



www.qbz.gov.al

FLETORJA ZYRTARE E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Botim i Qendrës së Botimeve Zyrtare

Viti: 2014 – Numri: 145

Tiranë – E Hënë, 22 Shtator 2014

PËRMBAJTJA

Faqe

Vendim i KM
nr. 594, datë 10.9.2014

Për miratimin e Strategjisë Kombëtare për Cilësinë e Ajrit të Mjedisit... 6641

**VENDIM****Nr. 594, datë 10.9.2014**

**PËR MIRATIMIN E STRATEGJISË
KOMBËTARE PËR CILËSINË E AJRIT
TË MJEDISIT**

Në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës dhe të pikës 4, të nenit 21, të ligjit nr. 10431, datë 9.6.2011, “Për mbrojtjen e mjedisit”, të ndryshuar, me propozimin e ministrit të Mjedisit, Këshilli i Ministrave

VENDOSI:

Miratimin e Strategjisë Kombëtare për Cilësinë e Ajrit të Mjedisit, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij vendimi.

Ky vendim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

KRYEMINISTRI**Edi Rama****PROGRAMI I BASHKIMIT EUROPIAN IPA 2010 PËR SHQIPËRINË**

Asistencë Teknike për Forcimin e Kapacitetit të Ministrisë së Mjedisit në Shqipëri për hartimin dhe zbatimin e legjislacionit mjedisor kombëtar Shqipëri për hartimin dhe zbatimin e legjislacionit mjedisor kombëtar

(EuropeAid/130987/C/SER/AL)

STRATEGJIA KOMBËTARE PËR CILËSINË E AJRIT TË MJEDISIT**FJALOR DHE SHKURTIME**

CAM	Cilësia e ajrit të mjedisit
CEMSA	Konsolidimi i sistemit të Monitorimit të Mjedisit në Shqipëri
DQOs	Objektivat e Cilësisë së të Dhënave
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 Cilësisë së ajrit (EEA)
GoA	Qeveria e Shqipërisë
H2S	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-së për financimin në mjedis
NjQV	Njësitë e qeverisjes vendore
MM	Ministria e Mjedisit
MS	Shtete anëtare
AKM	Agjencia Kombëtare e Mjedisit
IKM	Inspektorati Kombëtar i Mjedisit
NOx	Okside të azotit (NOx) monoksid azoti (NO) dhe okside të azotit (NO ₂). NO formohet nga proceset e djegies në temperature të larta dhe konvertohet në mënyrë të vazhdueshme në NO ₂ në atmosferë.



O ₃	Ozoni i nivelit të tokës (O ₃). Ozoni formohet në pjesën më të ulët të atmosferës nga reaksionet e dyoksidit të azotit dhe komponimeve organike volatile në prezencë të diellit. Ozoni është një oksidues i fuqishëm.
Pb	Plumb (emri latin: Plumbum)
PM	Lëndë grimcore
PM10, PM2.5	Lëndë grimcore në ajrin e mjedisit me diametër më të vogël se 10 ose 2.5 të milionat e metrit respektivisht
QA	Sigurimi i cilësisë
QC	Kontrolli i cilësisë
SO ₂	Dyoksid squfuri. Gazi formohet nga djegia e lëndëve djegëse me përmbajtje squfuri
STEMA	Forcimi i sistemit të Monitorimit të Mjedisit në Shqipëri
OBSH	Organizata Botërore e Shëndetësisë

HYRJE

Kjo strategji e cilësisë së ajrit vendos objektiva dhe opsione të politikave për të përmirësuar më tej cilësinë e ajrit në Shqipëri për një periudhë afatgjatë. Duke sjellë përfitime të drejtpërdrejta në shëndetin publik, këto opsione kanë për qëllim të sigurojnë përfitime të rëndësishme për cilësinë e jetës dhe, gjithashtu, të ndihmojnë në mbrojtjen e mjedisit. Kjo strategji siguron, gjithashtu, hapa për bashkërendimin e kuadrit të tanishëm ligjor me legjislacionin europian, si dhe zbatimin e tij.

Strategjia është përgatitur në kuadër të projektit EU IPA 2010: “Asistencë Teknike për forcimin e kapaciteteve të Ministrisë së Mjedisit në Shqipëri për Hartimin dhe Detyrimin e Legjislacionit Kombëtar Mjedisor” (SELEA).

Ky dokument jep një vështrim të përgjithshëm të situatës aktuale dhe përshkruan politikën e cilësisë së ajrit të qeverisë shqiptare. Gjithashtu, i hap rrugë punës për përmirësimin e cilësisë së ajrit në vend, jep detajet e objektivave që duhen arritur dhe propozon masa për t’u konsideruar për arritjen e këtyre objektivave. Kjo strategji është e bazuar në një analizë të detajuar dhe të plotë të vlerësimit të të dhënave mbi ndotjen e ajrit, quantifikimin dhe vlerësimin e përfitimeve, dhe kostot e pritshme për përmirësimin e cilësisë së ajrit.

Gjithsesi duhet theksuar që praktikatat e deritanishme të monitorimit nuk parashikojnë madje as kontrollin më bazik të cilësisë së të dhënave të monitorimit të cilësisë së ajrit të mjedisit, CAM dhe si rrjedhim të dhënat e disponueshme nuk mund të konsiderohen të besueshme. Si një pasojë direkte është e nevojshme të propozohen masa të reja për ndotës të veçantë ose burime të cilat këtu nuk janë adresuar apo që janë adresuar pjesërisht.

Ky dokument është një draft dhe do të finalizohet mbas konsultimit me palët e interesuara. Ky version i dokumentit përfshin komentet paraprake të Ministrisë së Mjedisit.

1. Synimet e strategjisë së cilësisë së ajrit në mjedis

Synimet e një Strategjie të Cilësisë së ajrit në Mjedis (CAM) janë të mbështesë arritjen e objektivave të cilësisë së ajrit, si dhe të ngrejë çështjen e cilësisë së ajrit si një problem për t’u konsideruar brenda një rangui të gjerë të njërive të qeverisjes vendore në të gjithë Shqipërinë. Kjo është e rëndësishme, sepse të punuarit për të arritur objektivat e cilësisë së ajrit do të ndihmojë në reduktimin e rrezikut të efekteve më serioze në shëndet të lidhura me ndotjen.

Krijimi një strategjie kuadër që përfshin çështjet e cilësisë së ajrit brenda politikave dhe procedurave të qeverisjes lokale, orienton që njësitë e qeverisjes lokale të sigurojnë ruajtjen dhe përmirësimin e cilësisë së ajrit.

Avantazhet kryesore të zhvillimit dhe zbatimit të një strategjie të CAM në nivel kombëtar mund të përmbliidhen si më poshtë:



- Mundëson një qëndrueshmëri më të madhe përmes politikave të fushave të tjera për arritjen e përmirësimit të cilësisë së ajrit në nivel lokal, duke përfshirë planifikimin lokal, planifikimin e transportit, shëndetin, industrinë, banesat dhe mbrojtjen e mjedisit dhe, gjithashtu, siguron që cilësia e ajrit të adresohet në një mënyrë shumëdisiplinare brenda njësive të ndryshme të qeverisjes lokale në të gjithë vendin;

- Krijon kuadrin për një përjasje të qëndrueshme të adresimit të çështjeve të cilësisë së ajrit në nivel lokal;

- Është një instrument për zhvillimin e një politike koherente të cilësisë së ajrit në Shqipëri për proceset e planifikimit lokal;

- Mundëson një lidhje kundrejt nismave më të gjera në sektorë të tjerë (për shembull, planet e transportit, programet e ndryshimeve klimatike, dhe programeve të efikasitetit të energjisë);

- Krijon platformën për të konsideruar cilësinë e ajrit në nivel lokal në planet e ardhshme të zhvillimit lokal.

Avantazhe të tjera të një strategjie të CAM-it janë:

- Sjell problemet e cilësisë së ajrit pranë autoriteteve lokale dhe siguron që këto probleme të mbeten në agjendën politike;

- Thekson lidhjen ndërmjet cilësisë së ajrit dhe rreziqet ndaj shëndetit human, si dhe ndaj mjedisit dhe biodiversitetit lokal;

- Rrit profilin e cilësisë së ajrit në komunitetet lokale në vend;

- Inkurajon një bashkëpunim më 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 Çfarë problemesh ka për detyrë të zgjidhë strategjia e CAM-it?

Ndotja e ajrit është një problem thelbësor dhe i rëndësishëm që lidhet me shëndetin publik.

Kërkimet e kohëve të fundit kanë treguar që disa ndotës, në veçanti, ndotja nga lëndët e ngurta pezull në atmosferë (PM), janë përgjegjës për rritjen e vdekshmërisë dhe prekshmërisë, në mënyrë parësore nga sëmundjet kardiovaskulare dhe respiratore.

Në një raport të kohëve 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.cee.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.

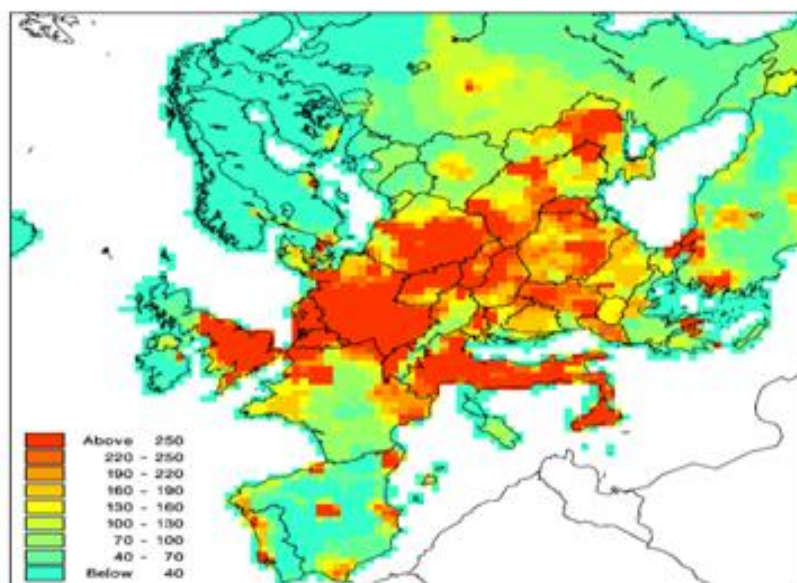


Fig. 1. Numri i vdekjeve të parakohshme për “grid cell” “qelize të rrjetit” në Europë (Modeli DEHM fusha 2) i llogaritur me sistemin e modelit të integruar EVA për vitin 2000 për totalin e niveleve të ndotjes së ajrit (scenario all/all). Sipërfaqja e “grid cells” janë 50km x 50km = 2500 km² pra ngjyrat u referohen numrit të vdekjeve të parakohshme për 2500 km². Numri i lartë i vdekjeve të parakohshme siç janë treguar në hartë kërkojnë në të njëjtën kohë nivele të larta vjetore të përqendrimit të grimcave dhe një dendësi të lartë të popullsisë

Ka shumë burime të ndotjes së ajrit në Shqipëri; sektorët kryesorë kontribues janë: ai i transportit, industria, bujqësia, përdorimi shtëpiak i produkteve, si dhe ngrohja. Të gjithë këta sektorë çlirojnë një shumëllojshmëri ndotësish, si: dyoksid sulfuri, okside azoti, amoniake, substancë organike volatile, si dhe lëndë grimcore. Lidhja ndërmjet sektorëve ekonomikë, shkarkimeve, si dhe efekteve negative në cilësinë e ajrit është e skicuar në tabelën më poshtë.



