



LËNDA: “TRANSPORTI I GJELBËR ”





Çfarë është transporti ?

Transporti është një kontribues i madh në ndryshimin e klimës globale. Transporti rrugor është përgjegjës për 75% të totalit të emisioneve të dioksidit të karbonit dhe kjo përqindje është në rritje çdo ditë. Rreth 95% e të gjithë transportit rrugor varet nga nafta; kjo korrespondon me 60% të konsumit të përgjithshëm botëror të naftës. E gjithë kjo krijon shumë presion mbi qeveritë kombëtare për hartimin e politikave për të reduktuar emetimet e gazit, si dhe kërkesat e naftës.

Transporti, është një kontribues i madh për emisionet e gazit. Objektivi kryesor është reduktimi i ndotjes së ajrit dhe sjelljen e mjedisit të qëndrueshëm. Kjo ndotje e madhe çon në kërkimin e Transportit të Gjelbër, që do të thotë çdo lloj praktike të transportit apo automjet që është eko-miqësore dhe që nuk ka ndikim negativ në mjedis.



Lista e ndotësve të ajrit:

Grupi i parë

- 1) Dyoksidi i Squfurit (SO₂)
- 2) Dyoksidi i Azotit (NO₂)
- 3) Oksidi i Azotit (NO_x)
- 4) Lënda e Ngurtë Pezull (PM₁₀ dhe PM_{2,5}).
- 5) Plumb (Pb)

Grupi i dytë

- 6) Ozoni (O₃)

