeve industriale nuk kryhet. Për të pasur të dhëna të besueshme të matjeve të kryera nga sektori industrial, do të lindë nevoja për verifikimin e të dhënave të monitorimit nga Inspektorati Kombëtar i Mjedisit.
5. Kontrolli dhe reduktimi i ndotjes së shkaktuar nga industria e ndërtimit nuk është një sfidë e madhe në rastin e Shqipërisë. Kjo arrihet nepermjet përdorimit të disa strategjive të reduktimit pa të dhëna të cilësive së ajrit, pasi monitorimi i shkarkimeve nga burime të vetme është shumë e shtrenjtë dhe gjithëpërfshirë.
6. Vetëm kur aktivitetet e mesipërme të zbatohen, do të jete e mundur të hartohen/paragatiten plane për menaxhimin e cilësive së ajrit. Për të qene kost-efektive, masat duhet të zgjidhen dhe të hartohen të bazuara në fakte ose në informacione të besueshme mbi shkarkimet dhe cilësinë e ajrit në mjedis.
7. Sistemi i inspektimit mjedisor pjesërisht në linjë me “acquis”. Ka një mungesë të kapaciteteve profesionale, në vecanti mungon një staf i trajnuar mirë dhe pajisjet e duhura për zbatimin e duhur të të gjithë ciklit të inspektimit mjedisor. Përpjekje të vecanta janë të nevojshme në planifikimin e inspektimit, në bashkpunimin efektiv ndërmjet inspektorëve të mjedisit dhe autoriteteve të tjera supervizore, si dhe në përmirësimin e sistemit për raportimin dhe vlerësimin e punës së inspektoratit.
8. Kërkohet një sistem me efektiv për ndjekjen penale të thyerjeve të kërkesave të legjislacionit mjedisor, duke përfshirë një legjislacion të ri që parashikon kundravajtje specifike, sanksione proporcionale, si dhe një sistem efektiv të detyrimit të zbatimit të ligjit dhe ndjekje e përshtatshme penale. Në përgjithësi, nivelet e zbatimit të detyrimit të zbatimit të ligjit janë të ulëta si pasojë e mungesës së burimeve njerezore dhe financiare, si dhe mungesës së ndërgjegjesimit në nivel qendror, të biznesit dhe shoqërisë në përgjithësi, përgjegjësive të fragmentuara si dhe një sistemi të dobët gjyqësor<sup>7</sup>.
9. Nuk ka plane lokale për sa i përket cilësive së ajrit në mjedis dhe asnjë aktivitet nuk ka filluar për të përmirësuar tejkalimin e vlerave limite të njohura tashmë.

---

<sup>7</sup> Shqipëria – European Commission’s Progress and Monitoring Reports  
[http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/key\\_documents/2011/package/al\\_rapport\\_2011\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/key_documents/2011/package/al_rapport_2011_en.pdf) <http://www.rai-see.org/anti-corruption-monitoring/938-european-commissions-progress-and-monitoring-reports-2010.html>

## 2.1 Standardet e cilesise se ajrit

Rezultatet e monitorimit tregojne mosperputhje ne lidhje me standardet e BE dhe standardeve nderkombetare te cilesise ne nje numer komponentesh mjedisore perfshire ajrin. Rezultatet e disponueshme te monitorimit te cilesise se ajrit 2006-2010 tregojne qe standardet e cilesise se ajrit per PM10, (lende grimcore me diameter me te vogel se 10 mikron), nuk arrihen ne pjesen me te madhe te zonave urbane te vendit. Ne pjesen qendrore te Tiranës perqendrimet e NO<sub>2</sub> jane mbi vlerat limite te BE. Sipas shume raporteve perqendrimet jane 2-5 here me te larta se vlerat e lejuara ne qytete kryesore si Tirana dhe Elbasani. Duke u bazuar ne rezultatet e monitorimit mund te nxjerrim perfundimin se trafiku, industria e naftes dhe industria metalurgjike jane burimet kryesore te ndotjes se ajrit. Zonat e influencuara nga ndotja me e rende jane qendra e Tiranës, Elbasan dhe zona e Fierit. Nje pamje e pergjitheshme e cilesise se ajrit ne te gjithe vendin mundesohet ne Aneksin 2 te ketij dokumenti.

## 3 Vizioni, prioritetet strategjike dhe qellimet

### 3.1 Vizioni

Qeveria dhe institucionet përgjegjëse janë të angazhuar të përmirësojnë cilësinë e ajrit në Shqipëri duke punuar me qytetarët dhe bizneset për të siguruar standartet e cilësisë së ajrit që lidhen me shëndetin për një numër të caktuar ndotesish. Për zbatimin e detyrimeve dhe objektivave tona që lidhen me cilësinë e ajrit dhe ndryshimet klimatike, lind nevoja e zgjidhjes së problemit të ndotesve të ajrit.

Qeveria është angazhuar të realizojë objektivat për një ajër më të pastër, nëpërmjet transpozimit të plotë dhe implementimit të standardeve ligjore të Komunitetit Europian në sektorin e ajrit dhe sektoreve që lidhen me të, nëpërmjet forcimit të sistemit të lejedhenies dhe procedurave të përputhshme nëpërmjet vendosjes së rregullave për shkarkimet nga proceset industriale, dhe duke forcuar progresivisht kërkesat për shkarkimet në ajër nga automjetet dhe standartet e cilësisë së lëndës djegëse si dhe kontrollin e shkarkimeve në ajër nga burimet shtëpiake dhe djegia e mbetjeve.

### 3.2 Prioritetet e Qeverisë

Prioriteti kryesor i Qeverisë Shqiptare është të sigurojë të gjithë qytetarëve një ajër të mjedisit pa rreziqe serioze për shëndetin e tyre.

Prioriteti është plotësimi i kërkesave të BE, duke përfshirë vlerat limite të cilësisë së ajrit të BE kudo në Shqipëri, dhe në fund, monitorimi i ndotjes së ajrit që vjen nga burime të ndryshme si burimet stacionare (impianetet industriale), automobilat me motor, etj. dhe të ndermarre masa për të evituar shkaqet e tejkalimit të limiteve të lejuara për ndotes të ndryshëm duke ruajtur kështu shëndetin human dhe mjedisin.

Me poshtë paraqiten prioritetet për të arritur standartet Europiane të cilësisë së ajrit:

- Të vazhdohet me krijimin e një kuadri të qartë politik që përfshin, aty ku është e pershtatshme, legjislacionin dhe/ose masat jo rregullatore si incentivat financiare;

- Te sigurohet një planifikim më i mirë, menaxhim më i mirë dhe mënyra më të mira të përdorimit të progresit teknologjik në sektorët e industrisë dhe transportit;
- Te vazhdohet investimi në edukimin dhe ndergjegjesimin e publikut për të influencuar kështu në sjelljen individuale;

### 3.1.1 Ndryshimet Klimatike

Qeveria Shqiptare e njëj rendësinë e Ndryshimeve Klimatike, shkaktuar nga rritja e gazeve me efekt serre (GHG) si dhe nevojën për marrjen e masave efektive për të reduktuar pasajat e tyre<sup>8</sup>.

Ndryshimet klimatike dhe ndotja e ajrit janë të lidhura ngushtesisht. Pikerisht, ajri i ndotur ka efekte negative në shëndetin e njeriut dhe ekosistemet; në shtresën e sipërme të atmosferës ajri i ndotur ndikon në klimën globale duke ndikuar në shtresën e ozonit, e cila na mbron në nga efektet e demshme të rrezeve të diellit.

Lidhja e ngushtë midis klimes dhe cilesisë së ajrit reflektohet gjithashtu në ndikimin e ndryshimeve klimatike në nivelet e ndotjes së ajrit. Në të vertetë bazuar në skenaret e projektuara për të ardhmen dhe në mungesë të reduktimit të emisioneve shtese, Paneli Nderqeveritar mbi Ndryshimet Klimatike (IPCC) ka projektuar për të ardhmen “rënien e cilesisë së ajrit në qytete”, si rezultat i ndryshimeve klimatike.

Rëndësia e ndryshimeve klimatike si një çështje mjedisore me rëndësi globale është rritur shumë në vitet e fundit, dhe Qeveria e Shqipërisë e ka njohur nevojën e emisioneve të gazeve serre<sup>9</sup> në atë nivel që do të parandalojë ndërhyrjen antropogjenike si rrezik për sistemin eklimes. Fokusi kryesor i Qeverisë për ndryshimet klimatike është të përmirësojë eficienten e energjisë në të gjithë sektorët në mënyrë që të reduktojë kërkesën për energji dhe nivelet e emisioneve. Politikat mjedisore të Qeverisë do të zhvillohen duke konsideruar ndikimin e tyre në ndryshimet klimatike dhe në shkarkimet e gazeve sere. Objektivat për reduktimin e gazeve serre aty ku është praktikisht e mundur dhe e ndjeshme do të integrohen duke ndjekur politika sinergjike të dobishme për cilesinë e ajrit dhe ndryshimet klimatike. Në vecanti:

- Politika ose zhvillime specifike, për industrinë, për transportin, energjinë, etj., duhet të marrin në konsideratë ndikimin e shkarkimeve në cilesinë e ajrit dhe ndryshimeve klimatike nga pikëpamja e konsumit të energjisë dhe përmirësimit të teknologjisë;
- Masat në nivel kombëtar duhet të hartohen dhe zbatohen për të përmirësuar cilesinë e ajrit në nivel lokal dhe/ose për të reduktuar ngrohjen nga efekti i gazeve sere, duke inkurajuar përdorimin më eficient të energjisë;

<sup>8</sup> Shqipëria është bërë pale në Konventën Kuadër të Kombeve të Bashkuara për Ndryshimet Klimatike që në 1995 dhe ratifikoi Protokollin e Kiotos në vitin 2004.

<sup>9</sup> Gazet kryesore serre janë: CO<sub>2</sub>, metani, dhe oksidet e azotit. Të tjera gaze serre të rëndësishme janë kloroflorkarbonet (CFCs). Keta janë ftohes të prodhuar nga njeriu dhe që janë përgjegjës për hapjen e vrimes së ozonit në polët e Tokës. Ndotja mendohet se është një shtesë e gazeve natyrore me efekt serre duke shkaktuar rritjen e temperaturës së sipërfaqes së Tokës. Disa nga gazet serre qëndrojnë në atmosferë për një kohë të gjatë, kështu që është e rëndësishme të merren masa për të reduktuar këto ndotje sa më heret të jetë e mundur.

## 3.2 Qellimi, Masat dhe Objektivat

Publiku në përgjithësi dhe mjedisi natyror janë të ndikuar nga ndotja e ajrit. Transporti rrugor, industria, bujqësia dhe sektori shtëpiak janë sektoret kryesore që kontribuojnë në ngarkesën e përgjithshme të shkarkimeve të ndotesve në ajër.

Qeveria shiptare ka si qëllim të vendosë standarde të cilësisë së ajrit për përqendrimet në nivelin e tokës të ndotesve të ajrit, në përputhje me standartet e BE dhe është e angazhuar të arrijë ato ku është e mundur, duke marrë të gjitha masat e nevojshme zbatuese.

### 3.3.1 Transporti Rrugor

Nivelet më të larta të përqendrimeve të  $\text{NO}_2$  dhe  $\text{PM}_{10}$  të vrojtuar në shumicën e zonave urbane shkaktohen nga transporti dhe në veçanti nga transporti rrugor. Vlerësimi nga ana sasiore e kontributit të këtij sektori është e rëndësishme, pasi shumica e popullsisë shqiptare jeton dhe punon në zona të tilla.

Fale zhvillimeve teknologjike, dhe në përgjigje ndaj legjislacionit Europian të standardeve të emetimeve, makinat e reja vazhdojnë të jenë akoma më të pastra, më pak të zhurmshme dhe më pak të demshme për mjedisin. Megjithatë numri i automjeteve po rritet në mënyrë të vazhdueshme.

Qeveria ka pranuar se është e nevojshme të merren masa për të kontrolluar shkallën e erritjes së trafikut, performancës mjedisore të automjeteve dhe rritjen e ndergjegjesimit të publikut rreth ndikimeve në mjedis të emisioneve në ajër nga transporti.

