

VENDIM
Nr. 412, datë 19.6.2019

**PËR MIRATIMIN E PLANIT KOMBËTAR PËR MENAXHIMIN E CILËSISË
SË AJRIT**

Në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës, të pikës 4, të nenit 21, të ligjit nr. 10431, datë 9.6.2011, “Për mbrojtjen e mjedisit”, të ndryshuar, dhe të nenit 7, të ligjit nr. 162/2014, “Për mbrojtjen e cilësisë së ajrit në mjedis”, me propozimin e ministrit të Turizmit dhe Mjedisit dhe të ministrit të Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale, Këshilli i Ministrave

VENDOSI:

1. Miratimin e Planit Kombëtar për Menaxhimin e Cilësisë së Ajrit, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij vendimi.

2. Ngarkohen Ministria e Turizmit dhe Mjedisit, Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale, Ministria e Bujqësisë dhe Zhvillimit Rural, Ministria e Arsimit, Sportit dhe Rinisë, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Ministria e Financave dhe Ekonomisë, Ministria e Brendshme, Inspektorati Shtetëror i Mjedisit, Pyjeve, Ujërave dhe Turizmit, Agjencia Kombëtare e Mjedisit (AKM) dhe njësitë e vetëqeverisjes vendore për zbatimin e këtij vendimi.

Ky vendim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

ZËVENDËSKRYEMINISTËR
Erion Braçe

PLANI KOMBËTAR PËR MENAXHIMIN E CILËSISË SË AJRIT

Hyrje

Plani kombëtar i menaxhimit të cilësisë së ajrit është mjeti planifikues, me anë të të cilit Qeveria shqiptare synon zbatimin e direktivës 2008/50/EC¹ mbi vlerësimin dhe menaxhimin e cilësisë së ajrit në ambient, si dhe direktivave bijë përkatëse. Në përputhje me kërkesat e ligjit nr. 162/2014 “Mbi mbrojtjen e cilësisë së ajrit të mjedisit”, ky plan ndjek dy objektiva:

1. përmirësimin e cilësisë së ajrit në zonat ku janë tejkuluar limitet e vendosura me ligj, si dhe në zonat ku ekziston një risk i lartë i tejkulimit të këtyre limiteve;

2. ruajtjen e nivelit të cilësisë së ajrit në pjesën e ngelur të territorit.

Këto objektiva do të arrihen duke implementuar masa, për të mos lejuar dhe për të reduktuar shkarkimet nga trafiku, burimet industriale apo burimet difuze, me qëllim për t’iu përmbajtur limiteve të përcaktuara nga ligji. Pritet që masat do të ruajnë ose do të përmirësojnë më shumë cilësinë e ajrit në ato zona të vendit ku nuk janë detektuar vlera kritike të cilësisë së ajrit.

Plani përbëhet nga 7 kapituj si vijon:

¹ Zakonisht referuar si Direktivë Kuadër e Cilësisë së Ajrit, ai përshkruan parimet bazë se si cilësia e ajrit duhet të vlerësohet dhe menaxhohet në Shtetet Anëtare. Ai rendit ndotësit, për të cilët do të zhvillohen standardet dhe objektivat e cilësisë së ajrit dhe të përcaktohen në legjislacion, dhe kjo kërkon që Shtetet Anëtare të vënë në vend planet dhe programet, në rastet kur përqendrimit e cilësisë së ajrit për ndotësit e rregulluar tejkalojnë vlerat kufi të përcaktuara në Direktivat bija:

Direktiva 1999/30 /EC në lidhje me vlerat kufi të dyoksidit të squfurit, dyoksidit të azotit dhe oksideve të azotit, grimcat dhe plumbit në ajrin e mjedisit.

Direktiva 2000/69/EC e Parlamentit Europian dhe e Këshillit Europian në lidhje me vlerat kufi për benzenin dhe monoksidin e karbonit në ajrin e ambientit.

Direktiva 2002/3 / EC e Parlamentit Europian dhe e Këshillit Europian në lidhje me ozonin në ajrin e mjedisit.

Direktiva 2004/107 / EC e Parlamentit Europian dhe e Këshillit Europian në lidhje me arsenikun, kadmiumin, merkurin, nikelin dhe hidrokarbureve aromatike policiklike në ajrin e mjedisit.

1. Një përmbledhje e strategjive dhe planeve, karakteristikat e përgjithshme të territorit dhe kuadri rregullator.
2. Një pasqyrë e ndotjes atmosferike, përfshirë kuadrin e shkarkimeve dhe vlerësimin e cilësisë së ajrit.
3. Karakterizimi i zonave, duke përfshirë përkufizimin e zonave të planit.
4. Plani i veprimeve, duke përfshirë masat e zgjedhura dhe koha për zbatim.
5. Vlerësimi i kostos dhe shpenzimeve të zbatimit të planit.
6. Strategjitë për pjesëmarrjen e publikut.
7. Plani i Monitorimit dhe Verifikimit, nëse plani është zbatuar në përputhje me objektivat e vendosura dhe nëse ai ndjek evolucionin e kontekstit në të cilin vepron.

Fjalor dhe shkurtime

CAM/AAQ	Cilësia e Ajrit të Mjedisit
ISHP	Instituti i Shëndetit Publik
NJQV	Njësia e Qeverisjes Vendore
LRTAP	Ndotja e Ajrit në Distançë të Largët Ndërkufitare
MM	Ministria përgjegjëse për Mjedisin
AKM	Agjencia Kombëtare e Mjedisit
NOx	Oksidet e azotit (NOx) - oksid i azotit (NO) dhe dyoksidi i azotit (NO ₂). NO është formuar kryesisht, në proceset e djegies në temperaturë të lartë, dhe më pas mund të konvertohet në NO ₂ në atmosferë.
O ₃	Ozoni i nivelit të tokës (O ₃). Ozoni i formuar në pjesën e ulët të atmosferës nga reagimi i oksideve të azotit dhe komponimeve organike të paqëndrueshme, në prani të diellit. Ozoni është një gaz i fuqishëm oksidues.
Pb	Plumb (emri latin: Plumbum)
PM ₁₀ , PM _{2.5}	Grimca të ngurta në ajrin e mjedisit me një diametër më pak se 10 apo 2.5 mikrometër respektivisht.
SO ₂	Dyoksidi i squfurit – gaz që formohet nga djegia e lëndëve djegëse që përmbajnë squfur.
PQT/STP	Plani i Qëndrueshëm i Transportit
SKT	Strategjia Kombëtare e Transportit
PKT	Plani Kombëtar i Transportit
PPKT	Plani i Përgjithshëm Kombëtar i Territorit

Tabela e përmbajtjes

HYRJE

FJALOR DHE SHKURTIME

1. TË PËRGJITHSHME1

1.1 Situata e pritshme

1.1.1 Objektivat

1.1.2 Kuadri njohës

1.1.3 Skenarët dhe masat e Planit

1.2 Karakteristika të përgjithshme të vendit

1.2.1 Sipërfaqja dhe popullsia

1.2.1 Ekonomia

1.2.1 Transporti

1.2.2 Topografia dhe moti

1.3 Kuadri ligjor

1.3.1 Plani i përafrimit

1.4 Informimi dhe komunikimi i planit

2. KARAKTERISTIKAT E AJRIT TË NDOTUR

2.1	Cilat janë burimet e ndotjes në Shqipëri?
2.1.1	Burimet pikësore
2.1.2	Burimet difuze
2.2	Shkarkimet totale kombëtare dhe trendi i tyre
2.3	Vlerësimi i cilësisë së ajrit
2.3.1	Struktura dhe rrjeti i monitorimit
2.3.2	Analiza statistikore e të dhënave të cilësisë së ajrit
2.3.3	Vërejtjet përfundimtare për cilësinë e ajrit në bashkitë kryesore të Shqipërisë
3.	KARAKTERIZIMI I ZONAVE
3.1	Modeli konceptual
3.1.1	Klasifikimi i njësive bashkiake
3.2	Përkufizimi i zonave të planit
3.2.1	Zonë A: Aglomeratet e Tiranës dhe Elbasanit
3.2.2	Zonë B: Njësitë bashkiake të Fierit, Durrësit, Vlorës, Shkodrës, Korçës, Patosit dhe Ballshit
3.2.3	Zonë C: Territori i mbetur i vendit
4.	PLANI I MASAVE
4.1	Reduktimi i burimeve difuze
4.1.1	Reduktimi nga shkarkimet e trafikut
4.1.2	Përmirësimi i kontrollit të cilësisë së lëndës djegëse
4.1.3	Reduktimi i shkarkimeve nga zhvillimi urban dhe ndërtimi
4.1.4	Reduktimi i shkarkimeve nga bujqësia
4.1.5	Reduktimi i shkarkimeve nga djegia e druve të zjarrit
4.1.6	Reduktimi i shkarkimeve nga burimet difuze industriale
4.2	Reduktimi i shkarkimeve nga burimet pikësore
4.3	Forcimi i inspektimit dhe kapaciteteve monitoruese
4.4	Përmirësimi i ndërgjegjes së publikut
4.5	Vlerësimi i masave të propozuara për cilësinë e ajrit
5.	KOSTOT DHE PËRFITIMET E ZBATIMIT TË PLANIT 904
5.1	Kostot dhe Burimet Financiare
5.2	Strategjia e Financimit
5.3	Përfitimet
6.	STRATEGJIA PËR PJESËMARRJEN E PUBLIKUT
7.	MONITORIMI DHE VERIFIKIMI I PLANIT
7.1	Monitorimi i Planit
7.2	Verifikimi i Planit
7.3	Rishikimi i Planit
	ANEKSI A: TË DHËNAT E MONITORIMIT 2002-2015
	ANEKSI B: BUXHETI SIPAS VEPRIMEVE DHE MASAVE