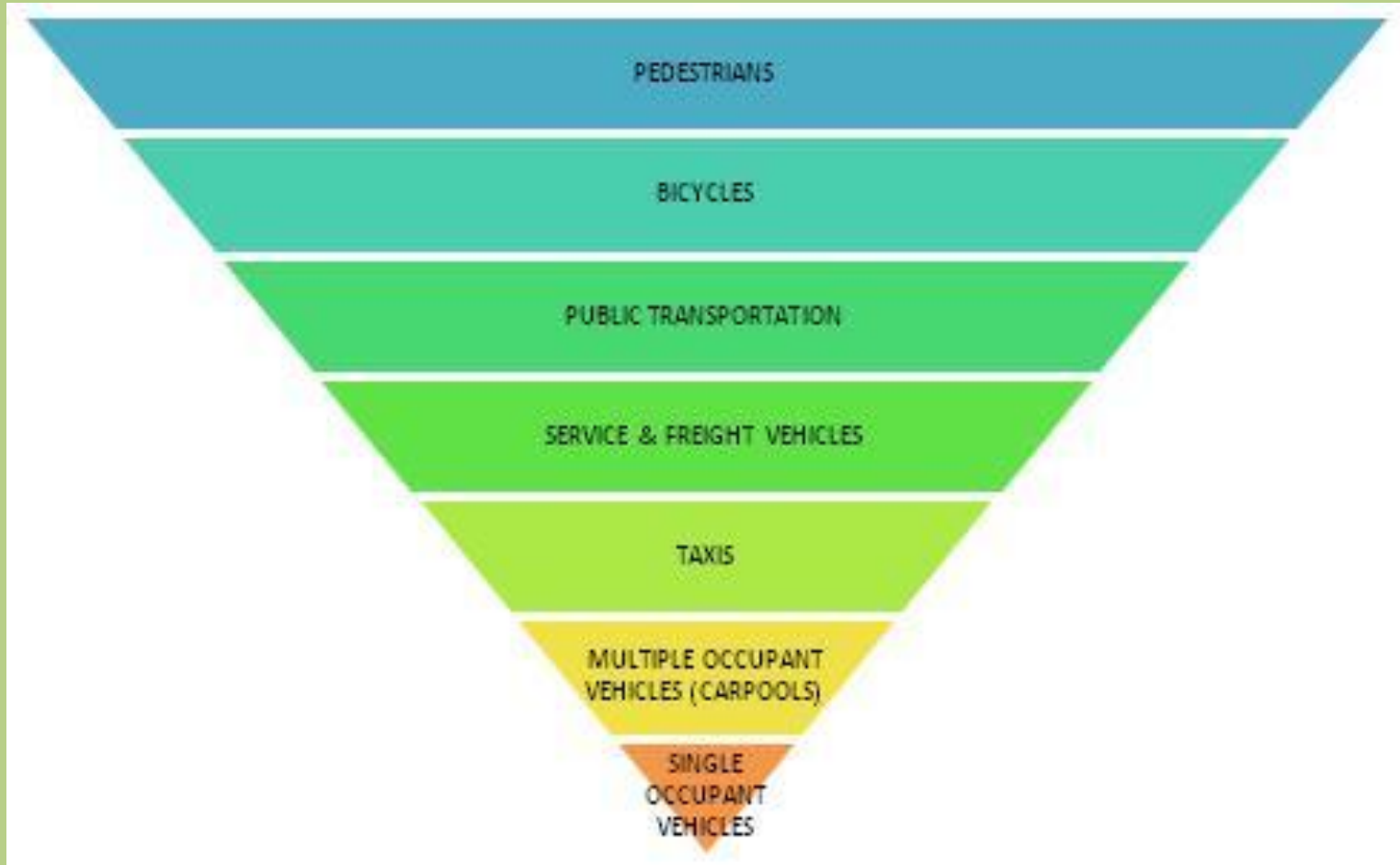
Grupi i tretë

- 7) Benzeni
- 8) Monoksidi i Karbonit (CO)
- 9) Hidrokarbure aromatike-policiklike (PAHs)
- 10) Kadmiumi (Cd)
- 11) Arseniku (As)
- 12) Nikeli (Ni)
- 13) Mërkuri (Hg)



“Transporti i gjelbër” përfshinë shfrytëzimin e burimeve efektive dhe efikase, ndryshimet në strukturën e transportit dhe duke e bërë zgjedhje të shëndetshme të udhëtimit. Kjo kërkon ndërgjegjësimin e zgjeruar publikë dhe pjesëmarrjen, kontrollin e automjeteve private dhe zhvillimin e automjeteve mundësuar nga burime të rinovueshme të energjisë, si diellore, e erës, energjisë elektrike, biokarburanteve etj. Ne duhet të zgjedhim mënyrat e transportit të gjelbër që janë lehtësisht të kuptueshme për të gjithë. Ato janë bazuar në një piramidë që është e ngjashme me atë të ushqimit por me kokë poshtë dhe në pjesën më të madhe ecin këmbësorët , dhe pjesën më të vogël të piramidës e zotërojnë makinat private që është pjesa më pak e gjelbër, dhe ka më pak prioritet. Prandaj kudo që të jetë e mundur, automjetet vetëm me një person duhen të shmangen.

Fig.Piramida e “transportit të gjelbër”



Mënyrat e transportit të gjelbër janë:

1. Këmbësorët. Këtu futen njerëz që preferojnë të ecin në këmbë, për shkollë , punë dhe për të bërë pazare ushqimore etj. Duke ecur në këmbë kemi zero emetime të gazit serë, s'kemi kosto financiare dhe një plus tjetër është se kjo është një formë e mirë e ushtrimit të trupit.



2. Bicikletat. Prej kohësh, po i kushtohet vëmëndje të madhe përdorimit të bicikletave, kudo në të gjithë globin. Duke e parë si mjet të sigurtë gjatë përdorimit, por edhe si mjet të mbrojtur, e të shpejtë, bicikletat japin edhe një imazh estetikisht të rregullt. Duke qenë se cdo ditë po marrin atributet e mjetit kryesor të transportit, bicikletat janë në stadin e mjetit më të qëndrueshëm, më të lirë nga pikpamja financiare, që shkaktojnë më pak ndotje dhe që nuk kanë nevojë për hapësira të konsiderueshme parkimi. Përdorimi i bicikletave është një tjetër mënyrë e madhe e transportit të gjelbër. Avantazhet e përdorimit të bicikletes janë: ecje më e shpejt, kosto më e ulët dhe një stërvitje e shëndetëshme. Kostoja është vetëm për blerje dhe pjesët që kërkohen për mirëmbajtjen e bicikletës.



Kudo në botë ekzistojnë dhe bicikletat elektrike. Ato funksionojnë më anë të baterisë me energji solare dhe konsiderohen si mjete që përdorin një teknologji inovative moderne, pasi bëhet fjalë për teknologji të vitit 2015. Kjo lloj biciklete është një mjet levizës shumë ekologjik. Bicikleta është e pajisur me bateri të vogël, e cila bën rrotullimin e rrotave me anë të energjisë diellore. Bicikletë elektrike me panele, është një tjetër mjet që karikohet nga energjia solare, edhe kjo teknologji e vitit 2015. Në rrotat e bicikletës janë të montuara panelet diellore, të cilat shndërrojnë energjinë e diellit në energji elektrike. Kjo lloj energjie transmetohet në baterinë e montuar në bicikletë.



Bicikleta diellore është dizenuar në atë mënyrë që të jetë sa më e thjeshtë si në paraqitje ashtu edhe në përdorim. Kur bateria e bicikletës është e karikuar plotësisht, ajo është e aftë të ecë deri në 70 milje dhe mund të arrije shpejtesi, deri në 50km në orë.

Më poshtë kemi një model të ri të bicikletës (me bateri) elektrike.