Qeveria është zotuar të:

- Sigurojë që të gjithë modelet e makinave që vijnë në Shqipëri të plotësojnë standartet Europiane të emetimeve;
- Zbatojë kontrollin e shkarkimeve të automjeteve si pjesë e procedurave vjetore të testimit të makinave;
- Forcojë kontrollin e shkarkimeve të automjeteve afër rrugëve dhe të vendosën gjopa fikse neqoftese veturat nuk i plotësojnë limitet ligjore;
- Të nxisë përdorimin e karburanteve dhe makinave më të pastra përmes taksave të diferencuara.

### 3.3.2 Emetime nga burimet më të mëdha industriale

Legjislacioni që rregullon shkarkimet e ndotesve në ajër nga burimet industriale është hartuar, por mbetet shumë e rëndësishme që të ketë një përpjekje të vazhdueshme rregullatore për të forcuar mekanizmat e tilla. Shqipëria së fundmi ka transpozuar direktivën e BE të parandalimit dhe kontrollit të integruar të ndotjeve, IPPC Directive (96/61/EC), dhe një përqasje me fazë për zbatimin e ligjit për lejet mjedisore për instalimet e mëdha industriale është në proces mbi, duke përfshirë limitet e shkarkimeve të lidhura me përdorimin e Teknikave më të Mira të Disponueshme (BAT).

Qeveria shqiptare do të forcojë kapacitetet e inspektoratit kombëtar të mjedisit për kryerjen e matjeve të shkarkimeve nga burimet e palevizshme dhe forcimin e organizimit të punës në terren.

### 3.3.3 Bujqësia

Bujqësia kontribuon dukshëm në emisionet e gazeve me efekt sërre dhe ndotes të tjera, veçanërisht amoniaku NH<sub>3</sub>. Gjithashtu është sektori që ndikohet më së shumti nga efektet e ndryshimeve klimatike. Duke pasur parasysh shqetësimet serioze që ngrihen lidhur me sasine dhe ndikimin e emisioneve në ajër nga bujqësia, duhet të ndiqen politika dhe të hartohen rregulla në mënyrë që të bëhet progress real në reduktimin e këtyre emisioneve dhe në ndikimet e tyre mjedisore.

### 3.3.4 Sektori shtëpiak

Shumë shqiptarë përdorin oxhaqe dhe soba druri për djegien e drurit për ngrohjen e shtëpive të tyre. Megjithatë druri është një burim lende djegëse e rinovueshme, pajisjet djegëse të drurit emetojnë sasira të konsiderueshme të ndotesve. Reduktimi i emisioneve nga sektori rezidencial i djegies së drurit paraqet një mundësi të mirë për përmirësimin e cilësisë së ajrit.

Djegia e pakontrolluar e mbetjeve urbane në ajër të hapur, në mënyrë spontane ose të qëllimshme, është kontribuesi më i rëndësishëm në emisionet e PCDDs<sup>10</sup> dhe PCDFs<sup>11</sup>. Shkalla e dobët e mbledhjeve të mbetjeve në zonat rurale të vendit bëjnë djegie të konsiderueshme të mbetjeve në oborret e shtëpive dhe neper rrugë, në mënyrë që të reduktonin volumet dhe të largonin aromën. Gjithashtu një pjesë e djegies së pakontrolluar, është bërë për të risjelle rrjedha të vlefshme mbetjesh si metalet. Aktivitete të tilla po ndodhin gjithashtu në vendgrumbullime të pakontrolluara.

### 3.3.5 Adoptimi i standardeve ligjore nga Bashkimi Europian

Qeveria Shqiptare është zotuar të arrijë një ajër më të pastër nepermjet transpozicionit të plote dhe zbatimit të direktives së BE 2008/50/EC si dhe direktivave të tjera të lidhura me të (dhe rregulloret). MMPAU është duke ndermarre një sërë veprimesh për të arritur në mënyrë graduale transpozimin e deirektivës 2008/50/EC, duke përfshirë:

1. Përgatitjen dhe draftimin e një ligjit të ri,
2. Përgatitjen dhe draftimin e procedurave të reja administrative, udhëzuesve dhe standardeve,
3. Përgatitja e një Plani Kombëtar për të siguruar zbatimin e plote dhe përforcimin e direktives 2008/50/EC në Shqipëri.

### 3.3.6 Përmirësimi i inspektimit dhe forcimi i zbatueshmërisë së legjislacionit

Qeveria do të vazhdojë të forcojë zbatimin e legjislacionit të cilësisë së ajrit për të siguruar që inspektimi dhe rregullat për forcimin e zbatueshmërisë së legjislacionit të lidhur me cilësinë e ajrit të jenë sa të jetë e mundur proporcionale, eficientë dhe të barabarta.

Një shkallë e plote programesh dhe asistence teknike për edukimin duhet të nxitet për të forcuar më tej Inspektoriatin Kombëtar të Mjedisit dhe në mënyrë të drejtë të përmirësojë kapacitetet e tij për kryerjen

---

<sup>10</sup> Dibenzodioksinat e Poliklorinuar (PCDDs), ose thjesht dioksinat, janë një grup I komponimeve organike të polihalogjenuara që janë ndotes të dukshme të mjedisit, dhe të dyshuar si kancerogjene për njeriun.

<sup>11</sup> Dibenzofuranet e Poliklorinuar (PCDFs) janë një grup I komponimeve organike të polihalogjenuara të cilët janë ndotes toksike. Ato njihen si mutagjenik, teratogjenik dhe të dyshuar si kancerogjene

e inspektimeve te burimeve te ndotjes se ajrit, te verifikoje perputhshmerine, te investigoje shkeljet, thyerjet e ligjit, dhe t'u pergjigjet ankesave te qytetareve rreth ndotjes se ajrit dhe leshimit ne menyre aksidentale te kontaminuesve te ajrit.



## 4 Politikat

Ne menyre që të sigurojë që përmirësimet e cilësive së ajrit të ndodhin si në vendet ku tejkalimet e ndotesve monitorohen apo parashikohen ashtu edhe në vende të tjera në Shqipëri, qeveria do të:

1. Përmirësojë cilësinë e ajrit nepermjet përfshirjes së ceshtjeve të cilësive së ajrit në planifikimin e transportit, planifikimin e përdorimit të tokës, si dhe në kuadrin e proceseve të politikave me të gjera si për shembull ndryshimet klimatike, si dhe adoptimi i politikave të shëndetit dhe të energjisë;
2. Mundësojë, nepermjet MMPAU, mbështetje ndaj njesive të qeverisjes vendore për dorezimin e kesaj strategji të CAM. Kjo do të bëhet me se shumti nepermjet ofrimit të asistencës ndaj procesit të planifikimit të menaxhimit të cilësive së ajrit në nivel lokal për identifikimin e zonave që kalojnë objektivat e cilësive së ajrit dhe gjithashtu duke implementuar plane veprimi për të përmirësuar cilësinë e ajrit brenda këtyre zonave;
3. Sigurojë që zonat që aktualisht kanë arritur objektivat e cilësive së ajrit të vazhdojnë të bëjnë një gjë të tillë;
4. Vazhdojë të përmirësojë monitorimin e cilësive së ajrit;
5. Mbështesë në menyre të vazhdueshme adoptimin dhe zbatimin e planeve të menaxhimit të cilësive së ajrit në nivel lokal;
6. Sigurojë që veprimet e qeverisë nuk do të kenë një efekt të demshëm në cilësinë e ajrit;
7. Nxitja e ndergjegjesimit publik.

### 4.1 Politikat/objektivat për monitorimin

Sistemi i monitorimit të ajrit do të bëhet shtylla e programit të menaxhimit të cilësive së ajrit në vend. Monitorimi i ajrit të mjedisit do të përdoret për një shumëllojshmeri qëllimesh në menaxhimin e cilësive së ajrit. Menaxhimi i cilësive së ajrit përfshin një cikël të vendosjes së standardeve dhe objektivave, hartimit dhe zbatimit të strategjive të kontrollit, vlerësimit e rezultateve të këtyre strategjive të kontrollit dhe matjen e progresit.

Të dhënat e monitorimit të mjedisit kanë shumë përdorime gjatë gjithë këtij procesi, si përcaktimi i përputhshmërisë me standartet e CAM, karakterizimi i cilësive së ajrit dhe trendeve, vlerësimi i rrezikut në shëndet dhe ndikimeve në ekosistem, zhvillimi dhe vlerësimi i strategjive të kontrollit të shkarkimeve; vlerësimi i marrëdhënieve burim-receptor; sigurimi i të dhënave si input për të vënë në punë dhe

vlerësuar modele si dhe matja e progresit të përgjithshëm të programeve të kontrollit të ndotjes së ajrit. Të dhënat e monitorimit të ajrit sigurojnë përgjigjesi për progresin e strategjive të shkarkimit nepërmjet ndjekjes së trendeve afatgjata të ndotësve. Këto të dhëna përbejnë gjithashtu bazën për parashikimin e cilesisë së ajrit dhe raporteve të tjera publike të cilesisë së ajrit. Ato mund të sigurojnë informacion të vlefshëm për impakte me të gjera në ekosistem.

Një element kryesor i kësaj strategjie është të sigurojë që sistemet e monitorimit të ajrit të mjedisit të behen një pjesë e rëndësishme e programit të menaxhimit të cilesisë së ajrit të vendit.

Duke parë këto situata, objektivat gjithëpërfshirës të Qeverisë Shqiptare për monitorimin e ajrit janë:

1. Të sigurojë që rrjetet ekzistuese të monitorimit të rikonfigurohen për të qenë të përputhje me nevojat bazike mjedisore dhe programatike për menaxhimin aktual të mjedisit;
2. Të sigurojë që llojet e monitorimit të kerkuara të jenë të pershtatura me natyrën dhe permasat e burimit dhe të ndotësve që janë marrë në shqyrtim.
3. Të kerkojë menyrë për të integruar rrjete të ndryshme monitorimi ku mundësite për integrim ekzistojnë, dhe të rrisë mbikqyrjen e Agjencisë Kombëtare të Mjedisit ndaj këtyre rrjeteve;
4. Të përmirësojë kompetencat shkencore dhe teknike të AKM për të siguruar të dhëna të cilesisë së lartë; dhe
5. Të përmirësojë ruajtjen e të dhënave, shpërndarjen e tyre dhe të analizimin e të dhënave në mënyrë që njesitë e qeverisjes lokale, kerkuesit dhe publiku i gjere të kenë akses të përmirësuar ndaj të dhënave të monitorimit të mjedisit, si në terma të të dhënave të plota ashtu edhe në afate kohore.

## 4.2 Politika të reja për tu konsideruar

Masa shtese të politikave duhet të implementohen (pasi janë marrë parasysh kostot), duke ndjekur shembullin e shumë shteteve anetare të BE për të arritur përmirësime të ndjeshme të ekosistemeve dhe habitateve kombëtare dhe për të ndihmuar Qeverinë Shqiptare që të jetë sa më afër objektivave të cilesisë së ajrit duke eliminuar një numër të madh të zonave ku mund të kemi një tejkalim të niveleve limite të ndotësve të ajrit.

### 4.2.1 Reduktimi i shkarkimeve nga automjetet

Qeveria inkurajon përdorimin e karburanteve, teknologjive dhe automjeteve të pastër, për shembull nepërmjet aksizes së shkallëzuar të automjeteve dhe takses së diferencuar të lendeve djegese.