Përmbajtja e tabelave

Tabela 1:	Lidhja midis sektorëve të ekonomisë, shkarkimeve dhe ndotjes së ajrit
Tabela 2:	Burimet kryesore të ndotjes në Shqipëri
Tabela 3:	Përshkrimi i masave të identifikuara
Tabela 4:	Lista e bashkive, njësive bashkiake, popullsia, sipërfaqja dhe dendësia e qarqeve të shqipërisë
Tabela 5:	Masat për përafrim të plotë
Tabela 6:	Shkarkimet e NO _x sipas kategorisë më 1990-n dhe 2015-n, trendi dhe përqindja e tyre ndaj emetimeve totale
Tabela 7:	Shkarkimet e SO ₂ -it sipas kategorisë më 1990-n dhe 2015-n, trendi dhe përqindja e tyre ndaj emetimeve totale

Tabela 8: Shkarkimet e PM₁₀-s sipas kategorisë më 1990-n dhe 2015-n, trendi dhe përqindja e tyre ndaj emetimeve totale

Tabela 9: Përqendrimet e benzenit ($\mu\text{g} / \text{m}^3$) gjatë viteve 2010–2015, në bashkitë kryesore të vendit

Tabela 10: Masat për reduktimin e shkarkimeve nga trafiku

Tabela 11: Masat për reduktimin e shkarkimeve nga zhvillimi urban dhe ndërtimi

Tabela 12: Masat për reduktimin e shkarkimeve nga bujqësia

Tabela 13: Masat për reduktimin e shkarkimeve nga burimet difuze industriale

Tabela 14: Masat për reduktimin e shkarkimeve nga burimet pikësore

Tabela 15: Masat për forcimin e inspektimit dhe kapaciteteve monitoruese

Tabela 16: Masat për përmirësimin e ndërgjegjësimit të publikut

Tabela 17: Prioriteti dhe vlerësimi i masave të propozuara

Tabela 18: Kostot totale për zbatimin e planit të cilësisë së ajrit të mjedisit

Tabela 19: Shpenzimet në lidhje me përmirësimin e cilësisë së ajrit

Përmbajtja e figurave

Figura 1: Shkarkimet totale (Gg/vit) të SO_x, NO_x, NMVOCs, NH₃ dhe PM₁₀ 1990–2015

Figura 2: Shkarkimet totale kombëtare të NO_x (Gg/vit) dhe trendi 1990–2015

Figura 3: Shkarkimet kombëtare totale dhe trendi i SO₂, gjatë 1990–2015

Figura 4: Shkarkimet totale kombëtare të PM₁₀ (Gg/vit) dhe trendet 1990–2015

Figura 5: Përqendrimet mesatare vjetore të NO₂ (vitet 2011–2015) ($\mu\text{g} / \text{m}^3$)

Figura 6: Përqendrimet mesatare vjetore (vitet 2011–2015) të PM₁₀ ($\mu\text{g} / \text{m}^3$)

Figura 7: Përqendrimet mesatare vjetore të benzenit (vitet 2011–2015) ($\mu\text{g} / \text{m}^3$)

Figura 8: Përqendrimet mesatare vjetore të ozonit (vitet 2011–2015) ($\mu\text{g} / \text{m}^3$)

Figura 9: Përqendrimet mesatare vjetore (vitet 2011–2015), të dyoksidit të squfurit

Figura 10: Tirana - Vlerat mesatare vjetore dhe trendi i NO₂, SO₂ PM₁₀ dhe O₃

Figura 11: Shkodra - Vlerat mesatare vjetore dhe trendi i NO₂, SO₂ PM₁₀ dhe O₃

Figura 12: Durrës - Vlerat mesatare vjetore dhe trendi i NO₂, SO₂ PM₁₀ dhe O₃

Figura 13: Elbasan - Vlerat mesatare vjetore dhe trendi i NO₂, SO₂ PM₁₀ dhe O₃

Figura 14: Fier - Vlerat mesatare vjetore dhe trendi i NO₂, SO₂ PM₁₀ dhe O₃

Figura 15: Vlorë - Vlerat mesatare vjetore dhe trendi i NO₂, SO₂ PM₁₀ dhe O₃

Figura 16: Korçë - Vlerat mesatare vjetore dhe trendi i NO₂, SO₂ PM₁₀ dhe O₃

Përmbajtja e hartave

Harta 1: Densiteti i popullsisë në njësitë bashkiake të Shqipërisë

Harta 2: Vlerësimi i shkarkimeve difuze të NO_x (ton/vit) për vitin 2015

Harta 3: Vlerësimi i shkarkimeve difuze të SO_x (ton/vit) më 2015

Harta 4: Vlerësimi i shkarkimeve difuze të PM₁₀ (ton/vit) më 2015

Harta 5: Klasifikimi i territorit në lidhje me ndotjen e ajrit.

Harta 6: Klasifikimi i territorit - zonat e planifikimit

1. TË PËRGJITHSHME

Gjendja e cilësisë së ajrit është një ndër çështjet mjedisore më kritike, që ka të bëjë me administratorët lokalë dhe autoritetet qendrore, si dhe prek jetën e përditshme të çdo qytetari. Nëse koncepti i mirëqenies ka qenë më parë i lidhur ngushtë më të mirat materiale dhe zhvillimin ekonomik, sot është më i lidhur me aspekte të tjera, si shëndeti, mjedisi, marrëdhëniet shoqërore, të cilat janë të lidhura ngushtësisht me perceptimin subjektiv të çdo individi. Kushtet e jetesës së njeriut janë të varura nga ekosistemi në të cilin ai jeton, kështu që është e nevojshme që të mbrojmë dhe të ruajmë mjedisin, në mënyrë që të sigurojmë një kualitet jete të qëndrueshëm, për gjeneratat e së tashmes dhe së ardhmes.

Vitet e fundit, konteksti ligjor i Bashkimit Evropian (BE) dhe legjislacioni kombëtar kanë ndihmuar në përcaktimin e një kuadri referencë, për përcaktimin e veprimeve që duhet të

ndërmerren për përmirësimin e cilësisë së ajrit, bazuar në politikat e zbatimit dhe parandalimit (reduktimi i shkarkimeve në atmosferë), si dhe në identifikimin e kritereve inovative, për kontrollin dhe menaxhimin e cilësisë së ajrit në nivel lokal.

Plani Kombëtar i Menaxhimit të Cilësisë së Ajrit (PKMCA) është i drejtuar kryesisht, në mbrojtjen e asetit të vlefshëm të cilësisë së mirë të ajrit në Shqipëri (dhe në Evropë) dhe sidomos, për të siguruar që cilësia e dobët ose e keqe e ajrit, nuk ndikon negativisht në pjesën më të prekshme të popullsisë; dobësia e të cilëve vjen për shkak të profesionit, moshës, kushteve ekzistuese shëndetësore ose faktorëve të tjerë. Ky Plan duhet të paraqitet në një format, që do të lejojë, që raporti të lexohet dhe të kuptohet nga të gjitha shtresat e shoqërisë, duke përfshirë qytetarët, përfaqësuesit e zgjedhur, autoritetet kompetente, agjencitë shtetërore dhe institucionet, ambientalistët dhe unionin mjekësor.

Ky plan (PKMCA) lidhet me shtatë ndotësit kryesorë ose grupet ndotëse, si më poshtë:

1. Dyoksidi i squfurit (SO₂);
2. Dyoksidi i azotit (NO₂) dhe oksidet e azotit (NO_x);
3. Lënda e ngurtë pezull (PM₁₀ dhe PM_{2.5});
4. Benzeni (C₆H₆);
5. Monoksidi i karbonit (CO);
6. Plumbi (Pb);
7. Ozoni.

Në përputhje me nenin 7, të ligjit nr. 162/2014, datë 4.12.2014, “Për mbrojtjen e cilësisë së ajrit në mjedis”, plani i cilësisë së ajrit përgatitet dhe zbatohet, kur nivelet e dyoksidit të squfurit, dyoksidit të azotit, benzenit, monoksidit të karbonit, plumbit, lëndës së ngurtë pezull ose ozonit në ajrin e mjedisit, kalojnë vlerat kufi apo vlerat e synuara respektive, të përcaktuara sipas nenit 5 të këtij ligji. Gjatë hartimit të planit merret parasysh kufiri përkatës i tolerancës, pavarësisht nëse ka kapërcyer ose jo data e arritjes së vlerës kufi apo vlerës së synuar respektive. Planet e cilësisë së ajrit për kapërcimet e PM₁₀, përgatiten vetëm për ato zona dhe aglomerate, ku kapërcimet shkaktohen nga burime të ndryshme nga ato natyrore, apo nga hedhja e rërës dhe kripës në rrugë gjatë dimrit. Plani i cilësisë së ajrit, përfshin gjithashtu, monitorimin e treguesve të ndotjes së ajrit në hotspotet e identifikuara.