3. Transporti publik. Shumica e qyteteve të mëdha kanë infrastrukturë të mirë për sistemin e transportit publik. Kjo është një mënyrë e përballueshme dhe e lehtë e transportit të gjelbër, dhe veçanërisht është e dobishme për studentët dhe të moshuarit të cilët mund të udhëtojnë me një kosto të ulët. Në vazhdimësi mendohet të bëhet zëvendësimi i autobusëve që punojnë me naftë, me autobusë elektrik. Në këtë mënyrë, do të kemi mënjanimin gradual të përdorimit të autobusëve me naftë. Materiali i autobusit elektrik është i ndërtuar nga një material i lehtë.



4. Automjetet e mallrave dhe shërbimeve. Automjetet e mallrave dhe shërbimeve, llogarisin për rreth 9% të totalit të emisioneve të gazrave serrë. Përdorin biodisel dhe energji elektrike si karburante alternative për automjetet e mallrave dhe shërbimeve. Kjo mënyrë transporti siguron më shumë mundësi të udhëtimit që do të jenë strategjitë kyçe për të lidhur këtë sektor të transportit të gjelbër.



5. Taksitë. Konsiderohen eko-miqësore taksitë të cilat janë hibride dhe me karburant efikas, që është një mundësi e mirë për transportin e gjelbër. Këto makina luajnë një rol shumë të rëndësishëm për të patur një mjedis më të pastër. Makinat hibride funksionojnë me anë të baterive të rikarikueshme dhe me anë të gazit. Përdorimin e gazit (benzinës naftës) e kanë për raste të vecanta kur nxjerrin problem me elektricitetin dhe rikarikimin. Ato mund të zvogëlojnë deri në 90 % të smogut dhe përdoret më pak benzinë, duke e krahasuar me makinat konvencionale. Makinat hibride janë ekonomike. Kanë jetëgjatësi deri në 55-60 vite përdorimi. Makinat hibride janë makinat më të mira duke e krahasuar edhe me makinat e tjera elektrike, pasi makina hibride vetëkarikohet dhe nuk ka nevojë të karikohet në prizë.



Gjithashtu shumica e makinave elektrike nuk mund të shkojnë më shumë shpejtësi sesa 50-60 mph, ndërsa makinat hibride munden. Shumica e makinave elektrike duhet të karikohen cdo 50-100 km. Gjithashtu makinat hibride janë të dizenuara në atë mënyrë që t'i përshtaten kushteve klimaterike, si në kohë me diell, ashtu edhe në shi.

MKZ Hybrid 2015 përmban litium-jon, është më e fuqishme, peshon më pak, në krahasim me bateritë e tjera. Dizenoja është e ndërtuar në atë mënyrë, që e bën këtë mjet të udhetojë deri në 85 milje në orë.



Cdo detaj i makinës është i paraqitur në ekran i cili merr të gjitha komandot që i jepen edhe në formën zanore.



Makinë elektrike me dy vende, 50 milje në orë (80km)

6. Automjetet e përbashkëta. Është i njohur si transport i përbashkët, dhe kjo është një mënyrë shumë e favorshme e transportit të gjelbër. Kur një grup kolegësh, miq dhe njerëz të tjerët, mund të përdorin një automjet, në rast kur shkojnë në drejtime të ngjashme cdo ditë. Në raste kur më shumë se pesë njerëz shkojnë me makinat e përbashkëta në drejtim të njëjtë, kjo është një alternativë më ekonomike dhe eko-miqësore kur një makinë transporton pesë njerëz njëkohsisht deri në destinacionet e tyre pa marrë makinat e tyre personale. Është një mënyrë shumë e mirë për të kursyer karburant dhe lekë.



7. Automjetet e vetme (personale). Është një zgjidhje për “automjetet e gjelbërta” me fuqi nga karburantet alternative dhe automjetet me teknologji të avancuara që krijojnë më pak trysni mbi mjedisin në krahasim me automjetet konvencionale me motor me djegie të brëndëshme që punojnë me benzinë ose naftë.





8. Trenat janë forma më e qëndrueshme dhe e gjelbër e transportit.

Trenat elektrikë me shpejtësi të lartë, luajnë një rol shumë të rëndësishëm në lidhje me emetimet e shkarkuara të dioksidit të karbonit, të cilat ndihmojnë në uljen e ndjeshme të dioksidit të karbonit. Treni është kthyer në një mjet shumë të rëndësishëm transporti, i cili po gjen përdorim gjithnjë e më të gjerë në botë. Kjo për shkak se udhëtimi me këtë mjet, zgjidh një sërë problemesh ekonomike, mjedisore, shëndetësore. Trenat modernë të ditëve të sotme, janë trenat elektrikë. Ata kanë shpejtësi të lartë. Trenat elektrik janë një formë e përditshme e transportit në Europë dhe janë i vetmi transport i rëndësishëm, që mund t'i japë një zgjidhje lëvizshmërisë, mjedisit, ekonomisë, shëndetit dhe problemeve të ndryshme sociale, në shkallë globale.