Qeveria do të vazhdojë të eksplorojë mundësi për të reduktuar ndotjen e ajrit në këto zona bazuar në zhvillimet në të ardhmen:

- Një program nxites për të hequr nga përdorimi automjetet me ndotese;
- Një skemë kombëtare të cmimit të rrugëve
- Një program nxites për adoptimin e standardeve të reja dhe me të rrepta Europiane të emetimeve nga automjetet (Euro-standarde);
- Një program për rritjen e automjeteve me shkarkime të ulëta;

#### 4.2.2 Reduktimi i Shkarkimeve Industriale

Qeveria është e mendimit se kontributi i cdo burimi industrial në përmirësimin e cilësisë së ajrit në nivel lokal dhe rajonal duhet të matet dhe siguri i pajisjeve për kryerjen e kontrollit të shkarkimeve nga këto burime është i domosdoshëm. Qeveria do të eksplorojë mundësinë e:

- Promovimit të eficientës së energjisë në teknologjitë e reja në industri.
- Prezantimit të monitorimit online të emetimeve nga oxhaqet e subjekteve industriale për të siguruar përputhshmërinë me vlerat limite të ndotesve.
- Promovimit të përdorimit të burimeve të energjisë të rinovueshme.
- Prezantimi i skemave të granteve ose të rimbursimit për përmirësimet në eficienten e energjisë

#### 4.2.3 Reduktimi Emisioneve nga sektori Bujqësor

Qeveria e pranoi nevojën për të zhvilluar strategjitë për të menaxhuar dhe reduktuar emisionet nga sektori bujqësor, veçanërisht gazet sere.

Qeveria do shqyrtojë mundësinë për të përcaktuar veprimet më të pershtatshme të integrueshme dhe të qëndrueshme në mënyrë që të reduktojë impaktet e ndryshme nga bujqësia në cilësinë e ajrit. Në mënyrë specifike, qëllimi është të zhvillohen masa që synojnë zvogëlimin e impaktit të bujqësisë në ndotjen e ajrit dhe ndryshimin e klimës duke i stimuluar fermeret të:

- përdorin lëndet djegëse fosile në mënyrë efikase
- të reduktojnë humbjen e nxehtësisë në serra
- të përdorin burime energjish alternative
- të përdorin plehun në mënyrë efikase
- të reduktojnë humbjen e amoniakut nga gropat e ruajtjes së jashtëqitjes së kafsheve
- të reduktojnë djegien e mbetjeve të fermave dhe të kashtes

#### 4.2.4 Reduktimi i shkarkimeve nga sektori rezidencial

Qeveria do të eksplorojë mundësinë e:

- Promovimit të izolimit termik dhe reduktimit të përdorimit të panevojshëm të energjisë për sistemet e ngrohjes dhe të ftohjes në banesa.
- Prezantimit të standardeve të produkteve për boilerat shtëpiake.
- Nxitjes së përdorimit të sistemit të ngrohjes diellore në ndërtesat e banimit
- Përmirësimi i grumbullimit të mbetjeve dhe asgjësimi i sigurt i mbetjeve në zonat rurale.

### 4.3 Masat lokale

Cilësia e mjedisit lokal, që përfshin cilësinë e ajrit, është identifikuar si një nga prioritetet e qeverisë. Në këtë dokument, masat në nivel lokal janë konsideruar në princip, pasi nuk mund të specifikohen ekzaktesisht në këtë strategji se cila trajton masat specifike kombëtare. Megjithatë, masat lokale janë luajne një rol të rëndësishëm në arritjen e objektivave të strategjisë dhe Qeveria e Shqipërisë përkrah adoptimin e tyre. Këto mund të përfshijnë, por nuk janë të limituara ndaj:

- Përmirësimi i transportit publik, rritja e vendeve të parkimit dhe zonave të gjelbra,

- Krijimi i zonave të kufizuara të trafikut,
- Rritja e ndergjegjesimit të publikut për cilësinë e ajrit,
- Rritjes së ndergjegjesimit për mënyra pro-mjedisore të ngarjes së automjeteve,
- Përdorimit të filtrave dhe sistemeve me konvertues katalist për kontrollin e shkarkimeve të gazta të automjeteve,
- Reduktimi i ndotjes nëpërmjet përdorimit të automjeteve dhe karburanteve jo të demshëm për mjedisin në transportin publik, përmes zëvendësimit të autobusëve me naftë me autobusë hibrid,
- Promovimi i mënyrave alternative dhe më të qëndrueshme të transportit të automjeteve,
- Forcimi i të inspektimit të emisioneve dhe programeve të kontrollit për automjetet,
- Rritja e ndergjegjesimit rreth zakoneve të ngarjes së automjeteve në mënyrë miqësore me mjedisin.

## 5 Pergjegjesia, monitorimi dhe vleresimi

Efektiviteti i çdo strategjie duhet të monitorohet në mënyrë periodike për të siguruar që objektivat dhe qëllimet po arrihen. Indikatorët mund të përdoren për të monitoruar efektivitetin e një strategjie, dhe duhet të jenë të thjeshtë për tu përdorur si dhe transparente në përdorimin e tyre.

Ka një numër të indikatorëve të mundshëm për tu përdorur në monitorimin e efektivitetit të strategjise. Disa indikatorë mund të sigurojnë evidenca direkte për përmirësimin e cilësive së ajrit, disa të tjera që mundesojnë një tregues të ndryshimeve në fusha të tjera të politikave që janë të prirura për të përmirësuar cilësinë e ajrit.

### 5.1 Koordinimi dhe ndërgjegjesimi

Menaxhimi i cilësive së ajrit dhe veprimet për të përmirësuar cilësinë e ajrit duhet të zbatohen nga një numër palesh të interesuara. Zbatimi i çdo strategjie të cilësive së ajrit duhet të jetë i varur nga plotësimi i nevojave të komunitetit me të cilin ka lidhje. Njerezit në Shqipëri duhet të behen të ndërgjegjshëm për problemet e ndotjes së ajrit në qytetet e tyre dhe të bien dakort që masat kundër ndotjes janë të nevojshme. Masat e komandës dhe të kontrollit behen me efektive kur njerezit japin mbështetjen dhe bashkëpunimin e tyre.

Komunikimi dhe bashkëpunimi është çelësi që siguron që masat që dalin nga kjo strategji të implementohen. Puna e vazhdueshme e Qeverisë është qendrore dhe esenciale për implementimin e kësaj strategjie, dhe MMPAU do të kerkojë të dhëna/inputs nga palët e interesuara të identifikuar në këto raporte për të siguruar që implementimi i kësaj strategjie të jetë efektiv. MMPAU do të sigurojë gjithashtu që cilësia e ajrit të konsiderohet në mënyrë të pershtatshme brenda proceseve të planifikimit të politikave, duke përfshirë ndonjë politike specifike të cilësive së ajrit aty ku është e aplikueshme;

## 5.2 Njesite mjedisore dhe ekspertet mjedisore

MMPAU do të mbikeqyre punën dhe bashkepunimin ndërmjet institucioneve që punojnë me CAM. Institucionet kryesore janë AKM dhe ISHP por edhe institucione të tjera mund të përfshihen në aktivitete speciale dhe matje. MMPAU do të kryesojë grupet e punës ku merren vendime të rëndësishme dhe në raste polemikash, është MMPAU që merr vendimet finale për të siguruar që burimet e rralla të përdoren sa më mirë të mundën.

Vendime të rëndësishme të rëndësise kombëtare mund të jenë vendime mbi zonat e grumbullimit dhe zonimit, vecanerisht zona me probleme me CAM, vendet e monitorimit, ndotës që janë për tu monitoruar në zona të caktuara dhe prioritizimi i aktiviteteve të reduktimit të emetimit, koordinimi me njesitë e qeverisjes vendore, agjensitë rajonale të mjedisit dhe inspektoratet.

Kapaciteti i stafit të grupit CAM në MMPAU, AKM dhe ISHP do të rritet dhe programe trajnimi do të iniciohen për të siguruar që ekspertiza baze në monitorimin dhe vlerësimin e CAM të transferohet nga ekspertët ndërkombëtarë.

## 5.3 Monitorimi i progresit

MMPAU do të përdorë një set indikatorësh për të monitoruar progresin, për të siguruar që zbatimimi i kësaj strategjie po rezultojnë në benefite maksimale për sa i përket cilësisë së ajrit. Progresi do të rishikohet në mënyrë të rregullt së brendshmi nga MMPAU nëpërmjet strukturës së AKM.

Rrjeti i monitorimit mund të përdoret direkt për të raportuar mbi trendin e përqendrimit të ndotësve në ajër.

Disa indikatorë të cilësisë së ajrit përfshijnë:

- Reduktimi i përqendrimit të dioksidit të azotit brenda qyteteve kryesore të vendit.
- Numrin e ditëve kur ndotja e ajrit është brenda normave ose më e lartë se standardet.

Monitorimi i progresit do të përfshijë:

- Hartëzimi i burimeve kryesore të ndotjes, dhe krijimi i një baze të dhënash të shkarkimeve kombëtare në ajër.
- Vlerësimin e rezultateve të monitorimit të CAM për krijimin e zonave dhe grumbullimeve duke përfshirë planet e monitorimit.
- Implementimin e QA/QC për monitorimin e CAM.
- Përcaktimin e një laboratorit të Referencës Kombëtare për CAM.
- Kryerja e një vlerësimi paraprak.
- Hartimi i planeve për përmirësimin ose mirëmbajtjen e CAM në grumbullime dhe zona.
- Raportimi i gjetjeve në Agjensinë Europiane të Mjedisit dhe institucioneve të tjera të cilëve Shqipëria është e detyruar të raportojë të dhëna mbi CAM.
- Prezantimin e një modeli dispersioni për dhënie të lejeve.
- Prezantimi i një sistemi modeli të CAM për vlerësim lokal dhe rajonal të CAM.

## **5.4 Raportimi i performances**

MMPAU do ti raportoje rregullisht qeverise mbi progresin e zbatimit te strategjise.

## 6 Kuadri ekonomik dhe implikimet financiare

Per implementimin e masave shtese te politikave, eshte bere nje vleresim i kostove. Vleresimi i fondeve eshte bazuar kryesisht ne te ashtequajturen metoda lart-posht, ku kostot e investimit dhe kostot e operimit vleresohen ne baze te te dhenave aggregate ne nivelin e sektoreve dhe nensektoreve te vrojtuar.

Kjo metode eshte e pranueshme per analizat qe perdoren per te identifikuar madhesine e kostove pa dhe ne detaje mbi veprimet individuale. Disa te dhena jane marre ne menyre direkte nga sektori privat ose qeverite locale nepermjet programeve te investimit te kostove qe jane implementuar, ose/dhe do te implementohen. Vleresimet me precize jane bere per nje segment kostosh qe do te financohet nga buxheti i qeverise. Per kete arsye ne perdorem te dhenat e marra nga buxheti afatmesem i periudhes 2013-2015.

**Tabela 3: Kostot totale ne strategjine e cilesise se ajrit te mjedisit**

	Tipi i kostos	Fondet (€ milion)
1	Kostot e vleresuara te reduktimit te emetimeve te automjeteve	490
2	Kostot e vleresuara per reduktimin e emisioneve industriale	11
3	Kostot e projekteve pilote per reduktimin e <i>emisioneve</i> shtepiake	90
4	Kostot e vleresuara per menaxhimin e cilesise se ajrit	1.3
5	Kostot e vleresuara te implementimit te direktives 2008/50/EC <sup>12</sup>	2.2
	Total	494.5

Nga kostot totale vetem nje pjese e vogel e 1.3 milion EUR do te financohet nga buxheti. Kostot e tjera paguhen nga ndotesit, subjektet fizike, nepermjet taksave/detyrimeve te ndryshme dhe investimeve direkte. Fondet publike, ne formen e transfertave direkte ndaj autoriteteve Mjedisore, jane te nevojshme per implementimin e strategjise. MMPAU duhet te planifikojne ne nje buxhet afatmesem fondet e mjaftueshme per implementimin e strategjise. Ne vijim paraqitet nje skice e grupeve individuale te kostove.

<sup>12</sup> Per me shume detaje referoju Planit per Zbatimin e Direktives Specifike 2008/50/EC



## 6.1 Kostot e vleresuara të reduktimit të emisioneve nga automjetet

Vendosja e taksës së rrugëve është një sistem që i ngarkon shoferet të reflektojnë mbi përdorimin e makinës, ku shoferet që e frekuentojnë shpesh rrugën duhet të paguajnë më shumë se shoferet që e përdorin rrallë rrugën. Normalisht, skicohen skema për të inkurajuar shoferet që të përdorin rrugë më pak të ngarkuara nga trafiku ose të ngasin në kohën kur rruget nuk janë të ngarkuara nga trafiku.