Tabela 1: SEKTORËT EKONOMIKË DHE NDIKIMI I TYRE NË CILËSINË E AJRIT

Aktiviteti njerëzor	Ndikimi në cilësinë e ajrit të mjedisit (CAM)
Zhvillimi urban	Aktiviteteve ndërtimore janë kontribuesit kryesorë në përqendrimin e lartë të grimcave në ajër. Në zonat e ndërtimit, përveç aktiviteteve ndërtimore, që natyrisht kanë kontributin e tyre, një kontribues i rëndësishëm mund të jetë edhe trafiku, rrugët dhe zonat e pashtruara, si dhe më së shumti qëndrimi pezull i grimcave të ngurta. Meqë përqendrimi i këtyre grimcave është i lartë në të gjithë Shqipërinë, duhet të merret parasysh sa i madh është “kontributi natyror”.
Industria	Zonat industriale kontribuojnë në mënyrë të konsiderueshme në ndotjen e ajrit. Matjet e CAM-it kanë treguar probleme serioze për grimcat në Elbasan të shkaktuara nga industria metalurgjike, fabrika e çimento dhe nga depozita të hapura. Në zonën e Fierit matjet indikative kanë regjistruar probleme serioze të shkaktuara nga industria prezente dhe e mëparshme e naftës. Në afërsi të industrive të mëdha mund të ekzistojnë probleme me CAM, por monitorimi i një burimi të vetëm nuk është një mjet eficient për strategjitë e pakësimit/zvogëlimit. një monitorim i përshtatshëm i shkarkimeve duhet t'i prezantohet kontrollit të shkarkimeve nga burime pikëlore. Dampat dhe depozitat e krijuara nga aktivitetet të mëparshme industriale mund të kontribuojnë, gjithashtu, në shkarkimet dhe formimin e pezullive të grimcave. Depozitat në Elbasan konsiderohen si kontribues në ndotjen grimcore. Shumë “pellgje vajrash” në zonën e Fierit kontribuojnë në një emetim të konsiderueshëm të hidrokarbureve.
Transporti	Transporti rrugor është një burim kryesor i shumë ndotësve të ajrit, në veçanti në zonat urbane. Dendësia e trafikut, moshja mesatare e parkut të automjeteve, si dhe mungesa e kontrollit të shkarkimeve të gazta nga automjetet, çojnë në rritjen e shkarkimeve duke reduktuar cilësinë e ajrit të mjedisit CAM në përgjithësi. Problemet janë identifikuar në shumë programe monitorimi të realizuara gjatë viteve. Përqendrimet të larta të grimcave dhe të oksideve të azotit NO ₂ janë regjistruar në stacionet monitoruese të vendosura afër rrugëve me trafik të dendur në Tiranë. Deri më 2013-ën nuk ka pasur ndonjë monitorim automatik në “kanionet rrugore” në zonat e mbipopulluara dhe më shumë trafik. Por në vlerësojmë që ndotja e ajrit e shkaktuar nga trafiku është domethënëse në zonat me shumë trafik në Shqipëri. Bllokimet nga trafiku për shkak të menaxhimit joeficient të tij rrisin shkarkimin e këtyre ndotësve. Menaxhimi i trafikut mund të japë një kontribut të rëndësishëm për të ndihmuar në reduktimin e shkarkimeve të ndotësve nga automjetet, si për shembull: skema që ndalojnë ose përjashtojnë makina më pak të pastra nga rrugë ose zona të veçanta, ose reduktojnë bllokimin nga trafiku rrugor duke zgjidhur probleme të parkimit, pasi kapaciteti i rrugëve mund të rritet në mënyrë të konsiderueshme, në qoftë se makinat e parkuara në mënyrë ilegale dhe parkimi paralel i dyfishtë do të reduktohej duke përfunduar zbatimin e legjislacionit mbi trafikun, si dhe duke rritur numrin e vendeve të disponueshme të parkimit.
Bujqësia	Ndotja nga aktivitetet bujqësore ndikon negativisht në cilësinë e ajrit. Kimikatet dhe nënproduktet e agroindustrisë janë shumë të dëmshme ndaj mjedisit natyror dhe, gjithashtu, mund të përbëjnë një problem edhe për njerëzit. Pesticidet e përdorura për të vrarë insektet që ushqehen me të korra mund të shkaktojnë një dëm të madh në mjedis nëse nuk përdoren në mënyrën e duhur. Metani i çliruar nga “proceset e keqtrajtjes së ushqimit”, si pasojë e keqshqyerjes së lopëve është gjithashtu, një lloj gazi serë, duke e shndërruar kështu pjesërisht në një përgjegjës për ngrohjen globale. Shkarkimet nga përdorimi i karburanteve nga traktorët dhe pajisje të tjera të fermave të përdorura në bujqësi, gjithashtu, kontribuojnë në ndotjen e ajrit. Zjarret, të cilët nuk janë të pazakonshëm në ferma, mund të jenë shumë të dëmshëm për mjedisin nëse plehrat dhe mbetjet që vijnë nga ky sektor digjen në mënyrë të pakontrolluar.
Menaxhimi i mbetjeve	Ka pak landfill-e sanitare për mbetjet shtëpiake në Shqipëri. Mbetjet depozitohen gjerësisht në venddepozitime dhe sasia e tyre reduktohet nga zjarret të pakontrolluara që shkaktojnë probleme në afërsinë e venddepozitimeve. Llojet e mbetjeve të cilat mund të asgjësohen me anë të djegies pa leje mjedisore janë kufizuar te mbetjet vegjetale, druri i papërpunuar dhe trungje të papërpunuara.



Tabela e mëposhtme përmbledh burimet kryesore të çdo ndotësi. Është e vlefshme të diktohet se burimet më të mëdha të emisioneve nuk janë domosdoshmërisht kontribuesit më të mëdhenj të cilësisë së ulët të ajrit - ekspozimi varet edhe nga faktorë të tjerë, si për shembull, afërsia e burimit me receptorin, si dhe efica në dispersionin/shpërndarjen në atmosferë.

Tabela 2. BURIMET E NDOTJES NË SHQIPËRI

Ndotësi	Burimi kryesor në Shqipëri
Lënda grimcore (PM-PM10 dhe PM2.5)	Lënda grimcore kategorizohet në bazë të madhësisë së grimcave (për shembull PM2.5 janë grimca me diametër më të vogël se 2.5µm). PM përbëhet nga një rang i gjerë materialesh dhe çlirohet nga burime të ndryshme. Përqendrimeve të PM-ve përfshijnë grimca primare të emetuara direkt në atmosferë nga burimet e djegies dhe grimca dytësore të formuara nga reaksione kimike në ajër. Burime të PM vijnë si nga aktivitetet njerëzore, ashtu edhe ato natyrore (si stërkalat e detit dhe pluhuri i Saharasë). Në Shqipëri burimi më i madh njerëzor është transporti. Transporti rrugor krijon grimat primare nga shkarkimet që vijnë nga motori i automjeteve, ngrënia dhe prishja e rrotave dhe frenave, si dhe shkarkime të tjera. Burime të tjera primare përfshijnë guroret dhe sektorin e ndërtimit, si dhe burimet jorrugore.
Oksidet e azotit (NOx)	Të gjitha proceset e djegies në ajër prodhojnë okside azoti (NOx). Dyoksidi i azotit (NO ₂) dhe monoksidi i azotit (NO) janë të dyokside azoti dhe të dy së bashku referohen si (NOx). Transporti rrugor është burimi kryesor, i ndjekur nga sektori i industrisë.
Ozoni (O ₃)	Ozoni nuk emetohet direkt nga ndonjë burim njerëzor. Ai është produkt i reaksioneve kimike që ndodhin ndërmjet ndotësve të ndryshëm të ajrit, kryesisht NOx dhe përbërjet organike të avullueshme (volatile) VOC, të iniciuar nga rrezatimi i fortë diellor.
Dyosksidi i squfurit (SO ₂)	Ka për origjinë djegien e karburanteve që përmbajnë squfur, si qymyri dhe vajra të rëndë nga rafineritë.
Benzeni	Ka një shumëllojshmëri burimesh, por mënyra kryesore është përftimi nga djegiet shtëpiake dhe striale, si dhe nga transporti rrugor.
Monoksidi i karbonit (CO)	Formohet nga djegia jo e plotë e karburanteve që përmbajnë karbon. Burimi më i madh është transporti rrugor, të cilat së bashku me djegien nga sektori shtëpiak dhe industrial konsiderohen si kontribues kryesorë.
Plumbi (Pb)	Emetohet nga djegia e qymyrit, si dhe djegia në industrinë e çelikut dhe të hekurit, si dhe të materialeve joferrorë. Po ashtu emetohet nga benzinat që përmbajnë plumb.

1.2 Standardet e cilësisë së ajrit dhe objektivat

Objektivi kryesor i qeverisë shqiptare është t'i 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 marrë si e tërë dhe mbi standarde dhe principe të një legjislacioni më të mirë. Objektivat në këtë strategji synojnë afrimin e cilësisë së ajrit sa më afër këtyre standardeve.

Ka një rang të gjere termash në këtë strategji:

- Standardet e Cilësisë së Ajrit (SCA) janë përqendrimet e ndotësve në atmosferë që mund të merren si referencë për të arritur një nivel të caktuar të cilësisë së mjedisit. Standardet bazohen në vlerësimin e efekteve të çdo ndotësi në shëndetin human duke përfshirë efektet mbi popullsinë më të ndjeshme (sikurse janë fëmijët, të moshuarit, dhe individë që vuajnë nga sëmundje të frymëmarrjes) ose në ekosisteme.

- Objektivat e Cilësisë së Ajrit (OCA) janë limitet e pretencës së pranueshme të ndotësve në atmosferë 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-ja, si referenca të rëndësishme për vendosjen e objektivave, janë sasitë maksimale të ndotësve që mund të jenë prezent në atmosferë 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 cilësisë së ajrit të publikuar në 1987 dhe rishikimi i tyre në 1994/5 (publikuar në 2000 dhe 2005). Një metodë e ngjashme përdoret për zhvillimin e politikave dhe matjeve për reduktimin e dëmtimeve të ekosistemeve.

Objektivi afatgjatë i qeverisë shqiptare, në linjë me politikat¹ europiane mbi ndotjen e ajrit, është të mënjanojë të gjitha nivelet kritike, si dhe tejkalojë e ngarkesave

1.3 Zbatimi i objektivave të cilësisë së ajrit

Vendosja e objektivave strategjike të cilësisë së ajrit të mjedisit nga qeveria shqiptare reflekton rëndësinë e shëndetit publik dhe të mjedisit. Megjithatë këto objektiva nuk kanë vlerë ligjore të drejtpërdrejtë, ekzistenca dhe arritja e tyre duhet të merret në konsideratë në çastin kur bëhet hartimi dhe zbatimi i të gjitha masave të parashikuara. Gjithashtu, autoriteteve lokale duhet t'u kërkojë të punojnë drejt arritjes së objektivave të strategjisë.

Objektivat e cilësisë së ajrit në këtë dokument strategjik, janë një deklaratë e qëllimeve ose synimeve të politikave. Si të tilla, nuk ka ndonjë kërkesë ligjore për arritjen e këtyre objektivave përveç rastit kur këto të fundit reflektojnë vlera limite² ekuivalente në legjislacion.

Synimi i qeverisë është ulja e vazhdueshme e përqendrimit të ndotësve në ajër kundrejt objektivave gjatë periudhës së zbatimit të kësaj strategjie, dhe të ruajë më tej nivelet e cilësisë së ajrit për të siguruar shëndetin dhe mirëqenien e popullsisë.

Meqenëse OCA zbatohen në të gjithë territorin e vendit, disa zona në vend do ta kenë më të lehtë se të tjerat për të përmbushur këto objektiva. Në të tilla raste NJQV duhet të përpiqen atje ku është praktikisht e mundur dhe efiçente ose të arrijnë objektivat përpara datës së synuar ose të arrijnë nivele të cilësisë së ajrit që tejkalojnë objektivat.

Tabelat më poshtë tregojnë Objektivat Kombëtarë të Cilësisë së Ajrit për çdo ndotës, dhe limitet ose vlerat e synuara të direktivës europiane në përputhje me dy direktivat e BE-së: direktivën 2008/50/EC mbi cilësinë e ajrit të mjedisit dhe një ajër më të pastër në Europë dhe direktivën 2004/107/EC në lidhje me arsenikun, merkurin, nikelin dhe hidrokarbureve aromatike policiklike në ajrin e mjedisit.

¹ Strategjia Tematike mbi Ndotjen e Ajrit në kuadër të Programit të Veprimit të 6-të Mjedisor u miratua më 21 shtator 2005 (shih <http://ec.europa.eu/environment/air/cafe/index.htm>). Objektivat e Strategjisë synojnë të arrijnë “nivelet të cilësisë së 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 tejkallim të pragjeve/kufijve dhe niveleve kritike.

² Vlerat kufi janë parametra ligjërisht të detyrueshëm që nuk duhet të tejkalojnë. Vlerat kufi janë vendosur për ndotës specifikë dhe përpajnë një vlerë të caktuar përqendrimi, një kohë mesatare sipas së cilës bëhen matjet, numrin e tejkallimeve të lejuara në vit, nëse do të ketë ndonjë, dhe një afat kohor se kur duhet të arrihen këto vlera. Disa ndotës kanë më shumë se një vlerë kufi, të cilat mbulojnë pika fundore ose kohë mesatare të ndryshme.