Treni në figurën më poshtë është realizuar me anë të paneleve fotovoltatike, sistemit diellor 6.68- megavat mund të prodhojë 6.3 milion kilovat në orë. Në këtë mënyrë bën të mundur reduktimin e emetimit të karbonit dhe uljen e konsumit të qymyrit. Janë instaluar 20.000 panele dhe mbulojnë një sipërfaqe prej 61.000 metrash katrorë, e cila prodhon 300.000 kw/ h (kilovat në orë). Kjo teknologji e re, bën të mundur reduktimin e karbonit, i cili mund të arrijë të reduktohet në masën 40-45 %, deri në vitin 2020. Kushton (\$ 23.6 milion).





Situata aktuale e transportit në vëndin tonë dhe impaktet negative mjedisore.

Në Tiranën e populluar nga rreth 1 milion banorë, autobuzët janë e vetmja mundësi e transportit publik, ndryshe nga kryeqytetet e tjera europiane dhe më gjerë që ofrojnë një sistem më të larmishëm të këtij lloji transporti. Si e vetmja mënyrë transporti për qytetarët e shumtë, që nuk disponojnë një makinë private, në 10 linjat e autobuzëve që mbulojnë kryeqytetin, stacionet janë të mbi populluara.



Shkarkimet e automjeteve me naftë (kamoionet, mikrobuzët, veturat) janë përgjegjës për shumicën e PM10 në ajër (PM10 – ose “particulate matter” është lënda e grimcuar e imët, me diametër grimcash më të vogël se 10 μ (mikron, ose të mijtat e milimetrit), ku pjesa më e madhe e tyre, në sasinë e blozës së përgjithshme, varion nga 80-90 % të sasive totale të PM10, të hasur në ajrin urban. Këto shkarkime mund të jenë kancerogjene. Karakteristikë kryesore e shkarkimeve të diellit, është formimi e çlirimi në sasi 20 herë më të mëdha, sesa tek makinat e benzinës. Përqëndrimet e O3 dhe NO2 në brëndësi të qytetit, shihen se janë disa herë më të larta, se në periferi. Kjo shpjegohet me shkarkimin e gazeve të djegies nga makinat në qarkullim. Së fundmi, ndiqet rregullisht me metoda aktive, përmbajtja e LGS, blozës, PM 10, SO2 dhe NO2 në ajrin e qyteteve Tiranë, Durrës, Shkodër, Elbasan, Fier dhe Vlorë.

Përmbajtja e O₃ analizohet me metodë pasive, si edhe më parë. Ndotësit kryesorë të ajrit aktualisht janë LGS bloza, PM₁₀, monoksidi i karbonit, hidrokarburet policiklike aromatike (HPA) dhe ndotësit fotokimikë (ozoni e bioksidi i azotit), të lidhur thuajse tërësisht me shkarkimet e trafikut në Shqipëri. Në disa qytete të Shqipërisë LGS, bloza dhe PM 10 janë disa herë më të larta se normat e lejuara. Transporti rrugor është një nga burimet më të mëdha të ndotjes, duke kontribuar në cilësinë e dobët të ajrit, zhurmës, çrregullimet nga ndryshimet klimatike etj. Udhëtimi me makinë, shpesh është opsioni i vetëm dhe praktik. Ndotësit e ajrit nga transporti, përfshijnë oksidin e azotit, grimcat, monoksidin e karbonit dhe hidrokarburet. Të gjithë kanë një ndikim të dëmshëm në shëndetin e njerëzve, kafshëve dhe bimësisë, në nivel lokal. Në qendrat e qyteteve dhe rrugëve të automjeteve, ndotja është më e madhe. Makinat janë të prirura të lëshojnë më shumë ndotje, disa kilometra para nisjes, derisa bëhet ngrohja e plotë e motorit.



Fig. Situata aktuale në Tiranë e transportit



Ndikimet negative në shëndet nga transporti.

Rritja e përqendrimit të CO₂ atmosferik, së bashku me ngrohjen globale, rrit prodhimin e pjalmëve. Për më tepër, ndryshimet e shpeshta të klimës, mund të ndryshojnë ndërveprimin midis ndotësve të ajrit dhe alergeneve të frymëmarrjes. Në këtë mënyrë, rritet edhe sëmundshmëria tek personat me probleme të azmës, pikërisht për shkak të pjalmit. Avujt e benzinës që përhapen në atmosferë gjatë furnizimit me karburant, dhe kur karburanti përdoret nga motorët me djegie të brëndshme, krijojnë për pasojë clirimin e monoksidit të karbonit, oksidet e azotit, dhe hidrokarburet. Të gjitha këto, lënë një impakt të madh në mjedis. Ato ndikojnë në dëmtimin e indeve të mushkërive dhe mund të ndikojnë në përkeqësimin e sëmundjeve të frymëmarrjes, të tilla si azma.