Prezantimi i një skeme të taksimit është e kushtueshme për shkak të kostove operacionale dhe kostove të mirëmbajtjes të të gjithë sistemit. Këto kosto variojnë nga:

- Parashikime të shërbimit: parashikimi i transportit alternativ nga makinat, trajnimi i stafit, shërbime të klientit si dhe menaxhimi i bazës së të dhënave, etj.
- Zgjerime të infrastrukurës: kamera, pagesa dhe sistemi i kontrollit të inspektimit etj.

Normale që këto kosto duhet të balancohen me të ardhurat e mbledhura dhe kostot e lidhura me trafikun e rrugëve: kohë udhëtimi e paparashikueshme, dëmi mjedisor, humbja e produktivitetit etj.

Një qeverisje e mirë dhe bashkëpunim efektiv ndërmjet palëve të interesuara është e rëndësishme.

Palet kyçe të interesuara mund të përfshijnë:

- Qeverisja qendrore, meqë mund të kërkojë legjislacion kombëtar për lejimin e taksimit të rrugëve.
- Qeveritë lokale dhe rajonale (në varësi të rrethanave), përgatisin politikën që lejojnë taksimin dhe planifikojnë skemën e operimit.
- Autoritetet e transportit, që kujdesin për planifikimin e shërbimeve për të lejuar aksesin e zonave të prekuara nga skema e taksimit.
- Autoritetet e planifikimit urban, që përpunojnë metoda të përdorimit të terrenit për të përforcuar taksimin.
- Bizneset gjithashtu luajnë një rol kyç në suksesin e skemës. Impaktet e skemës në sektorin privat janë të ndryshme dhe mund të jenë të dobishme ose të kushtueshme.

Pranueshmëria e një skeme të taksimit të rrugëve varet përveç shumë gjërave të tjera në koston e tij, vecanërisht si një proporcion i të ardhurave të marra. Janë publikuar disa vlerësime të kostove. Sipas këtyre litaraturave vlerësimet e kostove bazuar në skemën zvicerane të taksimit të rrugëve janë 415 milion €<sup>13</sup>.

Kuadri ligjor dhe institucional është çelësi kryesor për suksesin sepse siguron një bazë të gjere për çdo skemë. Në këtë fazë, qeveria duhet të vendosë bazën ligjore për lejimin e skemave të taksimit të rrugëve. Pastaj, autoriteti ose autoritetet lokale do të jenë përgjegjëse për operimin e skemës dhe sigurimin e procedurave eficientë dhe të drejta të inspektimit për ndjekjen e gjorbave rezultuese. Autoritetet e caktuara duhet të kenë mandatin për të bërë punën dhe kapacitetin për të mbajtur përgjegjësitë e tyre.

Sfida është vendosja e çmimeve që në mënyrë të arsyeshme përshtasin kërkesën me ofertën. Koncepti që shtrihet pas taksimit të rrugëve është teoria ekonomike e 'Taksimit të kostove marxhinale'. Taksa nuk

---

<sup>13</sup> Për më shumë informacion shih "The Acceptability of Road Pricing", publikuar nga RAC Foundation, London 2011

duhet të prezantohet si 'thjeshtë një tjetër taksë', dhe prandaj është kritikë që shfrytëzimi i fondeve të jete të pranueshëm dhe atraktive për njëzëti. Përpara implementimit të skemës së taksimit të rrugëve, rekomandohet ngritja e qendrave të kontrollit të trafikut në qytetet e mëdha.

Bashkia e Tiranës ka vendosur një qendër për trafikun kontrolluar, të financuar nga një hua l marre nga EBRD. Kostoja e projektit është 8.2 milion €. Projektet pilot mund të implementohen në disa bashki të mëdha me një kosto totale prej 50 milion €.

#### *Programi i automjeteve me emisione të ulëta*

Qeveria mund të drejtojë një program për unkurajimin e blerjes së automjeteve me emisione të ulëta ose/dhe një tjetër program për të hequr nga përdorimi makinat e prodhuara përpara 1995. Qeveria duhet të caktojë një fond prej të pakten 15 milion EUR për të iniciuar programet për një periudhë prej 3-5 vjetësh. Numri i përfituesve mund të arrijë deri në 20 mijë ose afërsisht 6% e njëzëti ose/dhe kompanive që kanë një automjet.

**Tabela 4: Kostot e reduktimit të emisioneve të automjeteve**

Aktivitetet	Kostoja (€ milion)	Shenim
Ngritja e qendrave të kontrollit të trafikut (4-5 qendra)	50	Qeveria mund të suportoje Bashkitë e mëdha me problemin në ndodjen e ajrit për të kopjuar projektin e implementuar në Tiranë
Programi i subvencionimit për eliminimin e shumicës së automjeteve ndotëse.	15	Numri i përfituesve mund të arrijë deri në 20 mijë njëzëti në varësi të skemës
Programet e subvencionimit për rritjen e automjeteve me emisione të ulëta.	10	Numri i përfituesve mund të arrijë deri në 15 mijë njëzëti në varësi të skemës
Vlerësimet e kostos së bazuar në skemën zvicerane të taksimit të rrugëve.	415	310 milion - Kostot e investimit  104 milion - Kostot vjetore të operimit (duke përfshirë inspektimin dhe amortizimin e pajisjeve)
<b>Totali</b>	<b>490</b>	

## 6.2 Kostot e vlerësuara për reduktimin e emisioneve industriale

IFC, një anëtar i Grupit të Bankës Botërore, me suportin e Qeverisë së Kanadës, është duke ndihmuar Bankën Credins Albania për zgjerimin e financimit të projekteve të energjisë së rinovueshme dhe eficientes së energjisë, duke promovuar përdorimin efiçent të burimeve dhe reduktimin e emisioneve të gazeve sere. IFC do të mundësojë €10 milion në financimin për bankën, duke përfshirë deri në €1 milion nga IFC-Canada Programi për Ndryshimet Klimatike. Kjo do të ndihmojë bankën në dhenien e huave për

kompanite shqiptare të interesuara për investimin në teknologji të energjisë eficientë si dhe në projektet e energjisë së rinovueshme.

### 6.3 Kostot e vlerësuara për reduktimin e emisioneve nga sektori shtëpiak

Stoku ekzistent i ndërtesave në Shqipëri nuk është i izoluar dhe në shumicën e rasteve elektriciteti përdoret për ngrohjen e hapësirave. Humbjet kryesore të nxehtësisë në ndërtesa janë ato të transmetimit të nxehtësisë nëpërmjet mureve, çative dhe taracave sidomos në ndërtesat e ndërtuara para viteve 90.

Banorët residentialë janë përgjegjës për 60% të të gjithë elektricitetit të konsumuar në Shqipëri dhe ka rrjedhimisht një potencial me të madh për sa i përket ruajtjeve të energjisë. Investimet në eficientë të energjisë ofrojnë shumë benefite për shtëpitë individuale, duke përfshirë reduktimin e kostove mujore energjitike dhe përmirësimin e standardeve të jetesës. Këto benefite mund të arrihen nëpërmjet prezantimit të më shumë teknologjive dhe proceseve eficientë. Për shembull, një sistem eficient ngrohjeje në një shtëpi të mirë-isoluar redukton sasinë e energjisë së përdorur dhe përmirëson cilësinë e ajrit të brendshëm.

Afersisht 15,873 kWh në vit duhet për të nxehur dhe ftohur një shtëpi 150 m<sup>2</sup>. Pas izolimit, sasia bie në 10,317 kWh ose 35%. Izolimi pra rezulton në kursim të energjisë prej 5,555 kWh në vit, afersisht 89,991 Lekë në vit ose 35% të fakturës së energjisë për ngrohjen dhe ftohjen.

Ngrohja e ujit mund të jetë përgjegjëse për 14%-25% të energjisë së konsumuar në shtëpi. Në Shqipëri elektriciteti përdoret zakonisht për ngrohjen e ujit. Fakturat elektrike mund të reduktohen nëpërmjet përdorimit të paneleve diellore për ngrohjen e ujit. Përdorimi i paneleve diellore në një sipërfaqe prej 2-4 m<sup>2</sup> të instaluar në terrace/catë të ndërtesës për ngrohjen e ujit, redukton energjinë e përdorur për këtë qëllim në më shumë se 60%.

Sektoret kryesore në të cilat duhet të fokusohen përpjekjet janë ndërtesat residentialë dhe ndërtesat publike (si kopshtet, shkollat, universitetet, ndërtesat administrative, etj.). Sipas specialistëve shqiptarë kostot e ndërtimit mund të rriten me vetëm 3% nëse aplikohen teknikat e izolimit.

Qeveria mund të iniciojë programe pilotë mbi izolimin termik kryesisht në zonat urbanë për të reduktuar emisionet e gazeve sere si dhe në të njëjtën kohë për të reduktuar konsumimin e burimeve energjitike për ngrohje.

**Tabela 5: Kostoja e projekteve pilote per reduktimin e emisioneve shtepiake**

Aktivitetet	Kostoja(€ milion)	Shenime
Suporti per izolim termik ne ndertesat rezidenciale	50	Suporti mesatar per shtepi eshte € 500. Bashkete me ndotje te larte te ajrit nga burimet e ngrohjes, rajonet me disavantazh ekonomik dhe rajonet me norma te larta papunesie duhet te perfitojne nga suporti ne formen e subvencioneve.
Prezantimi i standardeve te produkteve per boilerat shtepiake.	40	Suport per kompanite e ndertimit qe te prezantojne keto standarte. Nje metode partneriteti privat-publik duhet te aplikohet.
<b>Totali</b>	<b>90</b>	

#### 6.4 Kostot e vleresuara per menaxhimin e cilesise se ajrit

Pergjegjesite kyce te perfshira ne menaxhimin e kualitetit te ajrit jane:

- planifikimi, organizimi, kontrolli dhe koordinimi i monitorimit ne nivele kombetare dhe lokale,
- pergatitja e udhezuesve teknike,
- monitorimi dhe procesimi i te dhenave,
- sigurimi i cilesise,
- skedimi i te dhenave,
- implementimi i rregullave, dhe
- raportimi.

Ne lidhje me njera tjetren, keto role te rendesishme luhen nga nje sere autoritetesh kompetente: Ministria e Mjedisit, Pyjeve dhe Administrimit te Ujërave, Instituti i Shendetit Publik, Agjensia Kombetare e Mjedisit, Inspektorati Kombetar i Mjedisit, Laboratori Kombetar i Mjedisit qe u eshte besuar mirembajtja e sistemit te informimit per cilesine e ajrit si dhe raportimi. Te gjitha keto institucione marrin fonde nga buxheti i shtetit per te implementuar funksionet qe u jane vendosur me ligj. Ne kete kontekst eshte i nevojshem planifikimi i fondeve shtese per periudhen 2014-2016 bazuar ne ndryshimet e pritshme ne legjislacion.