Vlerat limite³ të bazuar në shëndetin human

Ndotësi	Përqendrimi	Periudha mesatare	Tejkalimet e lejuara çdo vit	Afati për t'u arritur
Lënda grimcore (PM2.5)	25 µg/m ³ nga 2015 20 µg/m ³ nga 2020	1 vit 1 vit	n/a	10 vite nga miratimi i strategjisë
PM10	50 µg/m ³	24 orë	35	10 vite nga miratimi i strategjisë
	40 µg/m ³	1 vit	n/a	10 vite nga miratimi i strategjisë
Dyoksidi i squfurit (SO ₂)	350 µg/m ³	1 orë	24	5 vite nga miratimi i strategjisë
	125 µg/m ³	24 orë	3	5 vite nga miratimi i strategjisë
	20 µg/m ³	1 vit	n/a	5 vite nga miratimi i strategjisë
Dyoksid azoti (NO ₂)	200 µg/m ³	1 orë	18	10 vite nga miratimi i strategjisë
	40 µg/m ³	1 vit	n/a	10 vite nga miratimi i strategjisë
Plumb (Pb)	0.5 µg/m ³	1 vit	n/a	5 vite nga miratimi i strategjisë
Monoksid karboni	10 mg/m ³	Maksimumi një mesatare ditore 8-orëshe	n/a	5 vite nga miratimi i strategjisë
Benzenë	5 µg/m ³	1 vit	n/a	10 vite nga miratimi i strategjisë

Vlerat e synuara⁴ (target)

Ndotësi	Përqendrimi	Periudha mesatare	Tejkalimet e lejuara çdo vit	Afati për t'u arritur
Ozone	120 µg/m ³	Maksimumi një mesatare ditore 8-orëshe	25 dite në vit me mesatare të marrë mbi 3 vjet	10 vite nga miratimi i strategjisë
Arsenik (As)	6 ng/m ³	1 vit	n/a	10 vite nga miratimi i strategjisë
Kadmium (Cd)	5 ng/m ³	1 vit	n/a	10 vite nga miratimi i strategjisë
Nikel (Ni)	20 ng/m ³	1 vit	n/a	10 vite nga miratimi i strategjisë
Hidrokarburet policiklike aromatike	1 ng/m ³ (shprehur si përqendrim i Benzo(a)piren)	1 vit	n/a	10 vite nga miratimi i strategjisë

³ Një vlerë limite është ligjërisht e detyrueshme nga data që hyn në fuqi.

⁴ Një vlerë e synuar mund të arrihet aq sa është e mundur në kohën e përcaktuar, kështu që është më pak strikte se sa vlera limit.



Nivelet kritike për mbrojtjen e vegjetacionit

Ndotësi	Përqendrimi	Periudha mesatare	Tejkalimet e lejuara	Afati për t'u arritur
Oksid sulfuri (SO ₂)	20 µg/m ³	Viti kalendarik dhe dimri (1 tetor deri më 31 mars)	n/a	10 vite nga miratimi i strategjisë
Okside azoti (NO _x)	30 µg/m ³	1 vit	n/a	10 vite nga miratimi i strategjisë
Ozoni. Vlerë e synuar	AOT40 ⁵ (llogaritur nga vlera 1h) 18000 µg/m ³ · h mesatarisht mbi 5 vjet	Maj deri në korrik	n/a	10 vite nga miratimi i strategjisë

⁵AOT40 (shprehur në (µg/m³) · orët) nënkupton shumën e diferencës midis përqendrimeve orare më të mëdha se 80 µg/m³ (= 40 pjesë për bilion) dhe 80 µg/m³ për një periudhë të dhënë duke përdorur vetëm vlerat 1-orëshe të matura çdo ditë 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 veprimtimit duhet të hartohen duke treguar masat që do të ndërmerren në një periudhë afatshkurtër, 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 km², apo në zonën ose në aglomeratin më të vogël, matjet duhet të zgjasin më shumë se tre orë.

Ndotësi	Përqendrimi	Periudha mesatare	Afati për t'u arritur
Dyoksid squfuri (SO ₂)	500 µg/m ³	1 orë	3 vite nga miratimi i strategjisë
Dyoksid azoti (NO ₂)	400 µg/m ³	1 orë	3 vite nga miratimi i strategjisë
Ozoni. Informim	180 µg/m ³	1 orë	3 vite nga miratimi i strategjisë
Ozoni. Alarm	240 µg/m ³	1 orë	3 vite nga miratimi i strategjisë

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 e cilësisë së ajrit janë adresuar, gjithashtu, në Strategjinë Ndërsektoriale të Mjedisit (MM, nëntor 2006), por problemet e përmendura nuk janë reduktuar në nivelin e duhur gjatë periudhës 6-vjeçare.

Më poshtë tregohen disa nga mangësitë për situatën aktuale:

1. Ekziston në një fare mase një mbivendosje dhe fragmentizim i përgjegjësive ndërmjet Agjencisë Kombëtare të Mjedisit (AKM) dhe Institutit të Shëndetit Publik (ISHP) në veçanti sa lidhet me arritjen e objektivave të CAM-it. Riorganizimi dhe konsolidimi i institucioneve ekzistuese është i nevojshëm duke përfshirë këtu ndërtimin dhe të berit funksional në mënyrë efektive AKM-së të sapo themeluar, si dhe njësitë e inspektimit. Është, gjithashtu, mjaft e rëndësishme ndarja e qartë e përgjegjësive 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-së⁶. Stacionet automatike të monitorimit prodhojnë të dhëna të përqendrimeve të cilësisë së ajrit, por Siguria dhe Kontrolli i Cilësisë së të dhënave QA/QC nuk është aplikuar ndonjëherë, me përjashtim të dy stacioneve automatike të Tiranës që menaxhohen nga ISHP-ja gjatë periudhës 2011-2013. 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 mirëpunësuar dhe të konsoliduar është e nevojshme të merren sa më shpejt masat e duhura.

3. Kontrolli dhe reduktimi i çlirimeve të gazeve në atmosferë nga automjetet e motorizuara është një detyrë mjaft e vështirë, që kërkon zbatimin e një sërë masash në mënyrë të vazhdueshme (si p.sh. kontrolli i shkarkimeve të gazeve nga automjetet, reduktimi i numrit të makinave që qarkullojnë në ato rrugë 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 të kryhet nga institucionet përkatëse përgjegjëse, për shkak të kapaciteteve jo të duhura për kryerjen e matjeve nga shkarkimet e motorëve. Monitorimi i shkarkimeve të gazta dhe informacioni është një parakusht për kontroll.

⁶An 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 mund të arrihet për sa kohë nuk kryhet inspektimi i kontrollit të monitorimit të shkarkimeve industriale. 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 nëpërmjet përdorimit të disa strategjive të reduktimit pa të dhëna të cilësisë së ajrit, pasi monitorimi i shkarkimeve nga burime të vetme është shumë e shtrenjtë dhe gjithëpërfshirës.

6. Vetëm kur aktivitetet e mësipërme të zbatohen, do të jetë e mundur të hartohen/përgatiten plane për menaxhimin e cilësisë së ajrit. Për të qenë 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 veçanti mungon një staf i trajnuar mirë dhe pajisjet e duhura për zbatimin e duhur të të gjithë ciklit të inspektimit mjedisor. Përpjekje të veçanta janë të nevojshme në planifikimin e inspektimit, në bashkëpunimin 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 më efektiv për ndjekjen penale të thyerjeve të kërkesave të legjislacionit mjedisor, duke përfshirë një legjislacion të ri, që parashikon kundërvajtje 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 njerëzore dhe financiare, si dhe mungesës së ndërgjegjësimit në nivel qendror, të biznesit dhe shoqërisë në përgjithësi, përgjegjësive të fragmentuara, si dhe një sistemi të dobët gjyqësor⁷.

9. Nuk ka plane lokale për sa i përket cilësisë së ajrit në mjedis dhe asnjë aktivitet nuk ka filluar për të përmirësuar tejkalimin e vlerave limite të njohura tashmë.

2.1 Standardet e cilësisë së ajrit

Rezultatet e monitorimit tregojnë mospërputhje në lidhje me standardet e BE-së dhe standardeve ndërkombëtare të cilësisë në një numër komponentësh mjedisorë përfshirë ajrin. Rezultatet e disponueshme të monitorimit të cilësisë së ajrit 2006-2010 tregojnë që standardet e cilësisë së ajrit për PM10 (lëndë grimcore me diametër më të vogël se 10 mikronë), nuk arrihen në pjesën më të madhe të zonave urbane të vendit. Në pjesën qendrore të Tiranës përqendrimit e NO₂ janë mbi vlerat limite të lejuara nga BE-ja. Sipas shumë raporteve përqendrimit janë 2-5 herë më të larta se vlerat e lejuara në qytete kryesore, si Tirana dhe Elbasani. Duke u bazuar në rezultatet e monitorimit mund të nxjerrim përfundimin se trafiku, industria e naftës dhe industria metalurgjike janë burimet kryesore të ndotjes së ajrit. Zonat me ndikimin më të madh nga ndotja më e rëndë janë qendra e Tiranës, Elbasani dhe zona e Fierit. Një pamje e përgjithshme e cilësisë së ajrit në të gjithë vendin mundësohet në aneksin 2 të këtij dokumenti.

3. Vizioni, prioritetet strategjike dhe qëllimet

3.1 Vizioni

Qeveria dhe institucionet përgjegjëse janë të angazhuar të përmirësojnë cilësinë e ajrit në Shqipëri duke ndërgjegjësuar qytetarët dhe bizneset për të siguruar standardet e cilësisë së ajrit që lidhen me shëndetin për një numër të caktuar ndotësish. Për zbatimin e detyrimeve dhe objektivave tanë që lidhen me cilësinë e ajrit dhe ndryshimet klimatike, lind nevoja e zgjidhjes së problemit të ndotësve të ajrit.

Qeveria është e 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 sektorëve që lidhen me të, nëpërmjet forcimit të sistemit të lejedhënies dhe procedurave të

⁷Shqipëria – European Commission’s Progress and Monitoring Reports 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>



përputhshmërisë nëpërmjet vendosjes së rregullave për shkarkimet nga proceset industriale, dhe duke forcuar gjithnjë e më shumë kërkesat për shkarkimet në ajër nga automjetet dhe standardet 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 t'i sigurojë të gjithë qytetarëve një ajër të mjedisit pa rreziqe serioze për shëndetin e tyre.

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

Më poshtë paraqiten prioritetet për të arritur standardet europiane të cilësisë së ajrit:

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

- Të 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;

- Të vazhdohet investimi në edukimin dhe ndërgjegjësimin e publikut për të influencuar kështu në sjelljen individuale.

3.1.1 Ndryshimet klimatike

Qeveria shqiptare është e ndërgjegjësuar për rëndësinë dhe ndikimin e ndryshimeve klimatike, shkaktuar nga rritja e gazeve me efekt serë (GHG), si dhe nevojën për marrjen e masave efektive për të reduktuar pasojat e tyre⁸.

Ndryshimet klimatike dhe ndotja e ajrit janë të lidhura ngushtësisht me njëra-tjetrën. Pikërisht, 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 dëmshme të rrezeve të diellit.

Lidhja e ngushtë midis klimës dhe cilësisë së ajrit reflektohet, gjithashtu, dhe në ndikimin që ndryshimet klimatike kanë në nivelet e ndotjes së ajrit. Në të vërtetë, bazuar në skenarët e projektuar për të ardhmen dhe në mungesë të reduktimit të emisioneve shtesë, Paneli Ndërqeveritar mbi Ndryshimet Klimatike (IPCC) ka projektuar për të ardhmen "rënien e cilësisë 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 serë⁹ në atë nivel që do të parandalojë ndërhyrjen antropogjenike si rrezik për sistemin e klimës. Fokusi kryesor i qeverisë për ndryshimet klimatike është të përmirësojë eficiencën 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 serë. Objektivat për reduktimin e gazeve serë, aty ky është praktikisht e mundshme dhe e ndjeshme, do të integrohen duke ndjekur politika sinergjike të dobishme për cilësinë e ajrit dhe ndryshimet klimatike. Në veçanti:

- Politika ose zhvillime specifike, për industrinë, për transportin, energjinë etj., duhet të marrin në konsideratë ndikimin e shkarkimeve në cilësinë e ajrit dhe ndryshimeve klimatike nga pikëpamja e konsumit të energjisë dhe përmirësimit të teknologjisë;

⁸ Shqipëria është bërë palë në Konventën Kuadër të Kombeve të Bashkuara për Ndryshimet Klimatike që në 1995 dhe ratifikoi Protokollin e Kiotos në vitin 2004.