Kuadri i politikave të BE-së është i orientuar në thelb në dy nivele kryesore: në njërën anë qëndron identifikimi i limiteve të përqendrimit për ndotës të ndryshëm për të mbrojtur shëndetin e njeriut dhe ekosistemet, dhe në anën tjetër zhvillimi i një plani të koordinuar kontrolli dhe menaxhimi të ajrit, që mundëson një pamje më eficiente të problemeve dhe strategjive të ndërhyrjes që duhet adoptuar. Seti i rregullave të direktivave të BE-së mbi cilësinë e ajrit, i përafëruar në legjislacionin kombëtar nëpërmjet ligjit nr. 162/2014 “Mbi mbrojtjen e cilësisë së ajrit në mjedis”, si dhe akteve të tij zbatuese, e shqyrtojnë problemin e ndotjes së ajrit, si një fenomen dinamik, i cili është i nevojshëm të njihet dhe të zotërohet.

Në këtë kontekst dhe, në përputhje me këto rrethana, ky plan vjen si një instrument për mbrojtjen e mjedisit dhe menaxhimin e cilësisë së ajrit dhe proceseve të lidhura me njëra-tjetrën, duke lejuar respektimin e objektivit të përgjithshëm të mbrojtjes së shëndetit të qytetarëve dhe ekuilibrit të ekosistemeve.

Për të arritur objektivat e Planit, masat zbatuese janë identifikuar në detaje, duke përfshirë përgjegjësit për zbatimin e tyre, zonat territoriale të aplikimit, si dhe kohën e aplikimit dhe burimet e nevojshme.

KUADRI LIGJOR

Plani i Përgjithshëm Kombëtar i Territorit (PPKT) “Shqipëria 2030”, ka një rol të rëndësishëm në zbatimin e kuadrit ligjor sektorial në fushën e planifikimit dhe të administrimit të territorit. Ky Plan rrjedh si detyrim i ligjit “Për planifikimin dhe zhvillimin e territorit”, i ndryshuar, dhe rregulloreve në zbatim të tij si dhe është kusht për hartimin dhe zbatimin e planeve të hierarkive më të ulëta. PPKT ofron kornizën strategjike referuese për zhvillimin e qëndrueshëm të territorit, për 15 vitet e ardhshme, me qëllim sigurimin e zhvillimit të balancuar ekonomik dhe social të

vendit, menaxhimin e përgjegjshëm të burimeve natyrore të tij, mbrojtjen e mjedisit, duke siguruar njëkohësisht edhe përdorimin racional të tokës.

Referuar kuadrit ligjor për detyrimin e hartimit të VSM-së së Planit, dokumenti i PPKT-së shoqërohet me studimin e Vlerësimit Strategjik Mjedisor, i cili do të sigurojë shmangien dhe minimizimin e ndikimeve negative në territor.

Objektivi mjedisor 3 i VSM-së është:

- Ajri (OM 3): Garantimi i arritjes së objektivave afatgjata për sasitë vjetore të shkarkimeve të ndotësve, për të arritur përputhshmërinë me kufijtë maksimal të lejueshëm nga BE për shkarkimet e ndotësve atmosferikë.

Ndikimet Potenciale:

- emetimi i ndotësve në ajër, të cilët kanë ndikime të dëmshme tek ekosistemet dhe biodiversiteti

- emetimi i ndotësve për të cilët janë përcaktuar kufijtë e sipërm në nivel kombëtar

- ndikimi në shëndet (sistemi respirator) në rastet e një pranije të lartë të ndotësve në ajër

Kriteret e Vlerësimit dhe metodologjia për OM 3:

Indikator / kriteri i Vlerësimit	Shkalla e Vlerësimit
<p>- sasia vjetore e emetimeve të ndotësve në ajër, dmth e oksideve të squfurit, oksideve të azotit, lëndës organike volatile pa përbajtje metani, amoniakut dhe pjesezave</p> <p><i>(përmirësime të matshme të cilësisë së ajrit duke arritur nivelet e synuara të ndotësve e ajrit në lidhje me shenetin e njerezve, sipas vlerave respektive: për NOx - 40 µ/m³, për PM₁₀ - 40 µ/m³, për PM_{2,5} - 25 g/m3 dhe 20 g/m3 dhe SO₂ - 125 µ/m³.</i></p>	<p>A – s'ka ndikim/ndikim pozitiv: Aktivitetet e parashikuara nuk do të shkaktojnë emetime të ndotësve në ajër (përfshirë edhe pjesezat), për të cilat janë përcaktuar kufijtë maksimale të emetimit në nivel kombëtar. Zbatimi i aktivitetëve do të reduktojë emetimet e ndotësve.</p>
<p>- numri vjetor i diteve kur tejkaloheh niveli i ndotjes së ajrit me pjeseza, i matur në pikat e monitorimit, të cilat janë të ekspozuara ndaj emetimeve të ndotësve</p> <p><i>(duhet të reduktohet me 40% numri i diteve kur tejkaloheh niveli i ndotjes së ajrit me pjeseza; sa më pak dite me ndotje të lartë të ajrit, aq më i ulët është ndikimi tek shëndeti i njerezve dhe kostoja për shoqërinë, për shkak të numrit relativisht të lartë të njerezve të ekspozuar, shëndeti i të cilëve preket nga ky faktor)</i></p>	<p>B – ndikim i përendesishëm: Zbatimi i aktivitetëve do të shkaktojë emetime të ndotësve në ajër (përfshirë edhe pjesezat), për të cilat janë përcaktuar kufijtë maksimale të emetimit në nivel kombëtar, por jo deri në atë masë sa të tejkaloheh kufijtë e përcaktuar në SKZHI-II.</p> <p>C – ndikimi behet i përendesishëm për shkak të zbatimit të masave zbutëse: Zbatimi i aktivitetëve do të shkaktojë emetime të ndotësve në ajër (përfshirë edhe pjesezat), për të cilat janë përcaktuar kufijtë maksimale të emetimit në nivel kombëtar deri në atë masë sa do të tejkaloheh kufijtë e përcaktuar në SKZHI-II. për të reduktuar emetimet duhet të parashikohen dhe zbatohen masa zbutëse në mënyrë që niveli maksimal i emetimeve të zbrese në kufijtë e parashikuar në SKZHI-II.</p>
	<p>D – ndikim i rëndesishëm: Zbatimi i aktivitetëve do të shkaktojë emetime të ndotësve në ajër (përfshirë edhe pjesezat), për të cilat janë përcaktuar kufijtë maksimale të emetimit në nivel kombëtar deri në atë masë sa do të tejkaloheh kufijtë e përcaktuar në SKZHI-II. Nuk mund të merren masa zbutëse për të reduktuar nivelin e emetimeve nën kufijtë e përcaktuar dhe për të mbajtur ndikimin nën nivelin e përcaktuar të ndotjes së ajrit me pjeseza.</p>
	<p>E – ndikim shkatërrues: Zbatimi i aktivitetëve do të shkaktojë emetime të ndotësve në ajër (përfshirë edhe pjesezat), për të cilat janë përcaktuar kufijtë maksimale të emetimit në nivel kombëtar deri në atë masë sa kufijtë e përcaktuar në SKZHI-II do të tejkaloheh në mënyrë të konsiderueshme dhe ndotja e ajrit me pjeseza do të jetë në nivel të tillë që do të ketë një efekt të konsiderueshëm dhe të dëmshëm mbi shëndetin e njerezve.</p>
	<p>X – Vlerësimi i ndikimit nuk është i mundur: Ndikimi nuk mund të vlerësohet për shkak të mungesës së të dhënave</p>

Në vijim janë evidentuar impaktet mjedisore në cilësinë e ajrit për projektet strategjike në PPKT:

PN1: Rrjeti kombëtar i biçikletave

Përshkrimi

Krijimi i këtij rrjeti është e sigurt që do të ketë impakte pozitive dhe në një shkallë të lartë në kuadër të Përmirësimit të cilësisë së ajrit dhe uljes së nivelit të zhurmave. Këto impakte janë të përherëshme dhe sinergjike me aktivitetet e tjera që parashikohen në këtë fushë.

Komente

Ndërkohë që Plani zhvillon konceptin mbi rrjetin kombëtar, të përshpejtohen zhvillimet e ngjashme dhe zbatimi brenda rrjetit lokal urban si paraprirje e realizimit të rrjetit kombëtar.

PN2, PN3 dhe PN4: Shpallja e parqeve të reja (lumi Buna, Alpet, lumi Vjosa)

Përshkrimi

Shpallja e këtyre parqeve është e sigurt që do të ketë impakte pozitive dhe në një shkallë të lartë në kuadër të Përmirësimit të cilësisë së ajrit dhe uljes së nivelit të zhurmave. Këto impakte janë të përhershme dhe sinergjike me aktivitetet e tjera që parashikohen në këtë fushë.