**Tabela 6: Menaxhimi i Cilesise se ajrit – nje plan fondesh per tu siguruar nga buxheti i shtetit**

AKTIVITETET (Legjislacioni dhe zbatimimi i tij) AUTORITETI KOMPETENT	BURIMI I FONDEVE	FONDET E PLANIFIKUARA / LEK (mije)		
		2013	2014	2015
Ligjet dhe aktet nenligjore te draftuara dhe miratuara per cilesine e ajrit, (2 akte) MMPAU	Buxheti i Qeverise	20,880.92	8,150.66	8,440.22
Raportimet te inspektimit mbi implementimin e kushteve te lejes mjedisore per aktivitetet industriale qe shkaktojne emisione ne ajer- ISHM	Buxheti i Qeverise	10,000.00	9,870.00	10,220.00
Raporte monitorimi mbi indikatorët mjedisore (ajri urban) ISHP dhe AKM	Buxheti i Qeverise	14,725.25	5,127.75	2,699.13
Raporti mbi Gjendjen e Mjedisit (kapitulli mbi ajrin) – AKM	Buxheti i Qeverise	1,458.00	1,528.38	1,582.50
Raporte kombetare mbi implementimin e konventave nderkombetare per cilesine e ajrit-MMPAU	Buxheti i Qeverise	1,418.70	1,467.15	1,519.20
Baza e te dhenave lidhur me cilesine e naftes dhe dieselit te prodhuar - AKM	Buxheti i Qeverise	2,364.00	2,446.00	2,532.00
Inventari i emisioneve te ndotesve ne ajer dhe dizenjimi i planit per cilesine e ajrit <sup>14</sup> - AKM	Buxheti i Qeverise	0.00	0.00	0.00
Zhvillimi i nje kuadri ligjor rregullator institucional per promovimin e nje tregu SWH te qendrueshem-MMPAU	Buxheti i Qeverise	17,559.00	13,682.00	0.00
Fushata te ndergjegjesimit per perdoruesit profesioniste dhe sipermarresve te ndertimeve urbane per te integruar sistemet SWH ne ndertesa-MMPAU	Buxheti i Qeverise	11,711.00	9,122.00	0.00
National plan for the management of air quality - MoEFWA	Buxheti i Qeverise	24,854.14	2,996.71	1,808.57
<b>SHUMA TOTALE (LEK)</b>		<b>104,971.01</b>	<b>54,390.65</b>	<b>28,801.62</b>
<b>SHUMA TOTALE (Euro)</b>		<b>749,793</b>	<b>388,505</b>	<b>205,726</b>

Burimi: te dhenat u moren nga buxheti afatmesem 2013-2015, fq. 285-291

## 6.5 Kostot e vleresuara per zbatimin e Direktives 2008/50/EC15

Implementimi i Direktives do te jete kryesisht pergjegjesia e Autoriteteve Kompetente te caktuara per implementimin e Direktives ne nivel kombetar (AKM).

<sup>14</sup> Planifikuar ne 2012. Nuk ka fonde te planifikuara per periudhen 2013-2015

<sup>15</sup> Per me shume detaje referojuni DSIP\_CAM

Kostot e përgjithshme të vleruara të implementimit të direktivës janë treguar në tabelën mëposhte. Kostot ndahen në:

- kostot kapitale, që përfshijnë zgjerimin e kapitalit, dhe jo kostot operative, sic janë pajisjet e reja dhe rehabilitimi i pajisjeve ekzistente, projektet specifike, trajnimi fillestar, fushata të ndergjegjesimit, etj., dhe
- kostot e operimit ose rekurente, që përfshijnë rrogat, qirane, mirembajtjen, ndricimin dhe ngrohjen, karburantin, tarifën vjetore, etj.

**Tabela 7: Kostot e përgjithshme të implementimit të Direktivës**

Aktoret	Kostot kapitale/one-off (€ milion)	Kostot e operimit/rekurente (€'000s p.a.)
Autoriteti Kompetent (monitorimi, menaxhimi i të dhënave, raportimi (përfshirë sigurimin dhe kontrollin e cilësive), dhe programi kombëtar për menaxhimin e ajrit të mjedisit)- 4 persona me kohë të plote	-	32
Pajisje shtese	0,1	-
Rehabilitimi i 6 stacioneve ekzistente të monitorimit	0,1	-
Kostot e operimit për monitorimin (6 stacione)	-	150
Projekti i asistencës teknike dhe trajnim për stafin e përfshirë në monitorimin, vlerësimin dhe planifikimin e cilësive së ajrit në MMPAU, AKM, MSH dhe ISHP.	2	-
<b>Totali</b>	<b>2,2</b>	<b>182</b>

## 6.6 Strategjitë e financimit

Qëllimi i këtij seksioni është për të parë se si mund të financohen kostot e identifikuar në seksionin e mëparshëm.

### **Buxheti i Qeverisë Qendrore**

Fondet kryesore të monitorimit të cilësive së ajrit do të vijnë nga buxheti i shtetit. Buxheti mbulon rrogat, sigurimet shoqërore për stafin e përhershëm si dhe buxhetin e dedikuar mbulimit të kostove operacionale dhe investimit.

-Taksat e paguara nga ndotesit (Gjobat e paguara nga ndotesit, makinat, kamionet, industritë etj.)

Taksat e paguara nga ndotesit përfshijnë:

- Taksën e importit për makinat e përdorura. Kjo taksë ka sjellë me shumë të ardhura se të gjithë mekanizmat e tjera mjedisore. Taksa vjetore për makinat e përdorura është përgjysmuar. Në Qershor 2013, hyri në fuqi vendimi për përgjysmimin e taksës për makinat e përdorura.

- Taksa e karbonit. Taksa është vendosur në nivelin e 0.5 Lek (0.5 cent) për liter benzine dhe benzoli dhe 1 Lek (1 cent) për liter dieseli. Kjo taksë është e vënë si për karburantet e vendit si dhe për ato të importuara. Kjo taksë u prezantua në 2002 dhe niveli i saj nuk ka ndryshuar që atëherë.

#### *-Buxhetet Bashkiake*

Rrogat (duke përfshirë përfitimet nga sigurimet shoqërore) e stafit të cilat marrin gjithashtu përsiper plotësimin e detyrimeve shtese, dhe të gjithave kostove të vazhdueshme operative, do të duhet të plotësohen nga MMPAU apo agjenci tjetër qeveritare në fjalë.

ENSI- Energy Saving International AS nga Norvegjia ka implementuar programe të efikasitetit të energjisë në Shqipëri që prej 2007, me partneritet të ngushtë me Qendren e Efikasitetit të Energjisë Shqiptare-BE (EEC), Shoqatën Shqiptare të Bashkive si dhe Programin e Qeverisë Lokale të financuar nga USAID. Programi i ri (2012-2015) mund të konsiderohet si një hap kryesor në prezantimin e bashkive dhe komunave me çështje si menaxhimi i burimeve energjetike, izolimit termik të ndërtesave ekzistente; duke sjelle si pasojë përmirësime të qëndrueshme afatgjata.

#### *-Instrumenti për Asistencën e Para-Hyrjes*

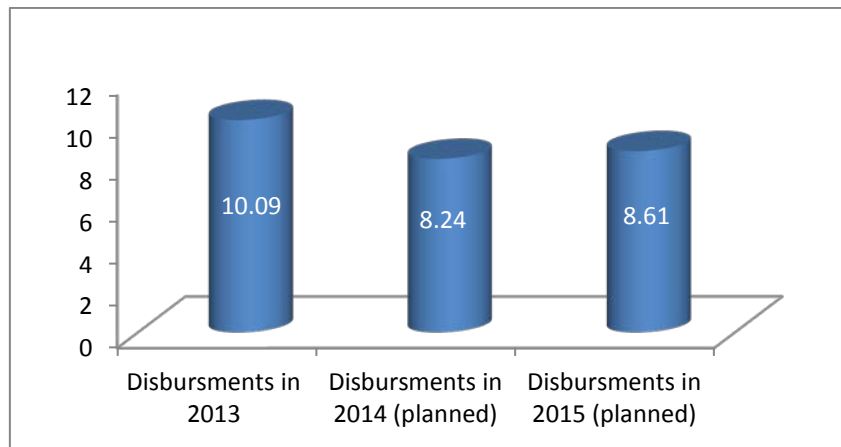
Instrumenti për Asistencën e Para-Hyrjes është mekanizmi kryesor i Bashkimit Europian për ofrimin e asistencës financiare për investimet e lidhura me përputhshmërinë për vendet kandidatë dhe ato që kanë hyrë.

#### *-Fondi Europian i Zhvillimit Rajonal (ERDF) dhe Fondi i Koezionit*

Këto janë burime potenciale të financimit pas-pranimit. Ata japin financime grant në veçanti për shumë tipe projektesh, duke përfshirë infrastrukturën dhe mjedisin, deri në 50% të vlerës së projektit. Nuk dihet se sa do të vihet në dispozicion nga ERDF për Shqipërinë, dhe është e mundur që do të jenë bërë ndryshime në këtë Fond derisa Shqipëria të jete bërë anëtare. Megjithatë këto fonde janë të rëndësishme në aspektin e implementimit të acquis mjedisore.

#### *-Te tjere donore bilaterale dhe multilaterale*

Donoret me aktive multilaterale në fushën e mjedisit në Shqipëri janë Bashkimi Europian (BE), Banka Botërore dhe UNDP ndërsa donoret bilaterale janë Swiss Development Cooperation, SIDA dhe Ambasada Holandeze. Angazhimet e donatorëve për financimin e projekteve janë shumë të vogla për periudhën 2013-2015 dhe qeveria shqiptare është në procesin e negociimit për periudhën 2014-2018. Qeveria duhet të përpiqet të sigurojë që sa më shumë ndihme e huaj të jete e mundur të drejtohet drejt asistimit të Shqiptarëve për të arritur obligimet e hyrjes. Një financim i tillë natyrisht ka pritshmëri të zvogëlohet pas hyrjes së Shqiptarëve në BE.



Burimi: DEBASKON database, Maj2013

*-Huata nga institucionet nderkombetare te financimit (IFI)*

Institucionet nderkombetare te financimit jane banka zhvillimore si Banka Boterore, Banka Europiane Per Rindertim dhe Zhvillim (EBRD) dhe Banka Europiane e Investimit (EIB) qe ofron hua me norma relativisht te uleta te interesit per investimet me qellim krijimin ose permiresimin e infrastructures mjedisore.

IFC, nje anetar i Grupit te Bankes Boterore, me suportin e Qeverise se Kanadase, eshte duke ndihmuar Banken Credins Albania per zgjerimin e financimit te projekteve te energjise se rinovueshme dhe energjise eficente, duke promovuar perdorimin eficient te burimeve dhe reduktimin e emisioneve te gazeve sere. IFC do te mundesoje €10 milion ne financimin per banken, duke perfshire deri ne €1 milion nga IFC-Canada Climate Change Program. Kjo do te ndihmoje banken ne dhenien e huave per kompanite Shqiptare te interesuara per investimin ne teknologjite e energjise eficente si dhe ne projektet e energjise se rinovueshme.

*-Huata nga banka tregetare*

Banka Pro Credit eshte e para banke ne Shqiperi qe ka lancuar programin qe suporton eficencen energjitike. Huaja e eficences energjitike promovon investimet ne shtepi private dhe apartamente me qellim reduktimin e perdorimit te energjise dhe kostove te energjise. Kjo banke u jep shtepive dhe bizneseve mundesine per te investuar ne teknologji te reja, per te kursyer energji dhe per te ulur emisionet e CO<sub>2</sub>.



## Aneks I Kerkesat e legjislacionit të BE

Bashkimi Europian (BE) kërkon nga Shtetet Anetare (MS) arritjen e limiteve të cilësive së ajrit të mbështetura në shëndet për një rang ndotesish. Këto vlera limite jepen fillimisht nepermjet direktives së vitit 2008: Mbi Cilësinë e Ajrit të Mjedisit dhe një Ajer me të Paster për Europen. Limitet janë të detyrueshme ligjrisht dhe duhet të arrihen nga MS dhe përfshijnë limite për Dioksidin e Azotit (NO<sub>2</sub>), lëndes grimcore me permasa pak se 10 mikrone (PM10) dhe lëndes grimcore me permasa me pak se 2.5 mikron (PM2.5).

Ka gjithashtu limite për mbrojtjen e vegjetacionit dhe ekosistemeve. Limitet për mbrojtjen e vegjetacionit janë të limituara me shumë në aplikimin e tyre sesa kanë qëllim mbrojtjen e shëndetit njerëzor.