Duke qenë se këto copëza janë sa 1/5 e fijes së flokut të njeriut, ato arrijnë dhe depërtojnë thellë në mushkri. Në mushkri depërtojnë edhe substanca të tjera, si arseniku, benzeni, formaldehidi dhe nikeli. Këto substanca mund të shkaktojnë mutacione të qelizës që mund të çojnë në kancer. Është fakt që ekspozimi për një kohë të gjatë ndaj tymit të makinave ka një lidhje të drejtpërdrejtë me probabilitetin për prekjen nga një formë tumori. Tymi i makinave ka edhe efekte të “menjëhershëm”, si p.sh. irritimi i syve, hundës, fytit dhe mushkrive. Mund të shkaktojë kollë, dhimbje koke, marrje mëndsh dhe të vjella.



Cilët janë grupimet/grupmoshat më të rrezikuara?

Ekspozimi ndaj gazeve që prodhojnë motorët dhe grimcat është një sëmundje profesionale për njerëzit që janë të ekspozuar për një kohë të gjatë, si p.sh. shoferët e kamionëve, punonjësit e hekurudhave dhe minatorët. Por efekte të dëmshme mbi shëndetin janë vënë re edhe në popullsinë e përgjithshme, e cila përballet me nivele më të ulëta ndotjeje se kategoritë e sëmundjeve profesionale. Një tjetër grup që preket nga këta faktorë ndotës janë edhe fëmijët. Mushkритë e fëmijëve janë akoma duke u zhvilluar dhe si pasojë janë më të ndjeshme se mushkритë e të rriturve ndaj tymit dhe grimcave të tjera ndotëse. Ekspozimi ndaj gazeve të makinave është i lidhur me sëmundshmëri më të shpeshtë në fëmijëri.



Cilat do të ishin masat për këtë fenomen?

Duke qenë se në pjesën më të madhe ndotja e ambjentit në Shqipëri shkaktohet nga emetimet e makinave në qarkullim, veprimtaritë ndërtuese, vatrat e zjarrit në qendrat urbane për eliminimin e mbetjeve dhe emetimet industriale, edhe nisma për të përmirësuar gjëndjen duhet të prekë këta faktorë ndotës.

Për sa i përket makinave, një nga problemet kryesore ngelen motorët me naftë dhe mosha e tyre, ku rreth 90% e tyre kanë mbi 9 vjet punë. Këto lloj motorësh prodhojnë deri në 10 herë më shumë tym dhe “mbetje” sesa motorët e rinj, të cilët kanë detyrim ligjor të përmbushin normat më të fundit të emetimeve nga vëndet prodhuese. Një aspekt tjetër është cilësia e karburantit. Karburantet që përdoren në Shqipëri kanë përmbajtje të lartë squfuri dhe plumbi, të palejueshme për t'u përdorur në vëndet e tjera evropiane.



Veprimtaritë ndërtuese kanë gjithashtu një impakt të rëndësishëm në ndotjen e ajrit, prandaj zbatimi rigoroz i legjislacionit në fuqi për minimizimin e të tilla vatrave ndotëse do të ishte një hap i parë në drejtimin e duhur.

Për sa i përket faktorit tjetër që është zjarri, duhet gjendur një mënyrë për të adresuar me përparësi zjarrvënien e hapur si metodë për eliminimin e mbetjeve urbane. Shtimi i gjelbërimit është një tjetër element që ka një ndikim pozitiv të drejtpërdrejtë në cilësinë e ajrit.



Në vëndin tonë ndryshojnë normat e shkarkimit të gazrave të mjeteve rrugore

Në vitin 2016 asnjë mjet nuk do të kalojë testin e kolaudimit nëse nuk plotëson normat e reja të gazrave të shkarkimit të motorit. Përmes një udhëzimi, Ministria e Transportit ka përcaktuar normat e reja të gazrave të prodhuara nga motorët duke u nisur nga viti i prodhimit të mjetit, ndërkohë që në testin e kolaudimit do të skualifikohen mjetet të cilët lëshojnë tym në ngjyrë të zezë, që kanë rrjedhje, apo e kanë nivelin e minimos më të lartë se norma e përcaktuar nga prodhuesi.



“Mbetjet që dalin nga sistemi shkarkues kanë ngjyrë të zezë blozë apo më të errët dhe treguesit mesatar të matjeve të gazrave të shkarkimit të motorit janë më të larta se 4.0 (+20%) m-1”, përcakton udhëzimi si kusht për skualifikimin e mjetit. Ndryshimet në manualin “Mbi kontrollin teknik të mjeteve rrugore”, hyri në fuqi nga 1 korriku 2015.