⁹ Gazet kryesore serë janë: CO₂, metani, dhe oksidet e azotit. Të tjera gaze serë të rëndësishme janë klorflorkarbonet (CFCs). Këta janë ftohës të prodhuar nga njeriu dhe që janë përgjegjës për hapjen e vrimës së ozonit në polet e Tokës. Ndotja mendohet se është një shtesë e gazeve natyrore me efekt serë duke shkaktuar rritjen e temperaturës së sipërfaqes së Tokës. Disa nga gazet serë qëndrojnë në atmosferë për një kohë të gjatë, kështu që është e rëndësishme të merren masa për të reduktuar këtë ndotje sa më herët të jetë e mundur.



- Masat në nivel kombëtar duhet të hartohen dhe zbatohen për të përmirësuar cilësinë e ajrit në nivel lokal dhe/ose për të reduktuar ngrohjen nga efekti i gazeve serë, duke inkurajuar përdorimin me eficiencë të energjisë.

3.2 Qëllimi, masat dhe objektivat

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

Qeveria shqiptare ka si qëllim të vendosë standarde të cilësisë së ajrit për përqendrimet në nivelin e tokës të ndotësve të ajrit, në përputhje me standardet e BE-së dhe është e angazhuar t'i arrijë ato aty ku është e mundur, duke marrë të gjitha masat e nevojshme zbatuese.

3.3.1 Transporti rrugor

Nivelet më të larta të përqendrimeve të NO₂ dhe PM10 të vrojuara 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.

Falë zhvillimeve teknologjike dhe në përgjigje ndaj legjislacionit evropian të standardeve të emetimeve, makinat e reja vazhdojnë të jenë akoma më të pastra, më pak të zhurmshme dhe më pak të dëmshme 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 rritjes së trafikut, përmirësimin e cilësisë së performancës mjedisore të automjeteve dhe rritjen e ndërgjegjësimit të publikut mbi ndikimet që emisionet e çliruara në ajër nga transporti rrugor, kanë në mjedis.

Qeveria është zotuar:

- të sigurojë që të gjitha modelet e makinave që vijnë në Shqipëri të plotësojnë standardet europiane të emetimeve;
- të zbatojë kontrollin e shkarkimeve të automjeteve si pjesë e procedurave vjetore të testimit të makinave;
- të forcojë kontrollin e shkarkimeve të automjeteve afër rrugëve dhe të vendosen gjoba fikse në qoftë se 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 ndotësve në ajër nga burimet industriale është hartuar, por mbetet shumë e rëndësishme që të ketë një përpjekje të vazhdueshme rregulatore për të forcuar mekanizma të tillë. Shqipëria së fundmi ka transpozuar direktivën e BE-së për parandalimin dhe kontrollin e integruar të ndotjeve, direktiva IPPC (96/61/EC), dhe një përfaqje mbi fazat për zbatimin e ligjit për lejet mjedisore për instalimet e mëdha industriale është në proces, duke përfshirë limitet e shkarkimeve që lidhen me përdorimin e teknikave më të mira në dispozicion (BAT).

Qeveria shqiptare do të forcojë kapacitetet e Inspektoratit Kombëtar të Mjedisit për kryerjen e matjeve të shkarkimeve nga burimet e palëvizshme dhe forcimin e organizimit të punës në terren.

3.3.3 Bujqësia

Bujqësia kontribuon dukshëm në emisionet e gazeve me efekt serë dhe ndotës të tjerë, veçanërisht amoniaku NH₃. Gjithashtu, është dhe sektori që ndikohet më së shumti nga efektet e ndryshimeve klimatike. Duke pasur parasysh shqetësimet serioze që ngrihen lidhur me sasinë dhe ndikimin e emisioneve në ajër që çlirohen nga sektori i bujqësisë, duhet të ndiqen politika dhe të hartohen rregulla në mënyrë që të bëhet progres 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. Megjithëse druri është një burim lëndë djegëse e rinovueshme, pajisjet djegëse të drurit emetojnë sasi të konsiderueshme ndotësish. 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 Dioksinave dhe Furaneve (PCDDs¹⁰ dhe PCDFs¹¹). Shkalla e dobët e mbledhjeve të mbetjeve në zonat rurale të vendit çoi në djegie të konsiderueshme të mbetjeve në oborret e shtëpive dhe nëpër rrugë, në mënyrë që të reduktonin volumet dhe të largonin aromat. Gjithashtu, një pjesë e djegies së pakontrolluar, është bërë për të rimarrë lloje të vlefshme mbetjesh, si metalet. Aktivitete të tilla po ndodhin, gjithashtu, në vendgrumbullime të pakontrolluara.

3.3.5 Adaptimi i standardeve ligjore nga Bashkimi Europian

Qeveria shqiptare është zotuar të arrijë një ajër më të pastër nëpërmjet transpozimit të plotë dhe zbatimit të direktivës së BE-së 2008/50/EC, si dhe direktivave të tjera të lidhura me të (dhe rregulloret). MM-ja është duke ndërmarrë një sërë veprimesh për të arritur në mënyrë graduale transpozimin e direktivës 2008/50/EC, duke përfshirë:

1. Përgatitjen dhe draftimin e një ligji 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 plotë dhe përforsimin e direktivës 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 që lidhen me cilësinë e ajrit të jenë sa më shumë të jetë e mundur proporcionale, eficiente dhe të barabarta.

Një shkallë e plotë programesh dhe asistence teknike për edukimin duhet të nxitet për të forcuar më tej Inspektoratin Kombëtar të Mjedisit dhe në mënyrë të drejtë të përmirësojë kapacitetet e tij për kryerjen e inspektimeve të burimeve të ndotjes së ajrit, të verifikojë përputhshmërinë, të identifikojë shkeljet, thyerjet e ligjit, dhe t'u përgjigjet ankesave të qytetarëve rreth ndotjes së ajrit dhe lëshimit në mënyrë aksidentale të ndotësve të ajrit.

4. Politikat

Në mënyrë që të sigurojë që përmirësimet e cilësisë së ajrit të ndodhin si në vendet ku tejkalimet e ndotësve monitorohen apo parashikohen ashtu edhe në vende të tjera në Shqipëri, qeveria:

1. do të përmirësojë cilësinë e ajrit nëpërmjet përfshirjes së çështjeve të cilësisë së ajrit në planifikimin e transportit, planifikimin e përdorimit të tokës, si dhe në kuadrin e proceseve të politikave më të gjera si për shembull ndryshmet klimatike, si dhe adoptimi i politikave të shëndetit dhe të energjisë;
2. do të mundësojë, nëpërmjet MM-së, mbështetje ndaj njësive të qeverisjes vendore për dorëzimin e kësaj strategjie të CAM-së. Kjo do të bëhet më së shumti nëpërmjet ofrimit të asistencës ndaj procesit të planifikimit të menaxhimit të cilësisë së ajrit në nivel lokal për identifikimin e zonave që kalojnë objektivat e cilësisë së ajrit dhe, gjithashtu, duke implementuar plane veprimi për të përmirësuar cilësinë e ajrit brenda këtyre zonave;
3. do të sigurojë që zonat që aktualisht kanë arritur objektivat e cilësisë së ajrit të vazhdojnë ta bëjnë një gjë të tillë;
4. do të vazhdojë të përmirësojë monitorimin e cilësisë së ajrit;
5. do të mbështesë në mënyrë të vazhdueshme adoptimin dhe zbatimin e planeve të menaxhimit të cilësisë së ajrit në nivel lokal;
6. do të sigurojë që veprimet e qeverisë nuk do të kenë një efekt të dëmshëm në cilësinë e ajrit;
7. do të marrë masa për nxitjen e ndërgjegjësimit publik.

4.1 Politikat/objektivat për monitorimin

Sistemi i monitorimit të ajrit do të bëhet shtylla e programit të menaxhimit të cilësisë së ajrit në vend. Monitorimi i ajrit të mjedisit do të përdoret për një shumëllojshmëri qëllimesh në menaxhimin e cilësisë

¹⁰ Dibenzodioksinat e Poliklorinuar (PCDDs), ose thjesht dioksinat, janë një grup i komponimeve organike të polihalogenuara që janë ndotës të dukshëm të mjedisit, dhe të dyshuar si kancerogjene për njeriun.

¹¹ Dibenzofuranet e Poliklorinuar (PCDFs) janë një grup i komponimeve organike të polihalogenuara të cilët janë ndotës toksikë. Ato njihen si mutagjenik, teratogjenë dhe të dyshuar si kancerogjene.



së ajrit. Menaxhimi i cilësisë së ajrit përfshin një cikël të vendosjes së standardeve dhe objektivave, të hartimit dhe zbatimit të strategjive të kontrollit, vlerësimin e rezultateve të këtyre strategjive të kontrollit dhe matjen e progresit të bërë.

Të dhënat e monitorimit të mjedisit kanë shumë përdorime gjatë gjithë këtij procesi, si: përcaktimi i përputhshmërisë me standardet e CAM-së, karakterizimi i cilësisë 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 bazë 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 përgjegjësi për progresin e strategjive të shkarkimit nëpërmjet ndjekjes së trendeve afatgjata të ndotësve. Këto të dhëna përbëjnë, gjithashtu, bazën për parashikimin e cilësisë së ajrit dhe raporteve të tjera publike të cilësisë së ajrit. Ato mund të sigurojnë informacion të vlefshëm për ndikime më të gjera në ekosistem.

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

Duke parë këtë situatë, 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 kërkuara të jenë të përshtatura me natyrën dhe përmasat e burimit dhe të ndotësve që janë marrë në shqyrtim;
3. Të kërkojë mënyra për të integruar rrjete të ndryshme monitorimi, ku mundësitë për integrim ekzistojnë, dhe të rrisë mbikëqyrjen e Agjencisë Kombëtare të Mjedisit ndaj këtyre rrjeteve;
4. Të përmirësojë kompetencat shkencore dhe teknike të AKM-së për të siguruar të dhëna të cilësisë së lartë; dhe
5. Të përmirësojë ruajtjen e të dhënave, shpërndarjen e tyre dhe analizimin e të dhënave, në mënyrë që njësitë e qeverisjes lokale, kërkuesit dhe publiku i gjerë 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 t'u konsideruar

Masa shtesë të politikave duhet të implementohen (pasi janë marrë parasysh kostot), duke ndjekur shembullin e shumë shteteve anëtare të BE-së 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 cilësisë 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 pastra, për shembull nëpërmjet akcizës së shkallëzuar të automjeteve dhe taksës së diferencuar të lëndëve djegëse.

Qeveria do të vazhdojë kërkimin dhe gjetjen e mundësive për të reduktuar ndotjen e ajrit në këto zona, bazuar në zhvillimet në të ardhmen:

- Një program nxitës për të hequr nga përdorimi automjetet më ndotëse;
- Një skemë kombëtare të çmimit të rrugëve;
- Një program nxitës për adoptimin e standardeve të reja dhe më të rrepta europiane të emetimeve nga automjetet (eurostandarde);
- Një program për rritjen e automjeteve me shkarkime të ulëta.

4.2.2 Reduktimi i shkarkimeve industriale

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

- Promovimit të eficiencës 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 ndotësve;



- Promovimit të përdorimit të burimeve të energjive të rinovueshme.
- Prezantimi i skemave të granteve ose të rimbursimit për përmirësimet në eficiencën e energjisë.

4.2.3 Reduktimi i emisioneve nga sektori bujqësor

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

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

- të përdorin lëndët 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 kafshëve;
- të reduktojnë djegien e mbetjeve të fermave dhe të kashtës.

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 shtëpiakë;
- Nxitjes së përdorimit të sistemit të ngrohjes diellore në ndërtesat e banimit;
- Përmirësimit të sistemit të grumbullimit të mbetjeve dhe asgjësimit të sigurt i tyre 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 ekzaktësisht në këtë strategji se cila trajton masat specifike kombëtare. Megjithatë, masat lokale luajnë një rol të rëndësishëm në arritjen e objektivave të kësaj strategjie, dhe qeveria shqiptare përkrah miratimin dhe zbatimin e tyre. Këto mund të përfshijnë, por nuk janë të limituara ndaj:

- përmirësimit të transportit publik, rritjes së vendeve të parkimit dhe zonave të gjelbra;
- krijimit të zonave me trafik të kufizuar;
- rritjes e ndërgjegjësimit të publikut për cilësinë e ajrit;
- rritjes së ndërgjegjësimit për mënyra promjedimore lidhur me dhënien dhe përdorimin e automjeteve;
- përdorimit të filtrave dhe sistemeve me konvertues katalitikë për kontrollin e shkarkimeve të gazeve të automjeteve;
- reduktimit të ndotjes nëpërmjet përdorimit të automjeteve dhe karburanteve jo të dëmshëm për mjedisin në transportin publik, përmes zëvendësimit të autobusëve që përdorin naftë me autobusë hibridë;
- promovimit të mënyrave alternative dhe më të qëndrueshme të transportit të automjeteve;
- forcimit të inspektimit të emisioneve dhe programeve të kontrollit për automjetet;
- rritjes së ndërgjegjësimit rreth zakoneve të dhënies dhe përdorimit të automjeteve në mënyrë miqësore me mjedisin.