Kater fushat kryesore të mbuluara nga legjislacioni i BE lidhur me sektorin e ajrit përfshijnë:

- Masat dhe standardet për të mbrojtur cilësinë e ajrit të mjedisit;
- Masat dhe standardet për limitimin e shkarkimeve nga burimet pikësore;
- Masat për të reduktuar emisionet nga automjetet,
- Standardet për cilësinë e lendeve djegëse

Direktiva e keshillit 96/62/EC of 27 e 27 Shtator 1996 mbi vlerësimin dhe menaxhimin e cilësive së ajrit, Direktiva e Keshillit 1999/30/EC e 22 Prill 1999 e lidhur me limitimin e vlerave për dioksidin e squfurit, dioksidin e azotit dhe oksideve të azotit, lëndes grimcore dhe plumbit në ajer, Direktiva 2000/69/EC e Parlamentit Europian dhe Keshillit e 16 Nentor 2000 lidhur me limitimin e vlerave për benzenin dhe monoksidin e karbonit në ajer, Direktiva Directive 2002/3/EC e Parlamentit Europian dhe Keshillit e 12 Shkurt 2002 lidhur me ozonin në ajer dhe Vendimi i Keshillit 97/101/EC i 27 Janar 1997 që vendos një shkëmbim reciprok të informacionit dhe të dhënave ndërmejet rrjeteve dhe stacioneve individuale që masin ndotjen e ajrit brenda Shteteve Anetare (MS), u rishikuan në mënyrë thelbësore që të përfshijnë zhvillimet me të fundit të shkencës dhe shëndetit si dhe eksperiencën nga Shtetet Anetare. Këto pesë akte u shfuqizuan në 11 Qershor 2010 dhe u zëvendësuan nga një directive të vetme **Direktiva 2008/50/EC mbi cilësinë e ajrit të mjedisit dhe një ajer me të paster për Europen.**

Direktiva CAM synon të përcaktojë parimet baze dhe strategjinë e përbashkët për vendosjen e objektivave për cilësinë e ajrit në mjedis e hartuar për të shmangur, parandaluar dhe reduktuar efektet e demshme në shëndetin njerëzor dhe në mjedis, duke vlerësuar cilësinë e ajrit dhe përqendrimet e ndotesve perkates, duke përdorur metoda dhe kritere të përbashkëta, duke mundësuar informacion të

pershtatshem mbi cilesine e ajrit (e disponueshme per publikun), duke mirembajtur dhe permiresuar cilesine e ajrit te mjedisit dhe duke vendosur vlera limit dhe pragje “alarmi” per perqendrimit e dioksidit te sqfurit, dioksidit te azotit, oksidit te azotit, lendes grimcore, plumbit, ozonit dhe benzenit ne ajrin e mjedisit.

### Kerkesa Direkte te Legjislacionit

Dispozitat e Direktives regullojne specifikat e meposhtme:

#### **Dispozitat e pergjithshme**

- Shtetet anetare (MS) do te percaktojne ne nivele te pershtatshme autoritetet kompetente dhe organet pergjegjese per vleresimin e cilesise se ajrit dhe aktiviteve te lidhura me te (neni 3);
- MS do te vendosin zonat dhe grumbullimet ku do te kryhet vleresimi dhe menaxhimi i cilesise se ajrit (neni 4);

#### **Vleresimi i Cilesise se Ajrit ne Mjedis:**

- Regjimi i vleresimit (Aneksi II) dhe kriteri i vleresimit (Aneksi III) per cilesine e ajrit ne lidhje me *dioksidin e sqfurit, dioksidin e azotit dhe oksideve te azotit, lendes grimcore, plumbit, benzenit dhe monoksidit te karbonit* (neni 5 & 6)
- Vendi i marrjes se mostrave per matjet do te percaktohet duke perdorur kriterin e listuar ne Aneksin III,
- MS do te aplikojne metodat reference te matjes dhe kriteret e specifikuar ne Seksionin A dhe Seksionin C te aneksit VI;
- Kriteri i vleresimit, pikat e marrjes se mostres per vleresimin e cilesise se ajrit ne mjedis ne lidhje me ozonin (nenet 9 & 10) si dhe metoda reference per matjen e *ozonit* (neni 11) sipas Aneksit VIII & VI respektivisht;

#### **Menaxhimi i cilesise se ajrit te mjedisit:**

- Vlerat limit dhe pragjet e alarmit (neni 13) sipas Aneksit XI & XII;
- MS do te sigurojne perputhshmeri me nivelet kritike te specifikuara ne Aneksin XIII dhe te vleresuara ne perputhje me Seksionin A te Aneksit III;
- Masat e kerkuara ne rast te informimit ose te jekalimit te “pragjeve te alarmit” - informimi i publikut nepermjet mjeteve te mediave te ndryshme (neni 19);
- Shtyrje e arritjes se afateve dhe perjashtimi nga detyrimi i aplikimit te vlerave te caktuara limit (neni 22);

#### **Planet:**

- MS do te hartojne plane te cilesise se ajrit per zona dhe grumbullime, kur nivelet e ndotesve ne ajer tejkalojne cdo vlere limit ose vlere objektiv, plus cdo kufi relevant te tolerances (neni 23) dhe do ta dorezojne ato prane Komisionit;
- MS do te hartojne plane veprimi afatshkurter qe tregojne masat qe duhet te merren ne menyre qe te reduktojne rrezikun e niveleve te ndotesve qe tejkalojne nje ose me shume pragje te alarmit (specifikuar ne Aneksin XII) ose zgjatjen e ketij tejkalimi si dhe ti beje keto plane te

disponueshme për publikun dhe për organizatat e përshtatshme si organizata mjedisore, organizata që përfaqësojnë interesat e grupeve të ndjeshme të popullatës, organet e kujdesit shëndetësor, etj;

- MS do të bashkëpunojnë në rast të ndotjes nderkufitare të ajrit (transport nderkufitar i ndotesve të ajrit ose pararendesve të tyre) dhe, aty ku është e nevojshme, të hartojnë aktivitete të përbashkëta, si për shembull përgatitja e planeve të përbashkëta të koordinuara të cilësive së ajrit duke ndjekur nenin 23 në mënyrë që të eliminohen tejkalime të tilla.

### **Informimi dhe raportimi:**

- Neni 26- Publiku do të informohet, në mënyrën dhe në kohën e duhur, informacioni do të bëhet i disponueshëm pa kosto nëpërmjet çdo media lehtësisht të aksesueshme duke përfshirë Internetin ose çdo tjetër mjet telekomunikacioni të:
  - (a) Cilësive së ajrit të mjedisit në përputhje me Aneksin XVI
  - (b) Çdo vendim shtyrjeje sipas nenit 22(1)
  - (c) Çdo përjashtim sipas nenit 22(2)
  - (d) Planet e cilësive së ajrit të parashikuara në nenin 22(1) dhe nenin 23 dhe programet e referuara në nenin 17(2)
- MS duhet të bëjë të disponueshëm publikut raportet vjetore për të gjithë ndotesit të mbuluar nga kjo Direktive dhe do të informojë publikun mbi autoritetin ose organin e përcaktuar në përputhje me artikullin 3.
- Informimi dhe raportimi ndaj Komisionit, Transmetimi i Informacionit dhe raportimi i tij (neni 27) mbi cilësinë e ajrit në mjedis është i disponueshëm për Komisionin brenda kohës së caktuar ashtu siç është përcaktuar nga implementimi i masave të referuara në nenin 28(2);

### **Sanksionet**

- Shtetet anëtare vendosin rregullat për aplikimin e sanksioneve efektive, proporcionale ndaj shkeljeve të dispozitave kombëtare dhe të adoptuara në përputhje me këto direktive dhe të marrin masat e nevojshme për të siguruar zbatimin e tyre.

### Implikimet indirekte të Direktives

Direktiva ka si qëllim të:

- Evitohet, parandalohet ose reduktohet efektet e demshme në shëndet dhe mjedis në teresi, përmes krijimit të vlerave limite vlerave udhëzuese.
- Ruajtja e cilësive së ajrit të mjedisit në vendet ku ajri nuk është i ndotur dhe përmirësimi të tij në raste të tjera.

Për të vepruar në përputhje me Direktiven, do të arrihet përmirësim i rëndësishëm në reduktimin e ndotjes nga burimet pikësore. Kjo ka atë që bëjë shumë me zbatimin e kërkesave të legjislativitetit që lidhet me ajrin. Ka dy trende kryesore të lidhura me ndotjen e ajrit: (1) rritja e shkarkimeve të lidhura me transportin dhe (2) rritja e ndotjes nga burime industriale dhe energjitike.

Veprimet prioritare që kanë për qëllim reduktimin e ndotjes së ajrit nga transporti mund të përfshijnë përmirësimin e cilësisë së karburantit dhe një ndryshim gradual drejt përdorimit të automjeteve që përmbushin standardet e BE. Standardet e BE duhet gjithashtu të përmbushen në mënyrë që të kontrollohet ndotja e ajrit nga sektoret industriale dhe energjitike; legjislacioni duhet të zhvillohet sa më shpejt të jetë e mundur për të rregulluar shkarkimet, implementuar masat e ruajtjes së energjisë, promovuar përdorimin e karburanteve me të "pastër" dhe për të prezantuar teknologjitë e avancuara të prodhimit si dhe teknologjitë e trajtimit të ndotesve. Veprimet (që mund të jenë pjesë e planifikimit urban) për reduktimin e trafikut në zona të qytetit ku vlerësimi i cilësisë së ajrit tregon se vlerat limite të Direktives janë tejkaluar, duhet të përfshihen gjithashtu ndërmjet veprimeve/aksioneve prioritare.

Rezultatet nga monitorimi i ajrit në linjë me kërkesat e Direktives do të jenë baza e vlerësimit të cilësisë së ajrit në mjedis dhe planeve të cilësisë së ajrit që specifikojnë masa që janë të nevojshme për të përmirësuar cilësinë e ajrit në zona ose grumbullime, ku niveli i ndotesve në ajër kalon çdo vlerë limite ose vlerë të synuar.

## Aneks II Cilesia e ajrit në të gjithë vendin

Instituti i Shëndetit Publik (ISHP) ka kryer që nga viti 1976, monitorimin e cilesisë së ajrit në mjedis. ISHP ka qenë burimi kryesor për mbledhjen e të dhënave të cilesisë së ajrit duke përdorur metoda manuale dhe gjysem-automatike dhe analizat laboratorike. Në fillim të vitit 2011, Organizata Botërore e Shëndetit (OBSh) financoi dy stacione monitorimi automatike të vendosura në oborrin e Institutit dhe në oborrin e Poliklinikës Qendrore në Tiranë.

Agjencia Kombëtare e Mjedisit (AKM) ka pasur nën përgjegjësi *tre stacione* të monitorimit të dorezuara nga projekti: “Forcimi i Sistemit të Monitorimit Mjedisor në Shqipëri” (StEMA) që nga Janari 2008.

Në vitin 2011, në AKM u dorezuan 4 stacione automatike të monitorimit si pjesë e projektit EU CEMSA (Konsolidimi i Sistemit të Monitorimit të Mjedisit në Shqipëri), të cilat u instaluan në Durrës, Shkoder, Korçë dhe Vlorë.

As ISHP as AKM nuk kanë implementuar sigurimin e cilesisë së të dhënave dhe as nuk kanë kryer kalibrimin e përshtatshëm të instrumenteve matës. Mungesa e sigurimit të cilesisë së të dhënave është e vërejtur në shumë raporte gjatë me shumë se një dekadë dhe është akoma një problem i madh për monitorimin e CAM në Shqipëri. *Per shkak të kësaj mungese të kalibrimit dhe sigurimit të cilesisë së të dhënave e monitorimit, këto të dhëna nuk mund të konsiderohen si të besueshme për të paraqitur një tablo të saktë të cilesisë së ajrit.*

Të dhënat e fundit të publikuara për vitin 2011 (Raporti për gjendjen e mjedisit 2011) është treguar në tabelën më poshtë. Të dhënat janë në  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ .

## Vlerat mesatare vjetore të nëntë treguesve të monitoruar për vitin 2011

Station	SO <sub>2</sub>	NO <sub>2</sub>	TSP	PM10	PM2.5	O <sub>3</sub>	Pb	CO	Benzene
Tirana DSHP		34.91		77		23.01		0.437	2.88
Tirana NEA	7.61	29.15				39.63		0.562	0.666
Tirana Alba1 (Poliklinika Quendore)		50.89		121.36	37.28	41.94		0.250	1.208
Tirana Alba2 (IShP)		44.82		52.64	28.33	51.38		0.987	
Elbasan 2				79.24					
Shkodër	12.4	25.5	193.2	93.9		73.8	0.22		
Durrës	15.1	32.8	217	104		79	0.24		
Fier	19.6	31.5	185	89		76	0.23		
Korça	11.3	16.9	180	84.4		67.4	0.19		
Vlora	11.4	25.7	180.3	83.7		70.4	0.19		
<b>Standartet Shqiptare</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>140</b>	<b>60</b>	<b>15</b>	<b>65</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>5</b>
<b>Standartet E BE-se</b>		<b>40</b>		<b>40</b>	<b>25</b>		<b>0.5</b>		<b>5</b>

Që prej rezultateve të monitorimit të 2011, të dhënat e CAM nuk janë publikuar. Stacioni manual i monitorimit “21 Dhjetori” në Tiranë, i cili përfaqëson disa nga përqendrime të larta gjatë shumë viteve, është mbyllur. Katër stacionet e reja të monitorimit të AKM në Shkodër, Durrës, Vlorë dhe Korçë ishin në punë për gjysmën e kohës nga Gushti i 2011 deri në Dhjetor të 2012. Përveç përbajtjes së grimcave të ngurta dhe ozonit, rezultatet paraprake nuk tregojnë ndonjë tejkalim të vlerave limite perkatese.

### Fushatat e StEMA dhe CEMSA me mostrat pasive

IShP ka ndermarrë dhe kryer 3 fushata mostrat pasive të pozicionuar në gjithë Shqipërinë. Fushatat në Janar të 2008, Janar dhe Qershor të 2012 përfshijnë të gjitha matjet indikative të SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, Benzenit dhe ozonit- ekspozim për të paktën 10 ditë. Këto vlera mesatare sporadike të matura në një kohë kaq të shkurtrë janë të vështira për tu interpretuar por në përgjithësi rezultatet tregojnë që ka 3 zona me kercënime potenciale ndaj shëndetit publik për shkak të ndotjes së ajrit- Qendra e Tiranës, Elbasani dhe Fieri.

Në Fier dhe në Elbasan marrja e kampioneve nga IShP nga Gushti deri në Dhjetor 2012 rezultoi në përqendrime mesatare të PM10 nga 97 dhe 88µg/m<sup>3</sup>. Ky është një tregues i qartë që Fieri dhe Elbasani mund të ketë probleme serioze të CAM. Këto shifra thjesht theksojnë atë që tashmë dihet që në të dy qytetet ka disa probleme serioze të ndotjes së ajrit. Elbasani, i rrethuar nga malet, vuan nga inverzioni i rregullt, i cili redukton shpërnarjen e ndotesve, duke rritur nivelet e përqendrimit për ditë të tera.

### Modelet e Dispersionit (shpërndarjes) së Cilesisë së Ajrit për Vitin 2009

Në vitin 2012 një kompani italiane ka kryer inventarin kombëtar të shkarkimeve në ajër dhe modelimin e cilesisë së ajrit (CALPUFF) për të gjithë Shqipërinë për vitin 2009 - “Air pollutant emission inventories implementation and air quality planning”, Techne Consulting (Executive Summary. MEA.TS.10 RS - Ed. 1 Rev.0 July 2012). Gjetjet kanë treguar disa rezultate që duhet të përfshihen në procedurat e “zonimit” të kerkuara nga neni 5 i direktives CAM. (AIR POLLUTANT EMISSION INVENTORIES IMPLEMENTATION AND AIR QUALITY PLANNING).

Rezultatet janë paraqitur grafikisht si shembull në Fig. 2

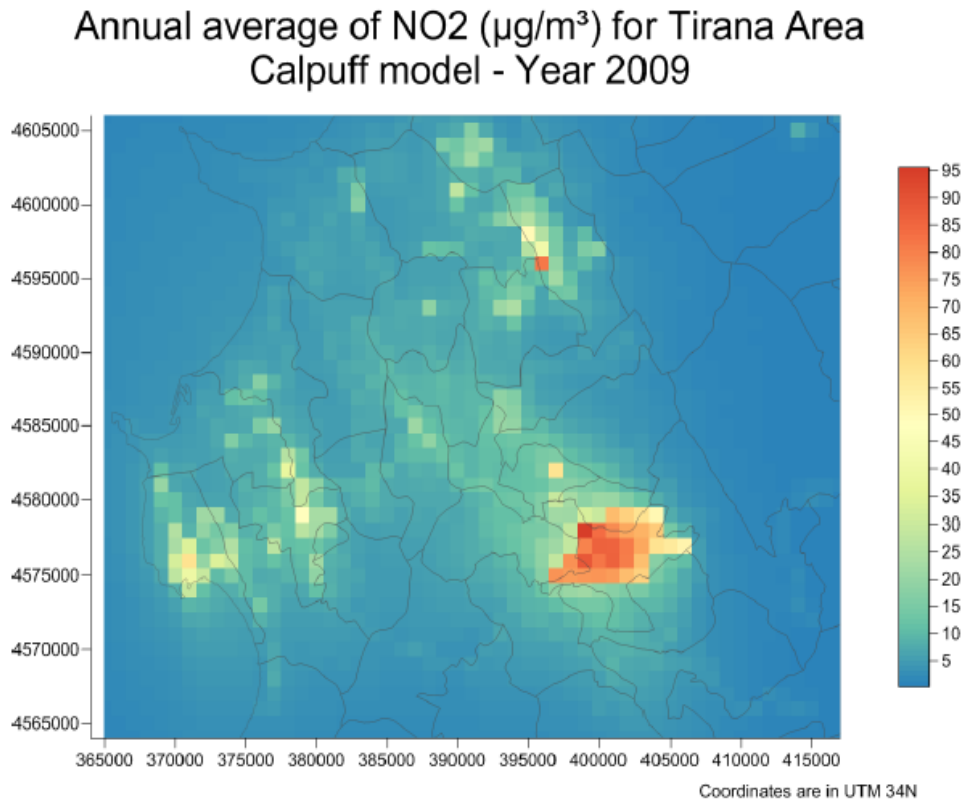


Fig. 2: Paraqitje grafike e rezultateve të modelit për mesataren vjetore të NO<sub>2</sub> në zonën e Tiranës.

Rezultatet e modelimit bazuar në dispersionin dhe transformimin e ndotesve primare, dioksidit të azotit (NO<sub>2</sub>), dioksidit të squfurit (SO<sub>2</sub>), PM10 dhe PM2.5 të cojnë në keto perfundime:

- “Për zonën e Tiranës, NO<sub>2</sub> është një problem për sa i përket mesatares vjetore vetëm për Bashkinë e Tiranës, nderkohe që mesatarja për çdo orë tregon problem edhe në Durrës dhe vende të tjera me më pak banorë”.
- “Në kujtojmë që burimi kryesor i ndotesve për Bashkinë e Tiranës është trafiku rrugor, i cili është problem që duhet të konsiderohet në planet e ardhshme të përmirësimit të cilësisë së ajrit”.
- Për zonën e Elbasanit, NO<sub>2</sub> është një problem për sa i përket mesatares vjetore vetëm të Bashkinë e Elbasanit, ndërsa mesataret për çdo orë tregojnë problem edhe në Bradashesh”.
- “Burimet kryesore të ndotesve për Zonën e Elbasanit janë impiantet industriale; ky është një problem që duhet të konsiderohet në planet e ardhshme të përmirësimit të cilësisë së ajrit.
- Për qarkun e Vlores probleme paraqiten vetëm në bashkinë e Fierit dhe një pjesë e vogël në Portëz për sa i përket vetëm SO<sub>2</sub>, duke lënë pjesën tjetër të zonës të paprekur nga ndotja e ajrit”.

Rezultatet e gjetura në mënyrë të qartë identifikojnë probleme për sa i përket NO<sub>2</sub> dhe PM10 në zonat e Tiranës, Elbasanit dhe Fierit.

## Vleresimi i efektit në shëndet në Zonen e Fierit

Një kompani holandeze ka bërë disa matje indikative dhe një vlerësim të efekteve të shëndetit në Zonën e Fierit. Rezultatet janë raportuar në “Planin e Integruar Mjedisor dhe Shëndetësor Patos-Marinzë Fusha e Naftës, Shqipëri” (Ministria e Mjedisit, Shqipëri). (19 Qershor 2008) HASKONING NEDERLAND B.V).

Matjet indikative duke përdorur mostra pasive dhe njësi të levizshme, (gaskromatograf, detektor fotojonizues, detektor jonizimi me flakë dhe monitor H<sub>2</sub>S), u kryen në sezonin e dimrit (Janar-Shkurt). Pritet që avullimi i hidrokarbureve nga 150 pellgje naftë do të jetë më i lartë në periudhën e verës.

Gjetjet e raportit janë:

- “Me tej, cilësia e ajrit në Fier është e ndikuar gjithashtu edhe në zona të tjera në vende afër puseve të naftës, si në lugjinë e Visokës dhe Gjanicës. Cilësia e ajrit varion në varesi të sasisë së gazeve të emetuara dhe përberjes së tyre, por edhe në varesi të kushteve të motit; si drejtimi i erës, shprejtesia e erës, temperatura dhe lagështia. Idealisht monitorimi i ajrit duhet të ndërrmerret në mënyrë të vazhdueshme për disa vite në vende të ndryshme të zonës së projektit.”
- “Te dhenat e cilësive së ajrit tregojnë që ka përqendrime shumë të larta të ndotesve prezente në zonë. Cilësia e ajrit, në vecanti përqendrime të benzenit dhe sulfidit të hidrogjenit në ajër, ka impakte të rënda në popullsinë lokale që çon në reduktimin e ndjeshëm të shëndetit në popullatën lokale dhe statistikisht duke çuar në shfaqjen e më shumë rasteve të astmës dhe kancerit duke çuar në fatalitete. *Impakti i industrisë së naftës në cilësinë e ajrit lokal konsiderohet të jetë katastrofik.*”
- “Ndotje e ajrit me clirime të benzenit dhe sulfidit të hidrogjenit- ky impakt konsiderohet të jetë shumë serioz pasi këto gaze janë mjaft toksike, mund të shkaktojnë efekte të rënda në shëndetin njerëzor, duke përfshirë kancerin, ndikon një proporcion të madh të popullsisë lokale dhe përqendrimi i matur në ajër është në shumë vende afër ose shumë here më lart asaj që konsiderohet përqendrim i sigurtë.”

Shëndeti publik është investiguar dhe vlerësuar në linjë të ndryshme. Rezultatet kryesore nga analizat e të dhenave të shëndetit mund të përmbledhen si më poshtë:

- “Analizat e të dhenave lidhur me mbizotërimin e semundjeve të mushkerisë tregojnë diferencë të rëndësishme dhe të dukshme ndërmjet grupit të studimit dhe kontrollit, që mund të shpjegohet vetëm nga ndotja e ajrit”
- “Analiza statistikore e numrit total të regjistrimeve të rasteve me kancer në 10 vitet e fundit tregoi që popullsia në zonën e projektit kishte 105 raste të regjistruara me kancer dhe në zonat me popullsi të ngjashme në numër, në zonën e kontrollit, 6 raste të tjera ishin regjistruar”.
- “Duke konsideruar strategjinë burim-rruge-receptor në përcaktimin e një background-i për efektet e mesipërme në shëndetin publik, është e qartë se ndotja që vjen nga industria e naftës nëpërmjet ajrit ka luajtur një rol kryesor në demtimin e shëndetit publik në zonën e Patos-Marinzës. Në fakt, kjo lloj ndotjeje duhet të konsiderohet si mekanizëm i vetëm i këtij fenomeni.



## Nivelet e ndotjes së ajrit në Tiranë

Bazuar në të dhënat e disponueshme dhe duke konsideruar problemet e cilësisë të lidhur me këto të dhëna (si u tregua në pjesët më lart të këtij raporti) kemi bërë disa vlerësime mbi dy ndotësit kryesorë duke marrë parasysh kercenimin që përbejnë ndaj shëndetit njerëzor - NO<sub>2</sub> dhe PM.