Ndryshimet përcaktojnë tabelat me normat e reja të shkarkimit të gazrave, por dhe duke shtuar arsyet për dështim, të kontrollit të sistemit të shkarkimit të gazrave të mjeteve rrugore si të benzinës, ashtu dhe të naftës.



Kështu, mjetet diezel do të skualifikohen kur mbetjet që dalin nga sistemi shkarkues kanë ngjyrë të zezë apo më të errët dhe treguesit mesatar të matjeve të gazrave të shkarkimit të motorit janë më të larta se 4.0 (+20%) m-1. Për mjetet me benzinë, arsyet për dështim nisin nga rrjedhjet në sistemin e shkarkimit, kur sistemi i kontrollit të emetimit ka rrjedhje, është i paplotë apo nuk është instaluar në mënyrë korrekte, kur shpejtësia në gjëndje të lirë (minimo) është më e lartë nga ç’duhet, apo kur “tymrat në sistemin shkarkues të japin të kuptosh që motori harxhon shumë vaj”.

ANEKSI 1 (Treguesit e lejuar mjedisor për Lëndet Djegëse (vajguri-gazoil) për përdorim termik civil dhe industrial.

Ky vendim ka përafruar direktivën 1999/32/EC të Këshillit të datës 26 prill 1999 në lidhje me “Një reduktim në përmbajtjen e squfurit të disa lëndëve të djegshme dhe të lëngshme” dhe direktivën amenduese 93/12/EEC (ScF).

Lloji lëndës djegëse	Njesia	Vjaguri (kerosine)	Gazoil ≤ 0.1	Gazoil ≥ 0.1
	Njesia	A	B	C
Pika e flakërimit	($^{\circ}\text{C}$)	≥ 28	> 55	> 52
Masa vëllimore ne 15 $^{\circ}\text{C}$	kg/m ³	770 deri 830	815 -875	815 - 875
Distilimi				
Ne 150 $^{\circ}\text{C}$	%v/v)	–	$\leq 2^1$	$\leq 2^1$
Ne 210 $^{\circ}\text{C}$	%v/v)	< 90		
Ne 250 $^{\circ}\text{C}$	%v/v)	≥ 65	< 65	
Ne 300 $^{\circ}\text{C}$	%v/v)			< 60
Ne 350 $^{\circ}\text{C}$	%v/v)		≥ 85	< 85
Squfuri	% (m/m)	≤ 0.2	≤ 0.1	≤ 1
Nikel + Vanad	mg/kg	≤ 15	≤ 15	≤ 15
PCB (PoliClorBifenil)	mg/kg	< 4	< 4	< 4
PCT (PoliClorTrifenil)	mg/kg	< 10	< 10	< 10
Ngjyra (2)		po	po	po

Shënim (1): Nuk është e nevojshme kur pika e flakërimit është më e madhe ose e barabartë me 65 $^{\circ}\text{C}$

Shënim (2): Eshte i detyrueshem ngjyrosja, për produktet (A,B,C) sipas ligjeve dhe akteve nënligjore në fuqi.

ANEKSI 2 (Parametrat e lejuar mjedisor për lëndet djegëse (distilate të rënda nga nafta) për përdorim termik civil dhe industrial.

Lloji lëndes djegëse	Njesia	Lëndë djegëse të lëngeta të rënda të naftës (heavy fuel oil)	
		Solar	Mazut
	Njësia	D	E
Pika flakerimit	°C	>65	>80
Hiri	% (m/m)	≤0.1	≤0.2
Squfuri	% (m/m)	≤0.3 (pas datës 21.12.2013)	≤0.3 (pas datës 21.12.2013)
		≤1 (datë 31.12. 2014)	≤1 (datës 31.12. 2014)
Nikel+Vanad	mg/kg	≤180	≤230
PCB (PoliClorBifenil)	mg/kg	<4	<4
PCT (PoliClorTrifenil)	mg/kg	<10	<10
Fuqia kalorifike	MJ/kg	≥40	≥40

ANEKSI 3 (Parametrat e lejuar mjedisor për lëndet djegëse për Marinen (Marine fuel))

Treguesi	Njësia e matjes	Limitet	Produkti			
			DMX	DMA	DMZ	DMB
Masa vëllimore në 15 °C	kg/m ³	<u>max.</u>	–	890,0	890,0	900,0
Pika e flakerimit	°C	<u>min.</u>	60,0	60,0	60,0	60,0
Indeksi Cetanit	–	<u>min.</u>	45	40	40	35
Përmbajtja e squfurit	% (m/m)	<u>max.</u>	1,00	1,50	1,50	2,00
Përmbajtja e H ₂ S (hidrogjen sulfuruar)	mg/kg	<u>max.</u>	2,00	2,00	2,00	2,00
Mbetje karboni (metoda mikro e 10% në volum mbetje distilimi)	% (m/m)	<u>max.</u>	0,30	0,30	0,30	–