5. Përgjegjësia, monitorimi dhe vlerësimi

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 t'u përdorur, si dhe transparentë në përdorimin e tyre.

Ka një numër të indikatorëve të mundshëm për t'u përdorur në monitorimin e efektivitetit të strategjisë. Disa indikatorë mund të sigurojnë evidenca direkte për përmirësimin e cilësisë së ajrit, disa të tjerë që mundësojnë një tregues të ndryshimeve në fusha të tjera të politikave që janë të prirura për të përmirësuar cilësinë e ajrit.



5.1 Koordinimi dhe ndërgjegjësimi

Menaxhimi i cilësisë së ajrit dhe veprimet për të përmirësuar cilësinë e ajrit duhet të zbatohen nga një numër palësh të interesuara. Zbatimi i çdo strategjie të cilësisë së ajrit duhet të jetë i varur nga plotësimi i nevojave të komunitetit me të cilin ka lidhje. Njerëzit në Shqipëri duhet të bëhen të ndërgjegjshëm për problemet e ndotjes së ajrit në qytetet e tyre dhe të bien dakord që masat kundër ndotjes janë të nevojshme. Masat e komandës dhe të kontrollit bëhen më efektive kur njerëzit 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 MM-ja do të kërkojë të dhëna nga palët e interesuara të identifikuara në këtë raport për të siguruar që implementimi i kësaj strategjie të jetë efektive. MM-ja do të sigurojë, gjithashtu, që cilësia e ajrit të konsiderohet në mënyrë të përshtatshme brenda proceseve të planifikimit të politikave, duke përfshirë ndonjë politikë specifike të cilësisë së ajrit aty ku është e aplikueshme.

5.2 Njësitë mjedisore dhe ekspertët mjedisorë

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

Vendime të rëndësishme të rëndësishme kombëtare mund të jenë vendime mbi zonat e grumbullimit dhe zonimit, veçanërisht zona me probleme me CAM-në, vendet e monitorimit, ndotës që janë për t'u monitoruar në zona të caktuara dhe priorizimi i aktiviteteve të reduktive të emetimeve, koordinimi me njësitë e qeverisjes vendore, agjencitë rajonale të mjedisit dhe inspektoratet.

Kapaciteti i stafit të grupit CAM në MM, AKM dhe ISHP do të rritet dhe programe trajnimit do iniciohen për të siguruar që ekspertiza bazë në monitorimin dhe vlerësimin e CAM-së të transferohet nga ekspertët ndërkombëtarë.

5.3 Monitorimi i progresit

MM-ja do të përdorë një set indikatorësh për të monitoruar progresin, për të siguruar që zbatimi i kësaj strategjie po kontribuon sa më shumë që të jetë e mundur për sa i përket përmirësimit të cilësisë së ajrit. Progresi do të rishikohet në mënyrë të rregullt së brendshmi nga MM-ja nëpërmjet strukturës së AKM-së.

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

Disa indikatorë të progresit të bërë në fushën e cilësisë së ajrit përfshijnë:

- Reduktimin e përqendrimeve të dyoksidit të azotit brenda qyteteve kryesore të vendit.
- Numrin e ditëve kur ndotja e ajrit është brenda normave ose më e lartë se standardet.
- Përqindjen e popullatës që i nënshtrohet ekspozimit ndaj ndotjes së ajrit mbi normat e lejuara.

Zbatimi i indikatorëve bazë mjedis / shëndet do të kryhet mbi bazën e bashkëpunimit ndër-institucional.

Monitorimi i progresit do të përfshijë:

- Hartëzimin e burimeve kryesore të ndotjes dhe krijimin e një baze të dhënash të shkarkimeve kombëtare në ajër;
- Vlerësimin e rezultateve të monitorimit të CAM-së për krijimin e zonave dhe grumbullimeve, duke përfshirë planet e monitorimit;
- Implementimin e QA/QC për monitorimin e CAM-së;
- Përcaktimin e një Laboratori të Referencës Kombëtare për CAM-në;
- Kryerjen e një vlerësimi paraprak;
- Hartimin e planeve për përmirësimin ose mirëmbajtjen e CAM-së në grumbullime dhe zona;
- Raportimin e gjetjeve në Agjencinë Europiane të Mjedisit dhe institucioneve të tjera të cilëve Shqipëria është e detyruar të raportojë të dhëna mbi CAM-në;



- Prezantimin e një modeli dispersioni për dhënie e lejeve.
- Prezantimin e një sistemi modelimi të CAM-së për vlerësim lokal dhe rajonal të CAM-së.

Vlerësimi i ndikimit shëndetësor, koreluar me nivelet e ndotjes së ajrit

5.4 Raportimi i performancës

MM-ja do t'i raportojë rregullisht qeverisë mbi progresin e bërë lidhur me zbatimin e kësaj strategjie.

6. Kuadri ekonomik dhe implikimet financiare

Për implementimin e masave shtesë të politikave, është bërë një vlerësim i kostove. Vlerësimi i fondeve është bazuar kryesisht në të ashtuquajturën metoda lart-poshtë, ku kostot e investimit dhe kostot e operimit vlerësohen në bazë të të dhënave agregate në nivelin e sektorëve dhe nënsektorëve të vrotuar.

Kjo metodë është e pranueshme për analizat që përdoren për të identifikuar madhësinë e kostove pa dhënë detaje mbi veprimet individuale. Disa të dhëna janë marrë në mënyrë direkte nga sektori privat ose qeveritë lokale nëpërmjet programeve të investimit të kostove që janë implementuar, ose/dhe do të implementohen. Vlerësimet më të sakta janë bërë për një segment kostosh që do të financohet nga buxheti i qeverisë. Për këtë arsye janë përdorur të dhënat e marra nga buxheti afatmesëm i periudhës 2013-2015.

Tabela 3: Kostot totale në strategjinë e cilësisë së ajrit të mjedisit

	Tipi i kostos	Fondet (€ milion)
1	Kostot e vlerësuara të reduktimit të emetimeve të automjeteve	490
2	Kostot e vlerësuara për reduktimin e emisioneve industriale	11
3	Kostot e projekteve pilotë për reduktimin e emisioneve shtëpiake	90
4	Kostot e vlerësuara për menaxhimin e cilësisë së ajrit	1.3
5	Kostot e vlerësuara të implementimit të direktivës 2008/50/EC ¹²	2.2
	TOTALI	494.5

Nga kostot totale vetëm një pjesë e vogël e 1.3 milionë EUR do të financohet nga buxheti. Kostot e tjera paguhen nga ndotësit, subjektet fizike, nëpërmjet taksave/detyrimeve të ndryshme dhe investimeve direkte. Fondet publike, në formën e transfertave direkte ndaj autoriteteve mjedisore, janë të nevojshme për implementimin e strategjisë. MM-ja duhet të planifikojë në një buxhet afatmesëm fondet e mjaftueshme për implementimin e strategjisë. Në vijim paraqitet një skicë e grupeve individuale të kostove.

6.1 Kostot e vlerësuara të reduktimit të emisioneve nga automjetet

Vendosja e taksës së rrugëve është një sistem që i ngarkon shoferët të reflektojnë mbi përdorimin e makinës, ku shoferët që e frekuentojnë më shpesh rrugën duhet të paguajnë më shumë se shoferët që e përdorin më rrallë rrugën. Normalisht, skicohen skema për të inkurajuar shoferet që të përdorin rrugë më pak të ngarkuara nga trafiku ose të përdorin makinën në kohën kur rrugët 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 alternative nga makinat, trajnimi i stafit, shërbime të klientit, si dhe menaxhimi i bazës së të dhënave etj.

- Zgjerime të infrastrukturës: 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.

Palët kyçe të interesuara mund të përfshijnë:

¹²Për më shumë detaje, referoju Planit për Zbatimin e Direktivës Specifike 2008/50/EC



- Qeverisja qendrore, meqë mund të kërkohet legjislacion kombëtar për lejimin e taksimit të rrugëve.
- Qeveritë lokale dhe rajonale (në varësi të rrethanave) përgatisin politika që lejojnë taksimin dhe planifikojnë skemën e operimit.
- Autoritetet e transportit, që kujdesen për planifikimin e shërbimeve për të lejuar aksesin e zonave të prekura 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. Ndikimet 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 ndër të tjera në koston e tij, veçanërisht si një proporcion i të ardhurave të marra. Janë publikuar disa vlerësime të kostove. Sipas këtyre literaturave vlerësimet e kostove bazuar në skemën zvicerane të taksimit të rrugëve janë 415 milionë €¹³.

Kuadri ligjor dhe institucional është çelësi kryesor për suksesin, sepse siguron një bazë të gjerë 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 eficiente dhe të drejta të inspektimit për ndjekjen e gjobave rezultuese. Autoritet 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 përshtatin kërkesën me ofertën. Koncepti që shtrihet pas taksimit të rrugëve është teoria ekonomike e ‘Taksimit të kostove marxhinale’. Taksa nuk duhet të prezantohet si ‘thjesht një tjetër taksë’, dhe prandaj është kritike që shfrytëzimi i fondeve të jetë i pranueshëm dhe tërheqës për njerëzit. 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 trafik kontrolli, të financuar nga një hua të marrë nga EBRD-ja. Kostoja e projektit është 8.2 milionë €. Projektet pilote mund të implementohen në disa bashki të mëdha me një kosto totale prej 50 milionë €.

Programi i automjeteve me emisione të ulëta

Qeveria mund të drejtojë një program për inkurajimin e blerjes së automjeteve me emisione të ulëta ose/dhe një tjetër program për të hequr nga përdorimi makinat e prodhuara përpara vitit 1995. Qeveria duhet të caktojë një fond prej të paktën 15 milionë euro 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 njerëzve ose/dhe kompanive që kanë një automjet.

Tabela 4: Kostot e reduktimit të emisioneve të automjeteve

Aktivitetet	Kostoja (€ milion)	Shënim
Ngritja e qendrave të kontrollit të trafikut (4-5 qendra)	50	Qeveria mund të mbështesë bashkitë e mëdha me problemet në ndotjen 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 njerëz 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 njerëz në varësi të skemës
Vlerësimet e kostos së bazuar në skemën zvicerane të taksimit të rrugëve	415	310 milionë - kostot e investimit. 104 milionë - kostot vjetore të operimit (duke përfshirë inspektimin dhe amortizimin e pajisjeve).
TOTALI	490	

¹³ Për më shumë informacion “The Acceptability of Road Pricing”, publikuar nga RAC Foundation, London 2011



6.2 Kostot e vlerësuara për reduktimin e emisioneve industriale

IFC-ja, një anëtar i grupit të Bankës Botërore, me suportin e qeverisë së Kanadasë, është duke ndihmuar Bankën Credins Albania për zgjerimin e financimit të projekteve të energjisë së rinovueshme dhe eficientës së energjisë, duke promovuar përdorimin eficient të burimeve dhe reduktimin e emisioneve të gazeve serë. IFC-ja do të mundësojë 10 milionë € në financimin për Bankën, duke përfshirë deri në 1 milion € nga IFC-Canada Programi për Ndryshimet Klimatike. Kjo do të ndihmojë Bankën në dhënien e huave për kompanitë shqiptare të interesuara për investimin në teknologjitë e energjisë eficiente, 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, çatave dhe tarracave, sidomos në ndërtesat e ndërtuara përpara viteve '90.

Banesat residenciale janë përgjegjëse për 60% të të gjithë elektricitetit të konsumuar në Shqipëri dhe ka rrjedhimisht një potencial më të madh për sa u përket ruajtjeve të energjisë. Investimet në eficientë të energjisë ofrojnë shumë benefite për shtëpitë individuale, duke përfshirë reduktimin e kostove mujore energjetike dhe përmirësimin e standardeve të jetesës. Këto benefite mund të arrihen nëpërmjet prezantimit të më shumë teknologjive dhe proceseve eficiente. Për shembull, një sistem eficient ngrohjeje në një shtëpi të mirizoluar redukton sasinë e energjisë së përdorur dhe përmirëson cilësinë e ajrit të brendshëm.