PM mbulon Grimcat Totale Pezull (TSP), që përfshin të gjitha grimcat marra në një mënyrë të vecantë; PM<sub>10</sub>, që përfshin të gjitha grimcat me një diametër më të vogël se 10 µm; dhe PM<sub>2.5</sub>, që përfshin grimcat me një diametër më të vogël se 2.5 µm.

Programet e monitorimit të kryer gjatë shumë viteve nga Instituti i Shëndetit Publik, Agjencia Kombëtare e Mjedisit, dhe Instituti Hidrometeorologjik, dhe fushatat e monitorimit të arritura nga projektet e tjera të vogla tregojnë të njëjtat karakteristika. Niveli i ndotjes së ajrit në Tiranë është i lartë për shkak të kontributit nga trafiku. Në pjesën më të madhe të Europës ka problem për mbajtjen e përqendrimeve të lëndës grimcore poshtë vlerave limit prej 40 mikrogram për meter kub (µg/m<sup>3</sup>) në baza vjetore. Në Tiranë përqendrimet e lëndës grimcore janë shumë të larta në rendin e 40-100 µg/m<sup>3</sup>. Ndonjëherë matjet tregojnë vlera edhe më të larta.

Përqendrimet e Dioksidit të Azotit (NO<sub>2</sub>) janë gjithashtu më të larta se vlera limit Europiane e 40 µg/m<sup>3</sup> si mesatare vjetore. Stacionet e monitorimit dhe fushatat e monitorimit rezultojnë në përqendrime 40 - 80 µg/m<sup>3</sup>. Bazuar në eksperiencë, vlerat më të larta mesatare për çdo orë duhet të jenë 3-4 herë vlera mesatare e NO<sub>2</sub>.

Tirana, ka problem me më vlerën limit për çdo orë prej 200 µg/m<sup>3</sup> për NO<sub>2</sub>. Kjo nuk ka qenë e demonstruar gjatë një periudhe të gjatë të monitorimit sepse stacionet automatike të monitorimit nuk kanë qenë të ndodhura në rrugë me shumë trafik dhe më shtëpi në të dyja anët e rrugës (kanione rrugore). Mijra njerëz jetojnë afër këtyre "hot spotëve" në Tiranë.

Gjatë 2012 ISHP ka kryer monitorim të vazhdueshëm në dy stacionet automatike të monitorimit në qendër të Tiranës (Alba1, Poliklinika Qendore) dhe Tirana ISHP (Alba2). Në qendër të Tiranës vlera limit vjetore për NO<sub>2</sub> kaloi në mënyrë të shkajshme (42 µg/m<sup>3</sup>). "Qendra e Tiranës" është një background urban<sup>16</sup> i ndodhur në një rrugë të vogël 100 m nga Bulevardi George Bush. Ky është një tregues i qartë për përqendrime shumë më të larta përgjatë rrugëve të Tiranës me trafik të dendur - duke përfaqësuar mijra banorë të Tiranës që punojnë dhe jetojnë në dyqane dhe apartamente përgjatë rrugëve me trafik të dendur.

---

<sup>16</sup> background urban përfaqëson vendet ku niveli i ndotjes së ajrit nuk influencohet thjesht nga një burim i vetëm ndotjeje, por nga kontributi i integruar nga të gjitha burimet në këtë zonë. Niveli i ndotjes së ajrit në këtë zonë, në mënyrë tipike duhet të përfaqësohet për disa km<sup>2</sup>

### Programi indikativ i monitorimit te ECAT 2008

Passive samplers are not accurate but the monitoring campaign gives a good idea about simultaneous concentrations measured during eight days. Fig. 3 shows the monitoring sites and the concentrations found.

ECAT organizoi nje fushate gjithepershiresë te monitorimit indikativ ne Tetor te 2008 duke mbuluar pjesen me te madhe te Tiranës (ECAT Tirana AQ Report. Dec 2008). Te gjithë “stakeholders-at” lokale u perfshine ne projektin qe mori mbeshtetje financiare nga Programi EU/LIFE dhe nga Ministria Federale Gjermane e Mjedisit, Mbrojtjes se Natyres dhe Sigurise berthamore. Te 35 mostrat passive u analizuan nga labororet ARPAV ne Venecia. Nese provat e bardha do te ishin perdorur per kontrollin e cilesise QC, rezultatet nuk do te ishin raportuar. Mostrat pasive nuk jane te sakta, por fushata e monitorimit jep nje ide me te mire te perqendrimeve simultante gjate tete diteve te matjeve. Fig. 3 tregon vendet e monitorimit dhe perqendrimet e gjetura.

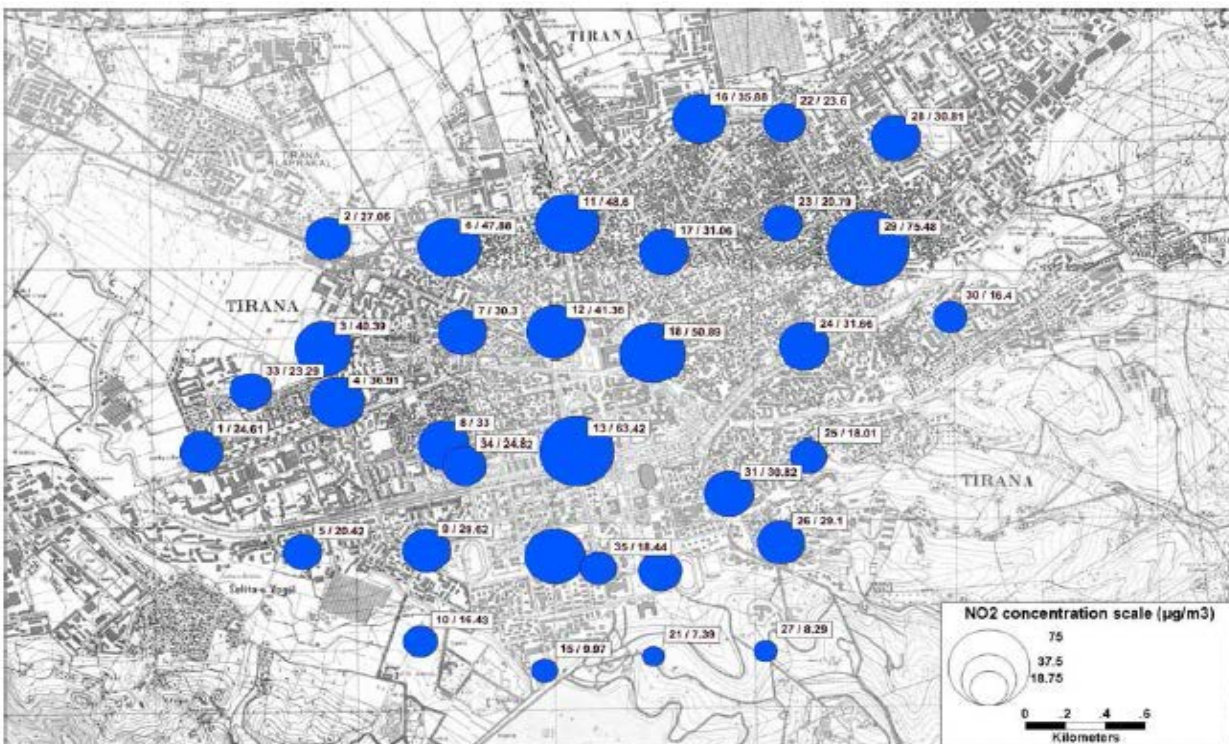


Fig. 3: Perqendrimi i NO<sub>2</sub> ne secilin prej 35 vendeve te monitorimit.

Ne Fig. 4 grafiku jep nje pamje te pergjitheshme te perqendrimeve te regjistruara te NO<sub>2</sub>. Vlerat variojne nga 7 – 75 µg/m<sup>3</sup>. Eshte e cuditshme qe 8 nga 35 kampione jane mbi mesataren e 40 µg/m<sup>3</sup>, por megjithate nuk mund te jepen konkluzione finale per perqendrimet afatshkurtra krahasuar me vleren limit vjetore. Eshte e dukshme qe perqendrimet me te larta shfaqen ne pjesen qendrore te Tiranës afer rrugeve kryesore me trafik te dendur.

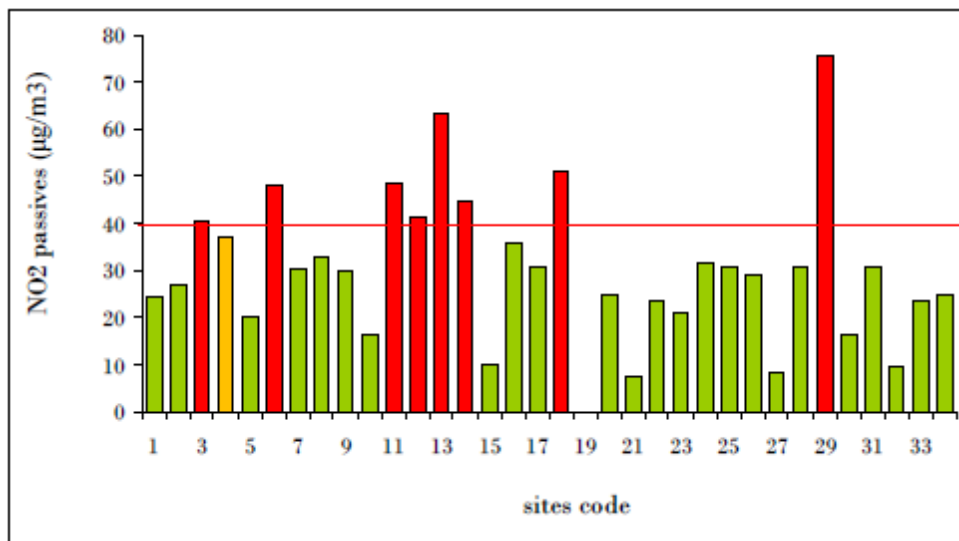


Fig. 4: Përqendrimet e NO<sub>2</sub> në qytetin e Tiranës. 28.10 – 06.11.2008

Programi i monitorimit indikativ i organizuar nga ECAT është në përgjithësi një program i mirë. Fatkeqësisht monitorimi nuk përfshiu matjet me bazike të kontrollit të cilësisë, QC si përdorimi i provës së bardhë “Blanks” dhe “nuk instaloi” mostrat pasive në vendet e monitorimit ku bëhet marrja e mostrave të automatike. “Blanks” mund të përdoren për të kontrolluar nëse vlerat zero dhe përqendrimet e krahasuar me monitoret automatike (ose metoda të tjera), janë relevante për saktësinë e mostrave pasive, “passive sampling”.

Raporti përmbledh gjetje si:

- Në Shqipëri nuk ka një procedurë strikte të sigurimit të cilësisë dhe kontrollit të cilësisë (QA/QC). Pra monitorimi aktual nuk përmbush kërkesat e legjislacionit të BE dhe EUROAIRNET për sa i përket DQO-ve dhe teknikave të matjes.
- Matjet e dioksidit të azotit dhe benzenit në Tiranë duke përdorur “passive sampling” tregojnë një përqendrim shumë të lartë të këtyre ndotësve në kanione rrugore dhe vlera të larta afër rrugëve dhe në hapësirat e lira. Influenca e ndotjes së ajrit nga unaza e qytetit është shumë evidente sidomos në kryqëzimet e rrugëve me rrugë të ngushta.
- Diferencat e përqendrimeve të ndotësve ndërmjet vendeve matëse inkurajojnë një mënyrë të re të monitorimit të ndotjes së ajrit në qytetin e Tiranës. Meqë tre stacionet e automatizuara që janë në veprim në qytetin e Tiranës u perkasin background-eve dhe tipologjive urbane ka ardhur koha për të bërë një konfigurim të ri të rrjetit monitorues.

Gjetjet e mëparshme të tanishme apo me të fundit si dhe rekomandimet e dhëna nuk janë marrë asnjëherë në konsideratë, për përmirësimin e monitorimit të CAM në Shqipëri.