Komente

Kujdes të tregohet në konceptimin e Planeve të parqeve për mobilitetin e vizitorëve në respekt me natyrën. Promovimi duhet të jetë për ngritjen e infrastrukturave të lehta që mbështesin aktivitetet pa makina, në drejtim të sporteve dhe aktiviteteve në natyrë.

PI1: Funksionimi i 2 aeroporteve të reja (në veri – Kukës dhe ndërtimi i atij në jug)

Përshkrimi

Impaktet janë negative dhe me një shkallë të lartë. Impaktet që lidhen me uljen e cilësisë së ajrit dhe ndotjen akustike në rastin e ndërtimit dhe funksionimit të aeroporteve, janë të përhershme dhe të pakthyeshme. Këto janë impakte direkte dhe i shtohen impakteve të projekteve të tjera në këtë fushë. Për shkak se aeroportet do të ndërtohen në zona kufitare me vendet fqinje, impakti pritet që të jetë edhe ndërkuftar.

Komente

Konsiderohet që Aeroporti i Jugut do të zhvillohet në territorin ekzistues të njërit nga fushat e aviacionit dhe duke qenë pranë zonave të mbrojtura dhe biokorridoreve do të kërkojnë investime shtesë për të minimizuar impaktet e drejtpërdrejta afatgjatë. Elementi ndërkuftar i impaktit shkon për të dy aeroportet e parashikuara dhe kërkon të trajtohet qysh herët në zhvillimin e masave.

PI2 dhe PI3: Ndërtimi i stacioneve intermodale kombëtare (Fier, Elbasan dhe Berat) dhe ndërkombëtare (Tiranë, Durrës, Lezhë, Shkodër, Kukës, Pogradec, Korçë, Vlorë, Sarandë, Gjirokastrë)

Përshkrimi

Probabiliteti që projektet në fjalë të shkaktojnë impakte mbi cilësinë e ajrit dhe zhurmat, është i ulët, ndërkohë që edhe vetë impaktet janë në një shkallë të ulët, afatshkurtra dhe të kthyeshme. Infrastruktura ndikon direkt në uljen e cilësisë së ajrit dhe rritjen e nivelit të zhurmave, prandaj impaktet janë primare dhe njëkohësisht kumulative.

Komente

Impaktet negative duhet të kompensohen me masa zbutëse efektive që janë pjesë e projektimit dhe planit afatgjatë e të operimit. Në asnjë rast stacionet nuk duhet të projektohen brenda, por as në afërsi të territorit të zonave të mbrojtura. Në tërësi, gjithë stacionet duhet të projektohen në harmoni me standardet e cilësisë së ajrit dhe zhurmave, ku elementet e cilësisë së mjedisit të jenë parësor duke aplikuar “best practices”.

PI4: Ndërtimi i 5 korridoreve strategjike (I Gjelbër, Blu Veri -Jug, Tetë - Rruga e Arbrit, Dhjetë - Segmeti Durrës – Kukës – Morinë dhe Boshti Qendror Jugor)

Përshkrimi

Probabiliteti që projektet në fjalë të shkaktojnë impakte mbi cilësinë e ajrit dhe zhurmat, është i lartë, megjithatë këto impakte janë në një shkallë të ulët. Sidoqoftë impaktet janë afatgjata, deri dhe të përhershme dhe të pakthyeshme. Infrastruktura ndikon direkt në uljen e cilësisë së ajrit dhe rritjen e nivelit të zhurmave, prandaj impaktet janë primare dhe njëkohësisht kumulative.

Komente

Impaktet më të drejtpërdrejta që krijojnë 5 korridoret rrugore kanë të bëjnë mjaft me impaktet në cilësinë e ajrit dhe zhurmat. Në tërësi, 5 korridoret rrugore duhet të projektohen në harmoni me habitatet natyrore (përfshirë cilësinë e ajrit dhe zhurmat), ku elementet e mbrojtjes së mjedisit të jenë parësore duke aplikuar “best practices”.

PI5: Ndërtimi i 4,500 km rrjet hekurudhor

Përshkrimi

Probabiliteti që projektet në fjalë të shkaktojnë impakte mbi cilësinë e ajrit dhe zhurmat, është i lartë, megjithatë këto impakte janë në një shkallë të ulët. Sidoqoftë impaktet janë aftagjata, deri dhe të përhershme dhe të pakthyeshme. Infrastruktura ndikon direkt në uljen e cilësisë së ajrit dhe rritjen e

nivelit të zhurmave, prandaj impaktet janë primare dhe njëkohësisht kumulative.

Komente

Duke ju referuar Strategjisë së Transportit “2016 -2020” kjo masë duket jorealiste për t’u realizuar brenda afatit të planit, por për këtë duhet të ndiqet korrigjimi në bazë të konkluzioneve që do të nxjerrë Strategjia e Transportit për sektorin e hekurudhës. Megjithatë edhe për referencat e zbatimit të infrastrukturës hekurudhore, nëse do të rehabilitohen/ndërtohen, elementet e mbrojtjes së mjedisit të jenë parësore duke aplikuar “*best practices*”.

PI6: Zhvillimi i 4 porteve kryesore (Shëngjin, Durrës, Vlorë, Sarandë)

Përshkrimi

Probabiliteti që projektet në fjalë të shkaktojnë impakte mbi cilësinë e ajrit dhe zhurmat, është i lartë, megjithatë këto impakte janë në një shkallë të ulët. Sidoqoftë impaktet janë afatgjata, deri dhe të përhershme dhe të pakthyeshme. Infrastruktura ndikon direkt në uljen e cilësisë së ajrit dhe rritjen e nivelit të zhurmave, prandaj impaktet janë primare dhe njëkohësisht kumulative.

Komente

Impaktet priten të jenë më shumë gjatë fazës së ndërtimit. Masat zbutëse që do të zbatohen për infrastrukturën portuale, gjatë rehabilitimit/ndërtimit duhet të parashikojnë edhe mbrojtjen nga ndotja e ajrit dhe zhurmat duke aplikuar “*best practices*”.

Rekomandime

Impakte negative mbi shëndetin human mund të ndodhin për shkak të rritjes së ndotjes nga zhurmat dhe impaktet në cilësinë e ajrit, veçanërisht në zonat me densitet të lartë banimi ku do të përqendrohen edhe një seri veprimesh në territor të ngushtë dhe kjo do të ndikojë kryesisht në fazën e zbatimit të projekteve specifike.

Në vijim raporti VSM thekson edhe rekomandimet e mëposhtme të përgjithshme:

Rritja e transparencës për investimet e reja, kontrollin e shkarkimeve në ujë apo ajër, administrimin e zonave të mbrojtura, menaxhimin e mbetjeve etj. ndihmon në rritjen e bashkëpunimit me publikun dhe zbatimin e politikave të parashikuara nga Plani.

Ka nevojë për integrim të mëtejshëm mjedisor të planeve sektoriale dhe atyre vendore në Plan, me qëllim zbatimin e masave zbutëse dhe zbatimin e procedurave të parashikuara nga VSM-ja dhe VNM-të specifike.

Masat zbutëse që do të zbatohen për zhvillimin e infrastrukturës, gjatë rehabilitimit/ndërtimit duhet të parashikojnë edhe mbrojtjen nga ndotja e ajrit dhe zhurmat duke aplikuar “*best practices*”.

Ndërkohë që Plani zhvillon konceptin mbi rrjetin kombëtar të rrugëve automobilistike dhe biçikletave, të përshpejtohen zhvillimet e ngjashme dhe zbatimi brenda rrjetit lokal urban duke aplikuar “*best practices*” ndaj përmirësimit të cilësisë së ajrit dhe uljes së efekteve negative/ndotëse nga zhurma.

1.1 Situata e pritshme

1.1.1 Objektivat

Plani Kombëtar për Menaxhimin e cilësisë së ajrit është një mjet planifikimi, nëpërmjet të cilit Qeveria shqiptare do të vendosë në zbatim, ligjin nr. 162/2014 “Mbi mbrojtjen e cilësisë së ajrit të ambientit”. Në përputhje me kërkesat e legjislacionit, ky plan ndjek dy objektiva:

- përmirësimin e cilësisë së ajrit në zonat që kanë kaluar limitet e vendosura me ligj, ose zonave ku ekziston një rrezik i lartë i tejkalimit të limiteve;
- ruajtjen e nivelit të cilësisë së ajrit në territorin e mbetur.

Plani ka si qëllim reduktimin e shkarkimeve nga trafiku, nga burimet industriale dhe burimet e shpërndara, me qëllim arritjen e përputhshmërisë me vlerat kufi të përcaktuara në ligj, por gjithashtu mbajtjen ose, më mirë, përmirësimin e cilësisë së ajrit, në zonat e vendit ku arrihen standardet e cilësisë së ajrit.