Afërsisht 15,873 kWh në vit duhet për të nxehur dhe ftohur një shtëpi 150 m². Pas izolimit, sasia bie në 10,317 kWh ose 35%. Izolimi, pra, rezulton në kursim të energjisë prej 5,555 kWh në vit, afërsisht 89,991 lekë në vit ose 35% të faturës 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. Faturat elektrike mund të reduktohen nëpërmjet përdorimit të paneleve diellore për ngrohjen e ujit. Përdorimi i paneleve diellore në një sipërfaqe prej 2-4 m² të instaluar në tarracë/çati të ndërtesës për ngrohjen e ujit, redukton energjinë e përdorur për këtë qëllim në më shumë se 60%.

Sektorët kyç në të cilët duhet të fokusohen përpjekjet janë ndërtesat residenciale 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 pilote mbi izolimin termik kryesisht në zonat urbanen për të reduktuar emisionet e gazeve serë, si dhe në të njëjtën kohë për të reduktuar konsumimin e burimeve energjetike për ngrohje.

Tabela 5: Kostoja e projekteve pilote për reduktimin e emisioneve shtëpiake

Aktivite	Kostoja (€ milion)	Shënime
Suporti për izolim termik në ndërtesat rezidenciale	50	Suporti mesatar për shtëpi është € 500. Bashkitë me ndotje të lartë të ajrit nga burimet e ngrohjes, rajonet me disavantazh ekonomik dhe rajonet me norma të larta papunësie duhet të përfitojnë nga suporti në formën e subvencioneve.
Prezantimi i standardeve të produkteve për boilerat shtëpiakë	40	Suport për kompanitë e ndërtimit që të prezantojnë këto standarde. Një metodë partneriteti privat-publik duhet të aplikohet.
Totali	90	



6.4 Kostot e vlerësuara për menaxhimin e cilësisë së ajrit

Përgjegjësitë kyçe të përfshira në menaxhimin e cilësisë së ajrit janë:

- planifikimi, organizimi, kontrolli dhe koordinimi i monitorimit në nivele kombëtare dhe lokale;
- përgatitja e udhëzuesve teknikë;
- monitorimi dhe procesimi i të dhënave;
- sigurimi i cilësisë;
- skedimi i të dhënave;
- implementimi i rregullave;
- vlerësimi i ndikimit në mjedis dhe shëndet;
- raportimi.

Në lidhje me njëra-tjetrën, këto role të rëndësishme luhen nga një sërë autoritetesh kompetente: Ministria e Mjedisit, Instituti i Shëndetit Publik, Agjencia Kombëtare e Mjedisit, Inspektorati Kombëtar i Mjedisit, Laboratori Kombëtar i Mjedisit që u është besuar mirëmbajtja e sistemit të informimit për cilësinë e ajrit, si dhe raportimi. Të gjithë këto institucione marrin fonde nga buxheti i shtetit për të implementuar funksionet që u janë vendosur me ligj. Në këtë kontekst është i nevojshëm planifikimi i fondeve shtesë për periudhën 2014-2016 bazuar në ndryshimet e pritshme në legjislacion.

Tabela 6: Menaxhimi i cilësisë së ajrit – një plan fondesh për t'u siguruar nga buxheti i shtetit

AKTIVITETET (Legjislacioni dhe zbatimi i tij) AUTORITETI KOMPETENT	BURIMI I FONDEVE	FONDE TË PLANIFIKUARA/LEKË (mijë)		
		2013	2014	2015
Ligjet dhe aktet nënligjore të draftuara dhe miratuara për cilësinë e ajrit (2 akte) MM	Buxheti i qeverisë	20,880.92	8,150.66	8,440.22
Raportimet të inspektimit mbi implementimin e kushteve të lejes mjedisore për aktivitetet industriale që shkaktojnë emisionë ajër- ISHM	Buxheti i qeverisë	10,000.00	9,870.00	10,220.00
Raportet monitorimi mbi indikatorët mjedisorë (ajri urban) ISHP-ja dhe AKM-ja	Buxheti i qeverisë	14,725.25	5,127.75	2,699.13
Raporti mbi Gjendjen e Mjedisit (kapitulli mbi ajrin) - AKM	Buxheti i qeverisë	1,458.00	1,528.38	1,582.50
Raportet kombëtare mbi implementimin e konventave ndërkombëtare për cilësinë e ajrit-MMPAU	Buxheti i qeverisë	1,418.70	1,467.15	1,519.20
Baza e të dhënave lidhur me cilësinë e naftës dhe diezelit të prodhuar - AKM	Buxheti i qeverisë	2,364.00	2,446.00	2,532.00
Inventari i emisioneve të ndotësve në ajër dhe dizenjimi i planit për cilësinë e ajrit ¹⁴ - AKM	Buxheti i qeverisë	0.00	0.00	0.00
Zhvillimi i një kuadri ligjor rregullator institucional për promovimin e një tregu SWH të qëndrueshëm - MM	Buxheti i qeverisë	17,559.00	13,682.00	0.00
Fushata të ndërgjegjësimit për përdoruesit profesionistë dhe sipërmarrësve të ndërtimeve urbane për të integruar sistemet SWH në ndërtesa - MM	Buxheti i qeverisë	11,711.00	9,122.00	0.00
Plan Kombëtar për Menaxhimin e Cilësisë së Ajrit - MM	Buxheti i qeverisë	24,854.14	2,996.71	1,808.57
SHUMA TOTALE (LEKË)		104,971.01	54,390.65	28,801.62
SHUMA TOTALE (EURO)		749,793	388,505	205,726

Burimi: Të dhënat u morën nga buxheti afatmesëm 2013-2015, f. 285-29¹⁵

¹⁴ Planifikuar në 2012. Nuk ka fonde të planifikuara për periudhën 2013-2015 15 për më shumë detaje referojuni DSIP_CAM

¹⁵ Për më shumë detaje referojuni DSIP_CAM



6.5 Kostot e vlerësuara për zbatimin e direktivës 2008/50/EC

Implementimi i direktivës do të jetë kryesisht përgjegjësia e autoriteteve kompetente të caktuara për implementimin e direktivës në nivel kombëtar (AKM).

Kostot e përgjithshme të vlerësuara të implementimit të direktivës janë treguar në tabelën më poshtë. Kostot ndahen në:

- kostot kapitale, që përfshijnë zgjerimin e kapitalit, dhe jo kostot operative, siç janë pajisjet e reja dhe rehabilitimi i pajisjeve ekzistente, projektet specifike, trajnimi fillestar, fushata të ndërgjegjësimit etc.; dhe
- kostot e operimit ose rekurente, që përfshijnë rrogat, qiranë, mirëmbajtjen, ndriçimin dhe ngrohjen, karburantin, tarifat vjetore etj.

Tabela 7: Kostot e përgjithshme të implementimit të direktivës

Aktorët	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 cilësisë) dhe programi kombëtar për menaxhimin e ajrit të mjedisit) 4 persona me kohë të plotë	-	32
Pajisje shtesë	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 cilësisë së ajrit në MM, AKM, MSH dhe ISHP.	2	-
TOTALI	2,2	182

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 cilësisë 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 ndotësit (gjobat e paguara nga ndotësit, makinat, kamionët, industritë etj.) Taksat e paguara nga ndotësit përfshijnë:

- Taksën e importit për makinat e përdorura. Kjo taksë ka sjellë më shumë të ardhura se të gjithë mekanizmat e tjerë mjedisorë. 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 litër benzinë dhe benzoli dhe 1 lek (1 cent) për litër diesel. Kjo taksë është e vënë si për karburantet e vendit, si dhe për ato të importuara. Kjo taksë u prezantua më 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, përsipër plotësimin e detyrimeve shtesë, dhe të gjitha kostove të vazhdueshme operative, do të duhet të plotësohen nga MM-ja 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 Qendrën e Efikasitetit të Energjisë Shqipëri-BE (EEC), Shoqatën Shqiptare të Bashkive, si dhe Programin e Qeverisë Lokale të financuar nga USAID-i. Programi i ri (2012-2015) mund të konsiderohet si një hap kryesor në prezantimin e bashkive dhe komunave me çështje, si menaxhimi eficient i burimeve energjetike, izolimit termik të ndërtesave ekzistente; duke sjelle si pasojë përmirësime të qëndrueshme afatgjata.



- Instrumenti për Asistencën e Para-Hyrjes

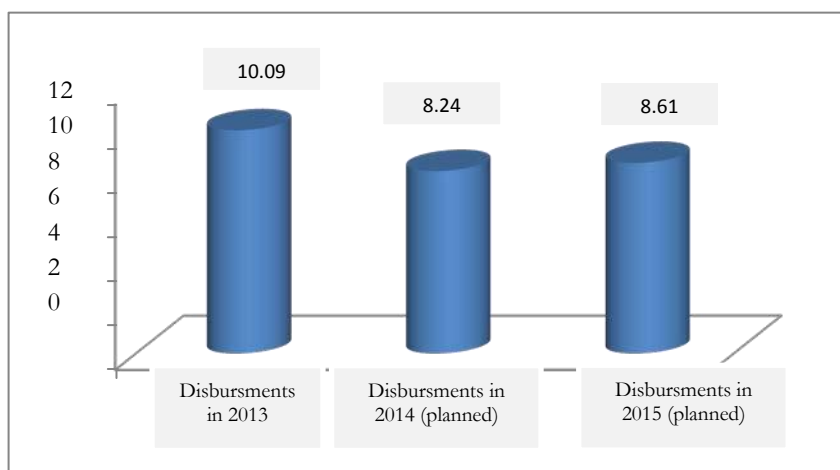
Instrumenti për Asistencën e Para-Hyrjes është mekanizmi kryesor i Bashkimit Europian për ofrimin e asistencës financiare për investimet e lidhura me përputhshmërinë për vendet candidate dhe ato që kanë hyrë në BE.

- 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 tipa projektsh, 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 jetë bërë anëtare. Megjithatë këto fonde janë të rëndësishme në aspektin e implementimit të *acquis* mjedisore.

- Të tjerë donatorë bilateralë dhe multilateralë

Donatorët më aktivë multilateralë në fushën e mjedisit në Shqipëri janë Bashkimi Europian (BE), Banka Botërore dhe UNDP, ndërsa donatorët bilateralë 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 negocimit për periudhën 2014-2018. Qeveria duhet të përpiqet të sigurojë që sa më shumë ndihmë e huaj të jetë e mundur të drejtohet drejt asistimit të Shqipërisë për të arritur obligimet e hyrjes. Një financim i tillë natyrisht ka pritshmëri të zvogëlohet pas hyrjes së Shqipërisë në BE.



Burimi: DEBASKON database, maj2013

- Huat nga institucionet ndërkombëtare të financimit (IFI)

Institucionet ndërkombëtare të financimit janë banka zhvillimore, si Banka Botërore, Banka Europiane për Rindërtim dhe Zhvillim (EBRD) dhe Banka Europiane e Investimit (EIB) që ofron hua me norma relativisht të ulëta të interesit për investimet me qëllim krijimin ose përmirësimin e infrastrukturës mjedisore.

IFC-ja, një anëtar i Grupit të Bankës Botërore, me suportin e qeverisë së Kanadasë, është duke ndihmuar Bankën Credins Albania për zgjerimin e financimit të projekteve të energjisë së rinovueshme dhe energjisë eficiente, duke promovuar përdorimin e burimeve dhe reduktimin e emisioneve të gazeve serë. IFC-ja do të mundësojë €10 milionë në financimin për bankën, duke përfshirë deri në €1 milion nga IFC-Canada Climate Change Program. Kjo do të ndihmojë bankën në dhënien e huave për kompanitë shqiptare të interesuara për investimin në teknologjitë e energjisë eficiente, si dhe në projektet e energjisë së rinovueshme.

- Huat nga banka tregtare

Banka Pro Credit është e para bankë në Shqipëri që ka lancuar programin që suporton eficientë energjetike. Huaja e eficientë energjetike promovon investimet në shtëpi private dhe apartamente me qëllim reduktimin e përdorimit të energjisë dhe kostove të energjisë. Kjo bankë u jep shtëpive dhe



bizneseve mundësinë për të investuar në teknologji të reja, për të kursyer energji dhe për të ulur emisionet e CO₂.