Në testin e kolaudimit do të skualifikohen mjetet të cilët lëshojnë tym në ngjyrë të zezë, që kanë rrjedhje, apo e kanë nivelin e minimos më të lartë se norma e përcaktuar nga prodhuesi. Rregullorja e re përcakton si kusht skualifikimi rastet kur mbetjet që dalin nga sistemi shkarkues kanë ngjyrë të zezë (blozë) apo më të errët dhe treguesit mesatar të matjeve të gazrave të shkarkimit të motorit janë më të larta se $4.0 (+20\%) \text{ m}^{-1}$ ”



Ndryshimet e reja të ndërmara nga Ministria e Financave parashikojnë që në vitin 2016 të gjitha automjetet që tejkalojnë normat e përcaktuara të elementëve të gazrave të shkarkimit sipas përcaktimeve ligjore, nuk mund të kalojnë kontrollin teknik.



Efektet negative të transportit

Transporti është një kontribues i madh në shkarkimet e gazrave me efekt serë dhe sjell këto efekte negative :

- 1.Krijimin e monoksidit të karbonit përmes djegies jo të plotë të karburantit nga motorët me benzinë.
- 2.Djegia jo e plotë e karburantit sjell rrezatimet VOC që vijnë nga avullimi i karburantit nga motorët me benzinë dhe nga pikat e shpërndarjes së karburanteve.VOC-et kontribuojnë në hollimin e shtresës së ozonit troposferik.
- 3.Grimcat e imta vijnë, kryesisht, nga motorët që punojnë me naftë, të cilët shkarkojnë rreth 50 herë më shumë sesa motorët me benzinë.
- 4.Shkarkimet e zakonshme dhe ato aksidentale të naftës dhe të substancave kimike nga kamionët dhe nga cisternat ndikojnë në ndotjen e tokës, lumenjëve dhe të deteve.



Pikërisht për efektet negative të përmendura me sipër ne duhet të përdorim transportin e gjelbër:

Futja e mjeteve “ekologjike” të transportit, vecanërisht bicikletat, do të shndërrohen dalëngadalë në kërkesë të kohës, vecanërisht për kushtet e Shqipërisë, në mënyrë që edhe vendi ynë të arrijë standartet moderne europiane si vendet e tjera dhe një shembull i mirë është qyteti i Kopenhagenit në Danimark. Sipas të dhënave të publikuara nga autoritetet vendore, mësohet se rreth 35 % e njerëzve, të cilët janë banorë të qytetit të Kopenhagen, shkojnë rregullisht në punë me biçikletë. Që nga viti 2005, kur u vendos ky qëllim, qyteti ka arritur ta ulë me 20 % lëshimin e dioksidit të karbonit në atmosferë.



Por Kopenhagen synon të bëhet kryeqyteti i parë ku përqindja e dioksidit të karbonit të ulet ndjeshëm, madje deri në vitin 2025, pretendohet që ky nivel të jetë zero. Pjesë e këtij projekti është kalimi nga makina me naftë në makina elektrike, ndërsa synohet që 85 % e makinave të jenë elektrike. Qytetet e tjera që janë renditur si më ekologjikët, janë Stokholmi (Suedi), Hamburgu (Gjermani), Vitoria Gasteizi (Spanjë) dhe Nanta (Francë). Transporti i gjelbër ka përfitime të gjerë duke filluar nga ato: mjedisore ,shëndetsore , ekonomike dhe përfitime individuale buxhetore. Ja disa nga përfitimet kryesore të përdorimit të transportit të gjelbër:



1.Mjedis më pak të ndotur. Emisionet e dioksidit të karbonit nga djegia e karburantit fosil është shkaku kryesor i rritjes së nivelit të gazeve serë në mjedis, por duke zgjedhur mënyrat e gjelbërta të transportit do të ndihmojë të çojë në uljen e emisioneve.

2.Shëndeti i mirë.Ka shumë aktivitete që lidhen me transportin e gjelbër e cila do të rrisë mënyrën e jetesës të shëndetshme dhe përmirësimin e cilësisë së jetës njerëzore. Në këmbë dhe me biçikleta është një mënyrë shumë e mirë për stërvitjen e mirë të trupit ; redukton ndotjen dhe heq efektet negative në sistemin e frymëmarrjes dhe gjithashtu, con në rregullimin e trafikut e cila kursen kohe dhe energji, dhe con në sigurinë më të mirë rrugore.