Organet e qeverisjes qendrore, së bashku me Ministrinë përgjegjëse për mjedisin, Inspektoratin përgjegjës për mjedisin dhe Agjencinë Kombëtare të Mjedisit (AKM), sipas aftësive dhe kompetencave të tyre, duhet të aktivizojnë dhe të forcojnë kontrollet mbi shkarkimet nga instalimet industriale, duke vendosur theks të veçantë në monitorimin e instalimeve të Klasës A dhe Klasës B; të

përmirësojnë në mënyrë të vazhdueshme monitorimin e cilësisë së ajrit; të rrisin ndërgjegjësimin e publikut në lidhje me cilësinë e ajrit, dhe të forcojnë zbatimin e inspektimit dhe programit të kontrollit të shkarkimeve për automjetet motorike.

Njësitë e qeverisjes lokale (NQL) së bashku me bashkitë duhet që, sipas aftësive dhe kompetencave të tyre, të adoptojnë dhe zbatojnë planet lokale të menaxhimit të cilësisë së ajrit; të përmirësojnë transportin publik, të rrisin vendet e parkimit dhe zonat e gjelbra, si dhe të krijojnë zona me trafik të kufizuar.

Qeveria shqiptare ka gjithashtu për detyrë: inkurajimin e përdorimit të burimeve të energjisë së ripërtëritshme ose të rinovueshme, për të kënaqur nevojat energetike për ngrohje, ftohje, ndriçim dhe prodhim të ujit të ngrohtë për ndërtesat; të promovojë nisma për përdorimin e bashkëprodhimit dhe ngrohjes qendrore, në mënyrë të veçantë në shëndetin publik dhe në zonat e zhvillimit të banesave të reja etj. Qeveria shqiptare është gjithashtu e angazhuar të promovojë hulumtimin dhe zhvillimin teknologjik që ka për qëllim: realizimin e sistemeve jokonvencionale/originale të transportit dhe prodhimit të energjisë; dhe të krijojë një program që ka për qëllim heqjen e automjeteve që ndotin më shumë dhe rritjen e përdorimit të automjeteve me emetim të ulët.

Një vëmendje kryesore duhet t'i jepet informimit dhe sensibilizimit të popullatës. Suksesi i masave të Planit do të jetë më i madh, nëse popullata do të përfshihet dhe bëhet pjesë e problemeve të ndotjes së ajrit, dhe do të jetë në dijeni të nevojës për zbatimin e ndryshimeve të rutinës dhe sjelljeve, që kanë të bëjnë me lëvizshmërinë, konsumimin e energjisë dhe përputhshmërisë me disponibilitetin e burimeve. Plani pret që autoritetet qendrore dhe lokale, brenda kompetencave përkatëse, të promovojnë fushata informuese, informacion dhe edukim mjedisor, mbi natyrën, burimet, shpërndarjen e ndotësve dhe gjendjen e cilësisë së ajrit në mjedis dhe efektet në shëndetin e njeriut.

1.1.2 Kuadri njohës

Informacioni për qëllime të vlerësimit të cilësisë së ajrit, është mbledhur duke iu referuar të dhënave të fundit të disponueshme nga Agjencia Kombëtare e Mjedisit, që identifikon sipas radhës sektorët me kontributin kryesor në ndotjen e ajrit në Shqipëri: transportin, industrinë, bujqësinë, zhvillimin urban dhe menaxhimin e mbetjeve. Të gjithë këta sektorë emetojnë një shumëllojshmëri të ndotësve të ajrit, si dyoksidi i squfurit, oksidet e azotit, amoniaku, substancat organike të avullueshme, si dhe grimcat e ngurta.

Dokumenti i Planit Kombëtar të Veprimit për Menaxhimin e Cilësisë së Ajrit, është një dokument strategjik që ka përmbledhur dhe marrë në konsideratë një seri dokumentesh politike dhe strategjike të të gjithë institucioneve që janë kontribues apo investues në fushën e përmirësimit të cilësisë së ajrit. Të tilla si:

- Strategjia Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim 2014–2020, pjesa e cilësisë së ajrit;
- Strategjia Kombëtare të Cilësisë së Ajrit të Mjedisit, miratuar me VKM nr. 594, datë 10.9.2015;
- Plani Kombëtar i Veprimit të Eficiencës së Energjisë, miratuar me VKM nr. 709, datë 1.12.2017 “Mbi miratimin e Planit të Dytë dhe të Tretë Kombëtar të veprimit mbi Eficiencën e Energjisë për Shqipërinë, 2017–2020”;
- Plani i Qëndrueshëm i Transportit;
- Strategjitë kombëtare me karbon të ulët në sektorin e energjisë dhe të transportit.

Plani Kombëtar i Menaxhimit të Cilësisë së Ajrit nuk duhet të shikohet në mënyrë të izoluar, pasi ai është i lidhur ngushtë me politikën e klimës dhe të energjisë, të transportit dhe të politikave tregtare, si dhe të politikave bujqësore dhe të biodiversitetit. Një qasje e integruar merr parasysh bashkëpërfitimet e lidhjes me politikën e klimës dhe të ajrit, si edhe ndikimet e mundshme të veprimit nga një zonë në tjetrën.

Ky dokument është edhe një hap pozitiv në drejtim të kuadrit ligjor dhe të politikave për përmirësimin e cilësisë së ajrit në Shqipëri. Duke qenë se Ministria e Turizmit dhe Mjedisit ka rolin koordinues dhe raportues kundrejt përafrimit të legjislacionit shqiptar me atë evropian, në kuadër të kapitullit 27 “Mjedi”, është detyrim i MTMs që të kontribuoj në hartimin e atyre politikave dhe akteve ligjore të cilat bëjnë të mundur arritjen e detyrimeve të vendosura në indikatorët e performancës të dokumenteve strategjike të institucioneve kontribuese në përmirësimin e cilësisë së

ajrit. Të gjithë indikatorët apo objektivat e këtyre dokumenteve strategjike të cilat janë tashmë të miratuara, shërbejnë edhe si objektiva dhe indikatorë për këtë Plan Kombëtar veprimi.

Ndërsa shumë aktivitete kontribuojnë si në ndryshimet klimatike dhe në ndotjen e ajrit, masat për zvogëlimin e ndotësve të veçantë do të kontribuojnë për të dy problemet, sikurse janë karboni i zi ose ozoni troposferik, pra është një përfitim i dyfishtë. Karboni i zi është një grimcë e shkarkuar nga djegia jo e plotë e karburanteve, dhe burimet kryesore janë sobat me djegie të druve, motorët me naftë dhe djegia e biomasës. Ozoni troposferik dhe karboni i zi janë në të njëjtën kohë, ndotës të ajrit dhe gazeve me efekt serrë, kështu që përpjekjet me uljen e ngrohjes globale nga këta ndotës, premtan në mënyrë të konsiderueshme përfitime në terma-afatgjatë të përmirësimit të shëndetit human.

Zbatimi i strategjive kombëtare me karbon të ulët në sektorin e energjisë dhe të transportit, ose nëpërmjet rritjes së eficiencës së energjisë, ose kalimi në teknologjitë e rinovueshme, do të reduktojë shkarkimet e ndotësve të ajrit, duke përfshirë edhe pararendësit e ozonit dhe karbonit të zi.

Marrëdhënia ndërmjet sektorëve të ekonomisë, shkarkimeve dhe efekteve negative në cilësinë e ajrit jepen në tabelën më poshtë:

Tabela 1: Lidhja midis sektorëve të ekonomisë, shkarkimeve dhe ndotjes së ajrit

Aktiviteti human	Ndikimi në cilësinë e ajrit të mjedisit
Transporti	<p>Sektori i transporteve është kontributori më i madh, për sa u përket shkarkimeve të përgjithshme në ajër, por kontributi ekzakt duhet të përcaktohet saktësisht. Shkarkimet e CO₂ nga transporti (% e djegies totale të karburantit) në Shqipëri janë matur në masën 59.95% më 2011 dhe në masën 58.2% më 2012. (Burimet: Banka Botërore dhe Indikatorët e Zhvillimit të Botës, 2015). Shkarkimet e CO₂ nga transporti përbajnë emetime nga djegia e karburanteve për të gjitha aktivitetet e transportit, pavarësisht sektorit, me përjashtim të bunkerëve ndërkombëtarë detarë dhe aviacionit ndërkombëtar. Kjo përfshin aviacionin e brendshëm, lundrimin e brendshëm, transportin rrugor, hekurudhor dhe korrespondon me IPCC Source / Sink Category 1 A 3.</p> <p>Përqendrimet të larta të grimcave dhe të oksideve të azotit NO₂ janë regjistruar në stacionet monitoruese të vendosura afër rrugëve me trafik të dendur në Tiranë dhe ka një pranim universal që trajtimi i problemit të transportit është çelësi për përmirësimin e cilësisë së ajrit në qytet. 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 autovetura, automjete më pak të pastra nga rruga ose zona të veçanta, ose skema që zgjidhin probleme të parkimit, pasi kapaciteti i rrugëve mund të rritet në mënyrë të konsiderueshme, në qoftë se autoveturat dhe automjetet e parkuara në mënyrë ilegale dhe parkimi paralel i dyfishtë do të reduktohej, duke përforcuar zbatimin e legjislacionit mbi trafikun, si dhe duke rritur numrin e vendeve të disponueshme të parkimeve.</p>
Industria	<p>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 çimentos 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-in, por monitorimi i një burimi të vetëm nuk është një mjet eficient për strategjitë e pakësimit/zvogëlimin. Një monitorim i përshtatshëm i shkarkimeve, duhet t'i prezantohet kontrollit të shkarkimeve nga burime pikësore. 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 hidrokarburëve.</p>
Bujqësia	<p>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 serrë, 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 pazakonshme në ferma, mund të jenë shumë të dëmshëm për mjedisin, nëse plehrat dhe mbetjet që vijnë nga ky sektor, digjen në mënyrë të pakontrolluar. Një draftshënim i vendit (2009), i hartuar nga Banka Botërore, tregoi se agrikultura në Shqipëri është përgjegjëse për 77% të metanit në vend dhe 91% të shkarkimeve të oksidive të azotit. Njësoj si me emetime të tjera sektoriale, kërkohet informacion më i përditësuar dhe më i saktë në lidhje me kontribimet relative të gazeve me efekt serrë, substancave ozonholluese dhe ndryshimeve klimatike.</p>
Zhvillimi urban	<p>Tradicionalisht aktivitetet ndërtimore janë kontribuesit kryesor në përqendrimin e lartë të grimcave në ajër. Në zonat e ndërtimit, përveç aktiviteteteve ndërtimore që natyrisht kanë kontributin e tyre, një kontribues i rëndësishëm mund të jetë edhe trafiku, rrugët dhe zonat e pasistemuara, 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”.</p>
Menaxhimi i mbetjeve	<p>Ka disa landfille sanitare dhe asnjë impiant për incinerimin (djegien) e mbetjeve shtëpiake në Shqipëri. Mbetjet ruhen në vendgrumbullime të mbetjeve, dhe sasia e tyre reduktohet nëpërmjet zjarreve të pakontrolluara që shkaktojnë probleme në afërsi të depozitave. Djegia e pakontrolluar e mbetjeve shtëpiake përbën një burim të rëndësishëm të emetimit të dyoksinës. Ky problem vazhdon të bëhet më i madh, sepse shtesa më e varfër e popullsisë beson se djegia e këtyre mbetjeve është një metodë e pranueshme e asgjësimit të mbetjeve.</p>

Tabela e mëposhtme përmbledh burimet kryesore të çdo ndotësi. Është e vlefshme të diktohet se burimet më të mëdha të shkarkimeve 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 eficientia në shpërndarjen në atmosferë.

Tabela 2: Burimet kryesore të ndotjes në Shqipëri

Ndotësi	Burimi kryesor në Shqipëri	Ndikimi në shëndet	Ndikimi mjedisor
Lënda grimcore (PM - PM ₁₀ dhe PM _{2.5})	Lënda grimcore kategorizohet në bazë të madhësisë së grimcave (për shembull PM _{2.5} janë grimca me diametër më të vogël se 2.5µm) dhe çlirohet nga burime të ndryshme. Përqendrimet e 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-së vijnë si nga aktivitetet njerëzore, ashtu edhe ato natyrore (si stërkalat e detit dhe pluhuri i Saharasë). Në Shqipëri burimet më të mëdha njerëzore janë impiantet stacionare rezidenciale, të cilat përbëjnë rreth 74% të totalit. Këto impiante lëshojnë ngarkesa të mëdha të grimcave, për shkak të përdorimit të burimeve të energjisë me kualitet të ulët dhe mungesës së teknologjive adekuate të trajtimit.	Ekspozim në terma afatshkurtër dhe afatgjatë mund të përkeqësojë sëmundjet respiratore dhe kardiovaskulare, si dhe rritjen e vdekshmërisë.	PM-të dytësore përfshijnë sulfate, nitrate dhe ammonium të formuara nga: SO ₂ , NO _x dhe NH ₃ që janë faktorët kryesorë të acidifikimit dhe eutrofikimit. Karboni i zi, një agjent jetëshkurtër me potencial në ndryshimet klimatike, është pjesë kyçe e përzierjes së grimcave të ngurta, që rezultojnë nga shkarkimet e proceseve industriale të djegies.
Oksidet e Azotit (NO _x)	Të gjitha proceset e djegies në ajër prodhojnë okside azoti (NO _x). Dyoksidi i azotit (NO ₂) dhe monoksidi i azotit (NO) janë të dy okside azoti dhe të dy së bashku referohen si (NO _x). Transporti rrugor është burimi kryesor, i ndjekur nga sektori i industrisë.	Mund të shkaktojë inflamacion në rrugët e frymëmarrjes dhe problem në funksionimin e mushkërive. Përfshihet në formimin e PM-së dhe ozonit. Efektet e ekspozimit afatgjatë janë më pak të sigurt se sa efektet e ekspozimit afatshkurtër.	Kontribuon në acidifikimin dhe eutrodikimin e tokës dhe ekosistemeve ujore, duke dëmtuar habitatet, dhe çon në humbjen e biodiversitetit.
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 NO _x , dhe përbërjet organike të avullueshme (volatile) VOC, të iniciuar nga rrezatimi i fortë diellor.	Mund të shkaktojë inflamacion në rrugët e frymëmarrjes dhe problem në funksionimin e mushkërive.	Mund të shkaktojë dëmtime në bimë, duke çuar në uljen e prodhimit dhe ndikimit në biodiversitet. Ozoni është gjithashtu GES.
Diosksidi i Sqfurit (SO ₂)	Ka për origjinë djegien e karburanteve që përmbajnë squfur, si qymyri dhe vajra të rëndë nga rafineritë.	Mund të shkaktojë inflamacion në rrugët e frymëmarrjes dhe problem në funksionimin e mushkërive. Përfshihet në formimin e PM-së	Kontribuon në acidifikimin dhe eutrodikimin e tokës dhe ekosistemeve ujore, duke dëmtuar habitatet, dhe çon në humbjen e biodiversitetit.
Benzeni	Ka një shumëllojshmëri burimesh, por mënyra kryesore është përfundimi nga djegiet shtëpiake, si dhe nga transporti rrugor.	Ekspozimi i njerëzve ndaj benzenit është i lidhur me një sërë sëmundjesh dhe efektesh në shëndet, akute dhe afatgjata, përfshirë kancerin dhe anemone plastike. Benzeni është shumë i avullueshëm dhe ekspozimi më i madh është nëpërmjet frymëmarrjes.	Benzeni avullon shumë shpejt në ajër dhe transportohet në distanca të largëta. Nëse ai shkarkohet në tokë, mund të zberthehet shpejt dhe të kontaminojë ujërat nëntokësore.
Monoksidi i Karbonit (CO)	Formohet nga djegia jo e plotë e karburanteve që përmbajnë karbon. Burimi më i madh është transporti rrugor, që së bashku me djegien nga sektori shtëpiak dhe industrial, konsiderohen si kontribues kryesorë	Shkakton dëmtime të rënda në shëndet, duke reduktuar shpërndarjen e oksigjenit në gjak, në organet e trupit (si zemra dhe truri) dhe në indet.	CO kontribuon në formimin e smogut, ozonit të nivelit të tokës, që shkakton probleme serioze të frymëmarrjes.
Plumbi (Pb)	Shkarkohet nga djegia e qymyrit dhe gjithashtu nga industria e prodhimit të hekurit dhe çelikut, si dhe metaleve joferrorë.	Plumbi akumulohet në gjak, kocka, muskuj dhe dhjam, dhe ka ndikim negativ në tru, nerva, zemër dhe gjak. Të miturit dhe fëmijët e vegjël janë veçanërisht të ndjeshëm edhe ndaj niveleve të ulëta të plumbit	Ndikon në kafshët dhe bimët. Përqendrimet e ulëta të plumbit mund të ngadalësojnë rritjen e bimësisë pranë objekteve industriale. Ndikon tek peshqit. Plumbi mund të hyjë në sistemet e ujërave të shiut dhe ujërave të ndotura urbane dhe industriale. Nivele të larta të plumbit në ujë mund të shkaktojnë dëme riprodhuese në disa jetë ujore dhe shkaktojnë ndryshime të gjakut dhe neurologjike te peshqit dhe kafshët e tjera që jetojnë atje

Në nivel vendi, ndotja e ajrit konsiderohet si një nga problemet kryesore mjedisore. Në të vërtetë, nevoja për përmirësim në sektorin e ajrit është kërkuar në raporte të ndryshme të Komisionit Evropian, duke përfshirë Raportet e Progresit të Monitorimit të KE-së, që japin gjithashtu raporte në sektorin mjedisor.

Një përshkrim më i detajuar i cilësisë së ajrit, shkarkimeve të ndotësve të ajrit, si dhe një vlerësim i cilësisë së ajrit jepet në kapitullin 2.