ANEKS I KËRKESAT E LEGJISLACIONIT TË BE-së

Bashkimi Europian (BE) kërkon nga shtetet anëtare (MS) arritjen e limiteve të cilësisë së ajrit të mbështetura në shëndet për një rang ndotësish. Këto vlera limite jepen fillimisht nëpërmjet direktivës së vitit 2008: Mbi Cilësinë e Ajrit të Mjedisit dhe një Ajër më të Pastër për Europën. Limitet janë të detyrueshme ligjërisht dhe duhet të arrihen nga MS dhe përfshijnë limite për dyoksidin e azotit (NO₂), lëndës grimcore me përmasa më pak se 10 mikrone (PM10) dhe lëndës grimcore me përmasa më pak se 2.5 mikron (PM2.5).

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

Katër fushat kryesore të mbuluara nga legjislacioni i BE-së 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 Këshillit 96/62/EC of 27 e 27 shtator 1996 mbi vlerësimin dhe menaxhimin e cilësisë së ajrit, direktiva e Këshillit 1999/30/EC e 22 prill 1999 e lidhur me limitimin e vlerave për dyoksidin e squfurit, dyoksidin e azotit dhe oksideve të azotit, lëndës grimcore dhe plumbit në ajër, direktiva 2000/69/EC e Parlamentit Europian dhe Këshillit e 16 nëntor 2000 lidhur me limitimin e vlerave për benzenin dhe monoksidin e karbonit në ajër, direktiva 2002/3/EC e Parlamentit Europian dhe Këshillit e 12 shkurtit 2002 lidhur me ozonin në ajër dhe vendimi i Këshillit 97/101/EC i 27 janarit 1997 që vendos një shkëmbim reciprok të informacionit dhe të dhënave ndërmjet rrjeteve dhe stacioneve individuale që masin ndotjen e ajrit brenda shteteve anëtare (MS), u rishikuan në mënyrë thelbësore që të përfshijnë zhvillimet më të fundit të shkencës dhe shëndetit, si dhe eksperiencën nga shtetet anëtare. Këto pesë akte u shfuqizuan më 11 qershor 2010 dhe u zëvendësuan nga një direktivë e vetme direktiva 2008/50/EC mbi cilësinë e ajrit të mjedisit dhe një ajër më të pastër për Europën.

Direktiva CAM synon të përcaktojë parimet bazë dhe strategjinë e përbashkët për vendosjen e objektivave për cilësinë e ajrit në mjedis e hartuar për të shmangur, parandaluar dhe reduktuar efektet e dëmshme në shëndetin njerëzor dhe në mjedis, duke vlerësuar cilësinë e ajrit dhe përqendrimet e ndotësve përkatës, duke përdorur metoda dhe kritere të përbashkëta, duke mundësuar informacion të përshtatshëm mbi cilësinë e ajrit (e disponueshme për publikun), duke mirëmbajtur dhe përmirësuar cilësinë e ajrit të mjedisit dhe duke vendosur vlera limit dhe pragje “alarmi” për përqendrimet e dyoksidit të squfurit, dyoksidit të azotit, oksidit të azotit, lëndës grimcore, plumbit, ozonit dhe benzenit në ajrin e mjedisit.

Kërkesa direkte të legjislacionit

Dispozitat e direktivës rregullojnë specifikat e mëposhtme:

Dispozitat e përgjithshme

- Shtetet anëtare (MS) do të përcaktojnë në nivele të përshtatshme autoritetet kompetente dhe organet përgjegjëse për vlerësimin e cilësisë së ajrit dhe aktiviteteve të lidhura me të (neni 3);
- MS-ja do të vendosin zonat dhe grumbullimet ku do të kryhet vlerësimi dhe menaxhimi i cilësisë së ajrit (neni 4).

Vlerësimi i cilësisë së ajrit në mjedis:

- Regjimi i vlerësimit (aneksi II) dhe kriteri i vlerësimit (aneksi III) për cilësinë e ajrit në lidhje me dyoksidin e squfurit, dyoksidin e azotit dhe oksideve të azotit, lëndës grimcore, plumbit, benzenit dhe monoksidit të karbonit (neni 5 & 6)



- Vendi i marrjes së mostrave për matjet do të përcaktohet duke përdorur kriterin e listuar në aneksin III;

- MS-ja do të aplikojnë metodat reference të matjes dhe kriteret e specifikuar në seksionin A dhe seksionin C të aneksit VI;

- Kriteri i vlerësimit, pikat e marrjes së mostrës për vlerësimin e cilësisë së ajrit në mjedis në lidhje me ozonin (nenet 9 & 10), si dhe metoda reference për matjen e ozonit (neni 11) sipas aneksit VIII & VI respektivisht.

Menaxhimi i cilësisë së ajrit të mjedisit:

- Vlerat limit dhe pragjet e alarmit (neni 13) sipas aneksit XI & XII;

- MS-ja do të sigurojnë përputhshmëri me nivelet kritike të specifikuara në aneksin XIII dhe të vlerësuara në përputhje me seksionin A të aneksit III;

- Masat e kërkuara në rast të informimit ose tejkalimit të “pragjeve të alarmit” - informimi i publikut nëpërmjet mjeteve të mediave të ndryshme (neni 19);

Shtyrje e arritjes së afateve dhe përjashtimi nga detyrimi i aplikimit të vlerave të caktuara limit (neni 22).

Planet:

- MS-ja do të hartojnë plane të cilësisë së ajrit për zona dhe grumbullime, kur nivelet e ndotësve në ajër tejkalojnë çdo vlerë limit ose vlerë objektiv, plus çdo kufi relevant të tolerancës (neni 23) dhe do ta dorëzojnë ato pranë Komisionit;

- MS-ja do të hartojë plane veprimi afatshkurtër që tregojnë masat që duhet të merren në mënyrë që të reduktojnë rrezikun e niveleve të ndotësve që tejkalojnë një ose më shumë pragje të alarmit (specifikuar në aneksin XII) ose zgjatjen e këtij tejkalimi, si dhe t'i bëjë këto plane të 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-ja do të bashkëpunojnë në rast të ndotjes ndërkufitare të ajrit (transport ndërkufitar i ndotësve të ajrit ose pararendësve të tyre) dhe, aty ku është e nevojshme, të hartojnë aktivitete të përbashkëta, si për shembull përgatitja e planeve të përbashkëta të koordinuara të cilësisë së ajrit duke ndjekur nenin 23 në mënyrë që të eliminojnë 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 mjet tjetër telekomunikacioni të:

a) Cilësisë 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 cilësisë së ajrit të parashikuara në nenin 22(1) dhe nenin 23 dhe programeve të referuara në nenin 17(2);

- MS-ja duhet t'i bëjë të disponueshme publikut raportet vjetore për të gjithë ndotësit të mbuluar nga kjo direktivë dhe do ta 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 këtë direktivë dhe të marrin masat e nevojshme për të siguruar zbatimin e tyre.



Implikimet indirekte të direktivës

Direktiva ka si qëllim të:

- evitohet, parandalohet ose reduktohet efektet e dëmshme në shëndet dhe mjedis në tërësi, përmes krijimit të vlerave limite vlerave udhëzuese;
- ruajtja e cilësisë së ajrit të mjedisit në vendet ku ajri nuk është i ndotur dhe përmirësimit të tij në raste të tjera.

Për të vepruar në përputhje me direktivën, do të arrihet përmirësim i rëndësishëm në reduktimin e ndotjes nga burimet pikësore. Kjo ka të bëjë shumë me zbatimin e kërkesave të legjislacionit 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 energjetike.

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-së. Standardet e BE-së duhet, gjithashtu, të përmbushen në mënyrë që të kontrollohet ndotja e ajrit nga sektorët industrialë dhe energjetike; 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 më të “pastër” dhe për të prezantuar teknologjitë e avancuara të prodhimit, si dhe teknologjitë e trajtimit të ndotësve. 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 direktivës janë tejkaluar, duhet të përfshihen, gjithashtu, ndërmjet veprimeve/aksioneve prioritare.

Rezultatet nga monitorimi i ajrit në linjë me kërkesat e direktivës 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 ndotësve në ajër kalon çdo vlerë limite ose vlerë të synuar.

ANEKS II CILËSIA E AJRIT NË TË GJITHË VENDIN

Instituti i Shëndetit Publik (ISHP) ka kryer, që nga viti 1976, monitorimin e cilësisë së ajrit në mjedis. ISHP-ja ka qenë burimi kryesor për mbledhjen e të dhënave të cilësisë së ajrit duke përdorur metoda manuale dhe gjysmautomatike 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 tri stacione të monitorimit të dorëzuara nga projekti: “Forcimi i Sistemit të Monitorimit Mjedisor në Shqipëri” (StEMA) që nga janari 2008.

Në vitin 2011, në AKM u dorëzuan 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, Shkodër, Korçë dhe Vlorë.

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

Stacion	SO ₂	NO ₂	TSP	PM10	PM25	O ₃	Pb	CO	Benzene
Tirana DSHP		34.91		77		23.0		0.43	2.88
Tirana NEA	7.61	29.15				39.6		0.56	0.666
Tirana Alba1 (Poliklinika Quendore)		50.89		121.3	37.28	41.9		0.25	1.208
Tirana Alba2 (ISHP)		44.82		52.64	28.33	51.3		0.98	
Elbasan 2				79.24					
Shkodër	12.4	25.5	193.	93.9		73.8	0.2		
Durrës	15.1	32.8	217	104		79	0.2		
Fier	19.6	31.5	185	89		76	0.2		
Korça	11.3	16.9	180	84.4		67.4	0.1		
Vlora	11.4	25.7	180.	83.7		70.4	0.1		
Standardet shqiptare	60	60	140	60	15	65	1	2	5
Standardet e BE-së		40		40	25		0.5		5

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

Fushatat e STEMA-s dhe CEMSA-së me mostrat pasive

ISHP-ja ka ndërmarrë dhe ka kryer 3 fushata me mostrat pasive të pozicionuar në të gjithë Shqipërinë. Fushatat në janar të 2008-ës, janar dhe qershor të 2012-ës, përfshinë të gjitha matjet indikative të SO₂, NO₂, benzenit dhe ozonit - ekspozim për të paktën 10 ditë. Këto vlera mesatare sporadike të matura në një kohë kaq të shkurtër janë të vështira për t'u interpretuar, por në përgjithësi rezultatet tregojnë që ka 3 zona me kërcënime 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-ja nga gushti deri në dhjetor të 2012-ës rezultoi në përqendrime mesatare të PM10 nga 97 dhe 88µg/m³. Ky është një tregues i qartë që Fieri dhe Elbasani mund të ketë problem 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 inversioni i rregullt, i cili redukton shpërndarjen e ndotësve, duke rritur nivelet e përqendrimit për ditë të tera.

Modelet e dispersionit (shpërndarjes) së cilësisë së ajrit për vitin 2009

Në vitin 2012 një kompani italiane ka kryer inventarin kombëtar të shkarkimeve në ajër dhe modelimin e cilësisë 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 kërkuara nga nen 5 i direktivës CAM. (AIR POLLUTANT EMISSION INVENTORIES IMPLEMENTATION AND AIR QUALITY PLANNING). Rezultatet janë paraqitur grafikisht si shembull në fig. 2.

Annual average of NO₂ (µg/m³) for Tirana Area Calpuff model - Year 2009

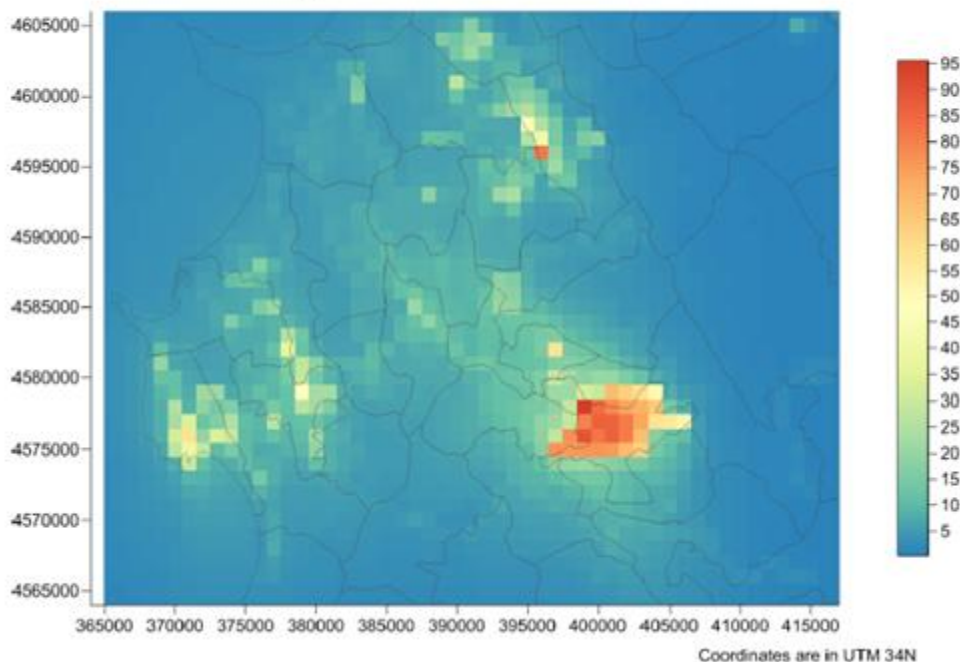


Fig. 2: Paraqitje grafike e rezultateve të modelit për mesataren vjetore të NO₂ në zonën e Tiranës.