3. Zhvillim më të qëndrueshëm ekonomik. Prodhimi i “mjeteve të gjelbërta” dhe zgjerimi e përmirësimi i sistemit të transportit publik do të krijojë më shumë mundësi punësimi, duke reduktuar pabarazitë socio-ekonomike dhe ndërtimin e ekonomive më të qëndrueshme.

4. Kursimi i parave. Duke përdorur mënyrat e gjelbërta të transportit dhe konsum më të vogël të karburantit do të kursehen më shumë para çdo vit.



Objektivat që synohen të arrihen në uljen e nivelit të ndotjes në mjedis.

Në fushën e cilësisë së ajrit: ulja me 40% e nivelit të ndotjes në zonat urbane; arritja e niveleve të ndotësve të ajrit, bazuar në shëndetin human, në vlerat përkatëse: për NO_x - 40 μ / m³, për PM₁₀ - 40 μ / m³, për PM_{2,5}-25 μ g/m³ dhe 20 μ g/m³ dhe SO₂-125 μ / m³ per 24 orë ose 20 μ / m³ në vit.

Të reduktohen nivelet e NO_x me 8%, të PM₁₀ me 20%, të PM_{2,5} me 12% krahasuar me nivelet e vitit 2013 përkatesisht: për NO_x - 40 μ / m³, për PM₁₀ - 83 μ / m³, të PM_{2,5}-33 μ / m³ dhe të ruhen nivelet e vitit 2013 për SO₂ me 8 μ / m³.



Në fushën e Ndryshimeve Klimatike dhe mbrojtjes së shtresës së Ozonit:

Reduktimi me 8% të GHG krahasuar me skenarin bazë; reduktimi i sasisë se HCFC-ve me 40%;

Reduktimi i emetimeve të gazeve me efekt serrë me 4% në vitin 2017, në krahasim me skenarin bazë dhe reduktimi i nivelit të substancave që hollojnë shtresën e ozonit, hidrofluorocarboneve (HCFC), me 10% në vitin 2015, në krahasim me vitin 2011:



Sfidat për të ardhmen synojnë përmirësimin e cilësisë së ajrit urban përmes:

1. Miratimit dhe zbatimit të plotë të standarteve evropiane të cilësisë së ajrit urban dhe të shkarkimeve në ajër .
2. Miratimit dhe zbatimit të planeve të veprimit të cilësisë së ajrit në nivel kombëtar dhe lokal
3. Konsolidimit të Sistemit Kombëtar të Monitorimit sipas standardeve evropiane
4. Forcimit të zbatimit të legjislacionit vecanërisht mbi kontrollin e shkarkimeve nga automjetet, shkarkimet industriale, cilesinë e lëndës djegëse



5. Bashkëpunimit me pushtetin vendor për miratimin dhe zbatimin e planeve të veprimit të cilësisë së ajrit
6. Forcimit të bashkëpunimit me institucionet e linjës për integrimin e politikave të cilësisë së ajrit në politikat sektoriale të tyre.
7. Forcimi i iniciativave mbi taksat e automjeteve për të patur një sistem automjesh miqesore me mjedisin.
8. Strategjia Ndërsektoriale e Mjedisit 2015-2020
9. 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;
10. Investimi në edukimin dhe ndërgjegjësimin e publikut për të influencuar kështu në sjelljen individuale në përdorimin e transportit alternativ etj.



Si mund të ndihmohet edhe ti në përmirësimin e ajrit në Shqipëri dhe konkretisht në zhvillimin e "transportit të gjelbër"?

- Mendo seriozisht para se ta përdorësh makinën për një udhëtim.
- Merr në konsideratë mënyrat e tjera të transportit si biçikleta, autobusë etj, pasi prej tyre ke përfitime si për shembull: më shumë siguri, më pak bllokim trafiku, shëndet më i mirë, kohë dhe para të kursyera.
- Nëse vendos të udhëtosh me makinë, mendo ta "ndash" atë me dikë. Shumë punëdhënës hartojnë skema të tilla për transportin e punëtorëve.



Kujdes! Mirëmbaje makinën tënde-motorin, gomat dhe filtrat, pasi kursen paratë dhe shkakton më pak ndotje nga gazrat.

- Bli duke mbrojtur mjedisin. Blej “pa shkaktuar ndotje mjedisi”. Kur të blesh makinën tënde të ardhëshme, zgjidh atë që ndot më pak. Përse të mos blesh një makinë hibride?
- Tregoju edhe të tjerëve. Vër në dijeni njësinë tënde bashkiake se ti i mbështet masat për të përmirësuar kushtet për transportin publik, ciklistët dhe këmbësorët. Tregoji se çfarë është bërë në vëndet e tjera që ke vizituar.

“Transporti i gjelbër” jo vetëm që do të reduktojë konsumin e energjisë, por gjithashtu do të shpëtojë mjedisin tonë nga degradimi i mëtejshëm.