Disa nga të metat aktuale të sektorit listohen si më poshtë:

1. Monitorimi i cilësisë të ajrit është një komponent kryesor i çdo metode efektive të menaxhimit të cilësisë së ajrit, sepse siguron një dëshmi për vendimmarrësit në menaxhimin dhe përmirësimin e mjedisit tonë. Fatkeqësisht, mungesa e deritanishme e një financimi të përshtatshëm, si dhe deficitet e burimeve, e limitojnë në mënyrë të ndjeshme aftësinë për të ndërmarrë të gjithë monitorimin, që kërkohet për raportimin mbi shkarkimet në ajër dhe cilësinë e ajrit në mjedis. Programi i monitorimit të ajrit duhet të marrë prioritetin e duhur.

2. Praktika e tanishme e monitorimit të cilësisë së ajrit të mjedisit, nuk është në linjë me kërkesat e BE-së. Stacionet automatike të monitorimit prodhojnë të dhëna të përqendrimeve të cilësisë së ajrit, por Siguria dhe Kontrolli i Cilësisë të të dhënave QA/QC nuk është aplikuar ndonjëherë. Sigurimi i Cilësisë është i nevojshëm, nëse të dhënat do të konsiderohen të pranueshme dhe do të përdoren për krijimin e informacionit që duhet për menaxhimin e cilësisë së ajrit. Për të zhvilluar një sistem informacioni dhe monitorimi të mirëpajisur dhe të konsoliduar, është e nevojshme të merren sa më shpejt masat e duhura.

3. Monitorimi i shkarkimeve të substancave ndotëse nga impiantet industriale, nuk mund të arrihet, për sa kohë inspektimi i kontrollit të monitorimit të shkarkimeve industriale nuk kryhet. Për të pasur të dhëna të besueshme të matjeve të kryera nga sektori industrial, do të lindë nevoja për verifikimin e të dhënave të monitorimit, nga Inspektorati Kombëtar i Mjedisit.

4. Në nivel lokal, dy problemet më kritike të cilësisë së ajrit janë:

a) Urbanizimi i lartë i Tiranës, që është qendër atraksioni e shumë aktiviteteve kombëtare, dhe ndotja që rezulton nga trafiku rrugor, që lind si nevojë e lëvizjes së popullatës.

b) Aktiviteti industrial, në zonën – Elbasan dhe Fier - që në kontekst gjeografik nuk favorizon zhvendosjen e masave të ajrit.

5. Analiza e të dhënave tregon problem të përputhshmërisë në lidhje me dy ndotësit, të cilët janë më shqetësuesit për cilësinë e ajrit në Tiranë, Elbasan dhe Fier, si:

a) Dyoksidi i azotit (NO_2) dhe oksidet e azotit (NO_x)

b) Materia/lënda grimcore, më pak se 10 dhe 2.5 mikron në diametër (PM_{10} dhe $\text{PM}_{2.5}$).

Një objektiv specifik për qeverinë është gjithashtu, objektivi i implementimit të një sistemi vlerësimi dhe monitorimi në kohë reale të niveleve të ndotjes, i cili është i aftë të marrë dhe të shpërndajë informacionet e nevojshme, për menaxhimin e duhur të cilësisë së ajrit për situatat e riskut. Nga kjo perspektivë, forcimi i kapaciteteve ekzistuese të AKM-s dhe burimeve monetare shoqëruese kanë prioritet të lartë.

1.1.3 Skenarët dhe masat e Planit

Për implementimin e masave të planit, janë identifikuar tri zona të ndryshme me nivele të ndryshme kritike të ajrit të mjedisit:

- **Zona A**, që përfshin aglomeratin e Tiranës dhe Elbasanit, ku janë raportuar situata më kritike për shkelje të limiteve të ligjit dhe për sasinë e popullsisë së ekspozuar.

- **Zona B**, që përfshin njësitë bashkiake të Fierit, Durrësit, Vlorës, Shkodrës, Korçës, Patosit, Ballshit, Kamzës dhe Paskuqanit, e përcaktuar ose nga matje direkte, ose si rezultat i studimeve lokale, nga kapërcimi efektiv, ose risku i lartë i tejkalimit të limiteve të ndotjes, nga të paktën një ndotës.

- **Zona C**, që përfshin territorin e mbetur të vendit, ku ndodhen komunat që kanë një risk të ulët të tejkalimit të kufijve të ndotjes të përcaktuara në ligj.

Të dhënat që janë të disponueshme momentalisht, edhe pse të limituara, tregojnë persistencën e shkeljeve të kufijve për vlerat e ndotësve PM_{10} dhe NO_2 , dhe si pasojë, nevojën për të

identifikuar masat e duhura, për të arritur vlerat kufi ose një ulje të shkarkimeve. Disa nga veprimet e parashikuara prekin të gjithë vendin, në mënyrë që të sigurojnë mirëmbajtjen e cilësisë së ajrit, përveç rasteve kur tejkallimet e kufijve nuk janë regjistruar; masa të tjera kanë të bëjnë me ato komuna ku tejkallimi i limiteve është duke u monitoruar, ose janë në risk të lartë tejkallimi të vlerave kufi, nga të paktën një ndotës. Së fundmi, për dy aglomeratet më kritike (Tiranë dhe Elbasan) parashikohet marrja e masave specifike.

Tabela e mëposhtme jep një skicë të masave të identifikuar.

Tabela 3: Përshkrimi i masave të identifikuar

Zonat kombëtare	Masat e planifikuara
Zona A	Të forcohet kontrolli i shkarkimeve të substancave ndotëse nga impiantet industriale dhe vendosja e gjobave fikse, nëse vlerat e lejuara të shkarkimeve nuk arrihen. Forcimi i kontrollit të shkarkimeve të automjeteve në rrugë dhe lëshimi i gjobave fikse, nëse automjetet nuk plotësojnë kufijtë e lejuar të shkarkimeve. Kufizimi dhe reduktimi i lëvizjes së autoveturave dhe automjeteve private në qendrat urbane. Inkurajimi i lëvizjes nga përdorimi i autoveturave private drejt përdorimit të transportit publik, duke nxitur çiklizmin. Vlerësimi i efekteve në shëndet nga ndotja e ajrit.
Zonat A dhe B	Përtëritja dhe forcimi i mjeteve të transportit publik me ndikim të ulët mjedisor; Zhvillimi i iniciativave, me qëllim inkurajimin e përdorimit të transportit publik; Nxitja e modernizimit të flotës së automjeteve të kompanive të shërbimeve, me mënyra që i përshtaten standardeve evropiane; Të lehtësojë adoptimin e planit të trafikut urban nga bashkitë, që ul trafikun e automjeteve në qendër të bashkisë, adoptim i planit për trafikun e mallrave, për të evituar ose reduktuar lëvizjen e automjeteve të rënda në qendrat urbane. Kontrolli i shkarkimeve nga automjetet, dhe largimi nga përdorimi i atyre me shkarkime të tepërta; Zbatimi i masave të identifikuar në Planin Kombëtar të Veprimit për Eficiencën e Energjisë dhe në Planin Kombëtar të Veprimit për Energjitë e Rinovueshme.
Të gjitha Zonat: A; B dhe C	Implementimi i skemave efektive të monitorimit, kontrollit dhe raportimit të burimeve të shkarkimeve; Forcimi i kapaciteteve monitoruese të AAQ-s, AKMs dhe ARMve; Vendosje e shpejtë e standardeve më të shtrënguara të shkarkimeve nga automjetet, me qëllim eliminimin e automjeteve më ndotëse, nëpërmjet përdorimit të taksave të diferencuara.

Për verifikimin dhe monitorimin e planit, do të përgatiten raporte të veçanta nga AKM-ja, për të vlerësuar statusin e implementimit të masave, veçanërisht efektivitetin e tyre, për sa i përket uljes së përqendrimeve të ndotësve në atmosferë.

1.2 Karakteristika të përgjithshme të vendit

1.2.1 Sipërfaqja dhe popullsia

Plani mbulon të gjithë sipërfaqen e vendit prej 28,748 km².

Shqipëria ndan një kufi 186 km me Malin e Zi në veriperëndim, 112 km me Kosovën në verilindje, 181 km me Maqedoninë, në lindje dhe veri, dhe 212 km me Greqinë, në jug dhe juglindje. Gjatësia e bregdetit të Shqipërisë, në detin Adriatik dhe detin Jon, është 476 km.

Nga pikëpamja administrative, Shqipëria ndahet në 12 rajone administrative (qark). Prej qershorit 2015, këto qarqe ndahen në 61 (bashki), bashkitë ndahen më tej në të paktën dy njësi administrative. Njësitë administrative përbëhen nga një ose më shumë komuna, ose fshatra, dhe përbëjnë ndarjen e tretë dhe të fundit administrative të Shqipërisë.