Rezultatet e modelimit bazuar në dispersionin dhe transformimin e ndotësve primarë, dyoksidit të azotit (NO₂), dyoksidit të squfurit (SO₂), PM10 dhe PM2.5 të çojnë në këto përfundime:

- “Për zonën e Tiranës, NO₂ është një problem për sa i përket mesatares vjetore vetëm për Bashkinë e Tiranës, ndërkohë që mesatarja për çdo orë tregon problem edhe në Durrës dhe vende të tjera me më pak banorë”.

- “Ne kujtojmë që burimi kryesor i ndotësve 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, NO₂ 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 ndotësve 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 Vlorës, probleme paraqiten vetëm në Bashkinë e Fierit dhe një pjesë e vogël në Portëz për sa i përket vetëm SO₂, 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 NO₂ dhe PM10 në zonat e Tiranës, Elbasanit dhe Fierit.

Vlerësimi i efektit në shëndet në zonën e Fierit

Një kompani holandeze ka bërë disa matje indikative dhe një vlerësim të efekteve në shëndet 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 lëvizshme (gaskromatograf, detektor fotojonizues, detektor jonizimi me flakë dhe monitor H₂S), u kryen në sezonin e dimrit (janar-shkurt). Pritet që avullimi i hidrokarbureve nga 150 pëllgje naftë do të jetë më i lartë në periudhën e verës.

Gjetjet e raportit janë:

- “Më tej, cilësia e ajrit në Fier është e ndikuar, gjithashtu, edhe në zona të tjera në vende afër puseve të naftës, si në luginën e Visokës dhe Gjanicës. Cilësia e ajrit varion në varësi të sasisë së gazeve të



emetuara dhe përbërjes së tyre, por edhe në varësi të kushteve të motit; si drejtimi i erës, shpejtësia e erës, temperatura dhe lagështia. Idealisht, monitorimi i ajrit duhet të ndërmerret në mënyrë të vazhdueshme për disa vite në vende të ndryshme të zonës së projektit.”

- “Të dhënat e cilësisë së ajrit tregojnë që ka përqendrime shumë të larta të ndotësve prezentë në zonë. Cilësia e ajrit, në veçanti, 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 çlirime 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 herë më lart asaj që konsiderohet përqendrim i sigurt.”

Shëndeti publik është investiguar dhe vlerësuar në linja të ndryshme. Rezultatet kryesore nga analizat e të dhënave të shëndetit mund të përmbliidhen si më poshtë:

- “Analizat e të dhënave lidhur me mbizotërimin e sëmundjeve të mushkërisë 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-rrugë-receptor në përcaktimin e një *background-i* për efektet e mësipërme në shëndetin publik, është e qartë se ndotja që vjen nga industria e naftës nëpërmjet ajrit ka luajtur një rol kryesor në dëmtimin 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 kërcënimin që përbëjnë ndaj shëndetit njerëzor - NO₂ dhe PM.

PM-ja mbulon Grimcat Totale Pezull (TSP), që përfshijnë të gjitha grimcat e marra në një mënyrë të veçantë; PM10, që përfshin të gjitha grimcat me një diametër më të vogël se 10 µm; dhe PM2.5, 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 projekte të 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 mikrogramë për metër kub (µg/m³) në baza vjetore. Në Tiranë përqendrimet e lëndës grimcore janë shumë të larta në rendin e 40-100 µg/m³. Ndonjëherë matjet tregojnë vlera edhe më të larta.

Përqendrimet e dyoksidit të azotit (NO₂) janë, gjithashtu, më të larta se vlera limit europiane e 40 µg/m³ si mesatare vjetore. Stacionet e monitorimit dhe fushatat e monitorimit rezultojnë në përqendrime 40-80 µg/m³. Bazuar në eksperiencë, vlerat më të larta mesatare për çdo orë duhet të jenë 3-4 herë vlera mesatare e NO₂.

Tirana, ka problem me vlerën limit për çdo orë prej 200 µg/m³ për NO₂. 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 me shtëpi në të dyja anët e rrugës (kanione rrugore). Mijëra njerëz jetojnë afër këtyre “hot spoteve” në Tiranë.

Gjatë 2012-ës, ISHP-ja ka kryer monitorim të vazhdueshëm në dy stacionet automatike të monitorimit në qendër të Tiranës (Alba1, Poliklinika Qendrore) dhe Tirana ISHP (Alba2). Në qendër të Tiranës vlera limit vjetore për NO₂ kaloi në mënyrë të skajshme (42 µg/m³). “Qendra e Tiranës” është

një background urban¹⁶ 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 mijëra banorë të Tiranës që punojnë dhe jetojnë në dyqane dhe apartamente përgjatë rrugëve me trafik të dendur.

Programi indikativ i monitorimit të 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-i organizoi një fushatë gjithëpërfshirëse të monitorimit indikativ në tetor të 2008-ës, duke mbuluar pjesën më të madhe të Tiranës (ECAT Tirana AQ Report. Dec 2008). Të gjithë “*stakeholders-at*” lokale u përfshinë në projektin që mori mbështetje financiare nga Programi EU/LIFE dhe nga Ministria Federale Gjermane e Mjedisit, Mbrojtjes së Natyrës dhe Sigurisë Bërthamore. Të 35 mostrat pasive u analizuan nga laboratorët ARPAV në Venecia. Nëse provat e bardha do të ishin përdorur për kontrollin e cilësisë QC, rezultatet nuk do të ishin raportuar. Mostrat pasive nuk janë të sakta, por fushata e monitorimit jep një ide më të mirë të përqendrimeve simultante gjatë tetë ditëve të matjeve. Fig. 3 tregon vendet e monitorimit dhe përqendrimet e gjetura.

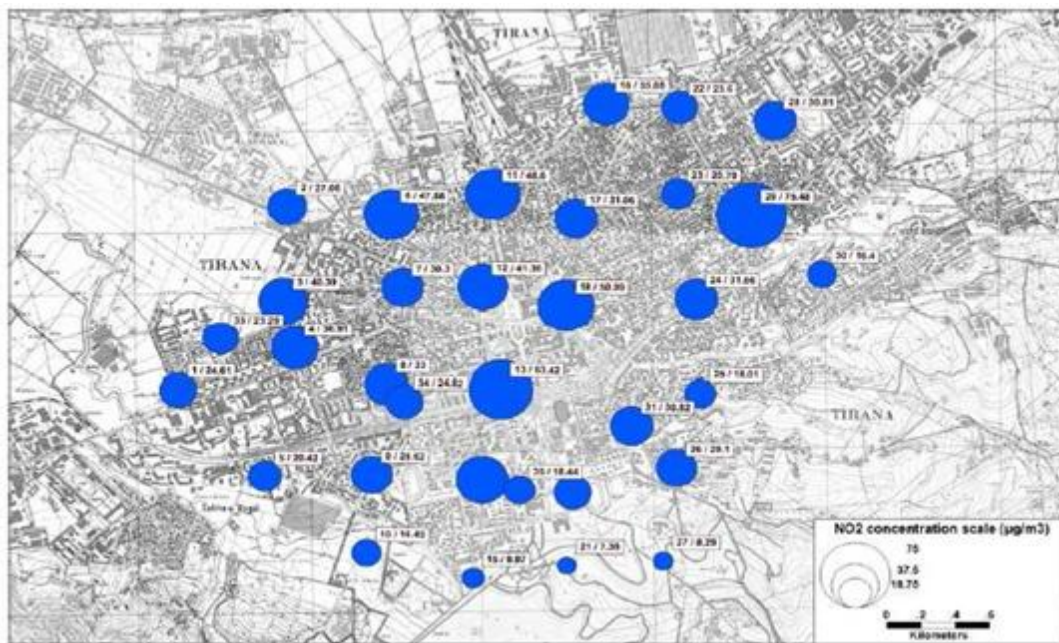


Fig. 3: Përqendrimi i NO₂ në secilin prej 35 vendeve të monitorimit.

Në fig. 4 grafiku jep një pamje të përgjithshme të përqendrimeve të regjistruara të NO₂. Vlerat variojnë nga 7-75 µg/m³. Është e çuditshme që 8 nga 35 kampione janë mbi mesataren e 40 µg/m³, por megjithatë nuk mund të jepen konkluzione finale për përqendrime afatshkurtra krahasuar me vlerën limit vjetore. Është e dukshme që përqendrimet më të larta shfaqen në pjesën qendrore të Tiranës afër rrugëve kryesore me trafik të dendur.

¹⁶ “Background urban” përfaqëson vendet ku niveli i ndotësve të ajrit nuk influencohet thjesht nga një burim i vetëm ndotjeje, por nga kontributi i integruar nga të gjitha burimet e kësaj zone. Niveli i ndotjes së ajrit në këto zona, në mënyrë tipike duhet të përfaqësohet për disa km²

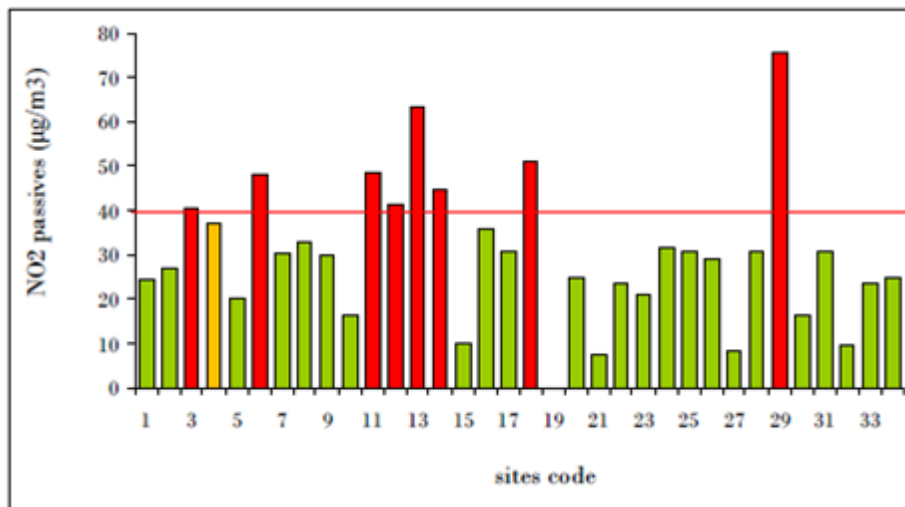


Fig. 4: Përqendrimet e NO₂ në qytetin e Tiranës. 28.10 – 06.11.2008

Programi i monitorimit indikativ i organizuar nga ECAT-i 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 automatike e mostrës. “Blanks” mund të përdoren për të kontrolluar nëse vlerat zero dhe përqendrimet e krahasuara me monitorët automatikë (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 prezent nuk përmbush kërkesat e legjislacionit të BE-së dhe EUROAIRNET për sa i përket DQO-ve dhe teknikave të matjes.

- Matjet e dyoksidit 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 inkurajon një mënyrë të re të monitorimit të ndotjes së ajrit në qytetin e Tiranës. Meqë tri stacionet e automatizuara që janë në veprim në qytetin e Tiranës u përkasin *background-eve* dhe tipologjive urbane ka ardhur koha për të bërë një konfigurim të ri të rrjetit monitorues.

Gjetjet e mëparshme, të tanishme apo më të fundit, si dhe rekomandimet e dhëna nga ekspertë të huaj nuk janë marrë asnjëherë në konsideratë, për përmirësimin e monitorimit të CAM-it në Shqipëri.

Abonimet vjetore për Fletoren Zyrtare mund të bëhen pranë Postës Shqiptare me çmimin 16 000 lekë ose pranë Qendrës së Botimeve Zyrtare me çmimin 14 000 lekë (ky çmim nuk përfshin shpërndarjen në adresë).

	Formati 61x86/8
--	-----------------

Shtypshkronja “Kristalina”
Tiranë, 2014

Adresa
Bulevardi “Gjergj Fishta”,
pas ish-Ekspozitës “Shqipëria Sot”,
Tel:042427005, 04 2427006

Çmimi 36 lekë