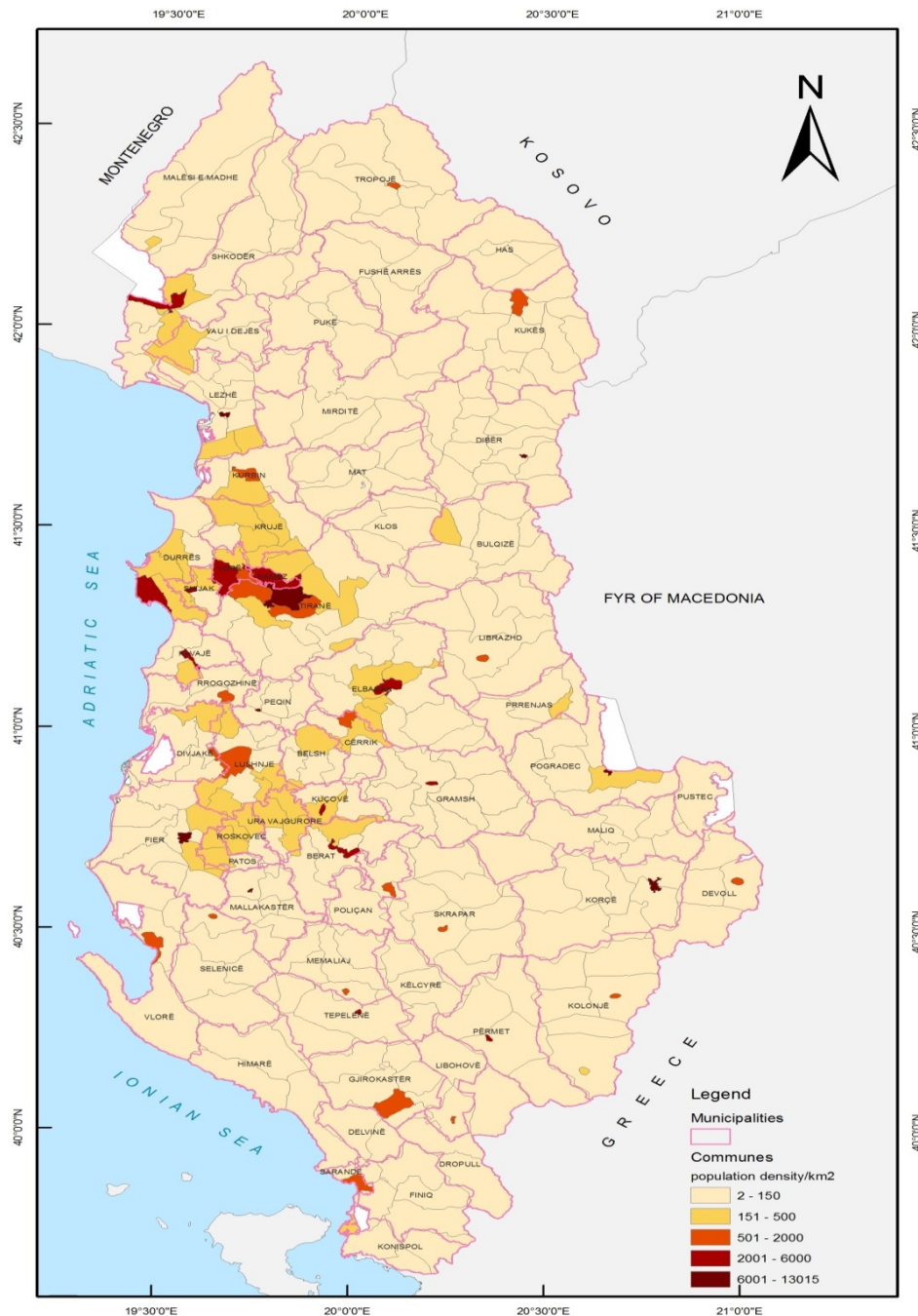
Tabela 4: Lista e bashkive, njërive bashkiake, popullsia, sipërfaqja dhe dendësia e Qarqeve të Shqipërisë

Qark	Bashkia	Njësia bashkiake	Sipërfaqe (km ²)	Popullsia	Densiteti
BERAT	Berat	Berat , Otlak, Roshnik, Sinjë dhe Velabisht	380	60,031	158
	Kuçovë	Kozare, Kuçovë , Lumas dhe Perondi	160	31,262	195
	Poliçan	Poliçan , Tërpan dhe Vërtop	272	10,953	40
	Skrapar	Bogovë, Çepan, Çorovodë , Gjerbës, Leshnjë, Potom, Qendër Skrapar, Vendreshë dhe Zhepë	832	12,403	15
	Ura Vajgurore	Cukalat, Kutalli, Poshnjë dhe Ura Vajgurore	157	27,295	174
DIBËR	Bulqizë	Bulqizë , Fushë-Bulqizë, Gjoricë, Martanesh, Ostren, Shupenzë, Trebisht dhe Zerqan	679	31,210	46
	Dibër	Arras, Fushë-Çidhën, Kala e Dodës, Kastriot, Lurë, Luzni, Maqellarë, Melan, Muhurr, Peshkopi , Selishtë, Sllovë, Tomin, Zall-Dardhë	939	61,619	66
	Klos	Gurrë, Klos , Suç dhe Xibër	358	16,618	46
	Mat	Baz, Burrel , Derjan, Komsî, Lis, Macukull, Rukaj and Ulëz.	494	27,600	56
DURRËS	Durrës	Durrës , Ishëm, Katund i Ri, Manëz, Rrashbull and Sukth	339	175,110	517
	Krujë	Bubq, Cudhi, Fushë-Krujë , Krujë , Nikël dhe Kodër-Thumanë	339	59,814	176
	Shijak	Gjepalaj, Maminas, Shijak dhe Xhafzotaj	92	27,861	303
ELBASAN	Belsh	Belsh , Fierzë, Grekan, Kajan dhe Rrasë	197	19,503	99
	Cërrik	Cërrik , Gostimë, Klos, Mollas dhe Shalës,	190	27,445	144
	Elbasan	Bradashesh , Elbasan , Funarë, Gjergjan, Gjinar, Gracen, Labinot-Fushë, Labinot-Mal, Papër, Shirgjan, Shushicë, Tregan dhe Zavalinë	873	141,714	162
	Gramsh	Gramsh , Kodovjat, Kukur, Kushovë, Lenie, Pishaj, Poroçan, Skënderbegas, Sult and Tunjë	740	24,231	33
	Librazhd	Hotolisht, Librazhd , Lunik, Orenjë, Polis, Qendër Librazhd dhe Stëblevë	794	31,892	40
	Peçin	Gjoçaj, Karinë, Pajovë, Peçin , Përparim and Shezë	198	26,136	132
	Prrenjas	Prrenjas , Qukës, Rrajcë dhe Stravaj	323	24,906	77
	Divjak	Divjak , Grabian, Gradisht, Remas dhe Tërbuf	310	34,254	110
	Fier	Cakran, Dërmenas, Fier , Frakull, Levan, Libofshë, Mbrostar Ura, Portëz, Qendër dhe Topojë	620	120,655	195
FIER	Lushnjë	Allkaj, Ballagat, Bubullimë, Dushk, Fier-Shegan, Golem, Hysgjokaj, Karbunarë, Kolonjë, Krutje dhe Lushnjë	373	83,659	224
	Mallakastër	Aranitas, Ballsh , Fratar, Greshicë, Hekal, Kutë, Ngraçan, Qendër Dukas dhe Selitë	329	27,062	82
	Patos	Patos , Ruzhdie dhe Zharrëz	83	22,959	277
	Roskovec	Kuman, Kurjan, Roskovec dhe Strum	118	21,742	184
	Dropull	Dropull i Poshtëm, Dropull i Sipërm dhe Pogon	449	3,503	8
	Gjirokastër	Antigonë, Cepo, Gjirokastër , Lazarat, Lunxhëri, Odrie dhe Picar	470	28,673	61
	Këlcyrë	Ballaban, Dishnicë, Këlcyrë dhe Sukë	305	6,113	20
GJIROKASTËR	Libohovë	Libohovë, Qendër Libohovë dhe Zagori	248	3,667	15
	Memaliaj	Buz, Krahës, Luftinjë, Memaliaj , Memaliaj Fshat dhe Qesarat	372	10,657	29
	Përmet	Çarçovë, Frashër, Përmet , Petran dhe Qendër Piskovë	602	10,614	18
	Tepelenë	Kurvelesh, Lopës, Qendër Tepelenë dhe Tepelenë	432	8,949	21

KORÇË	Devoll	Bilisht , Hoçisht, Miras, Progër dhe Qendër Bilisht	454	26,716	59
	Kolonjë	Barmash, Çlirim, Ersekë , Leskovik, Mollas, Novoselë, Qendër Ersekë dhe Qendër Leskovik.	865	11,070	13
	Korçë	Drenovë, Korçë , Lekas, Mollaj, Qendër Bulgarec, Vithkuq, Voskop dhe Voskopojë	807	75,994	94
	Maliq	Gorë, Libonik, Maliq , Moglicë, Pirg, Pojan dhe Vreshtas.	657	41,757	64
	Pogradec	Buçimas, Çërravë, Dardhas, Pogradec , Proptisht, Trebinjë, Udenisht dhe Velçan	595	61,530	103
	Pustec	Pustec	199	3,290	17
KUKËS	Has	Fajzë, Gjinaj, Golaj dhe Krumë	400	16,790	42
	Kukës	Arrën, Bicaj, Bushtricë, Grykë-Çajë, Kalis, Kolsh, Kukës , Malzi, Shishtavec, Shtiqën, Surroj, Tërthore, Topojan, Ujmisht dhe Zapod	935	47,985	51
	Tropojë	Bajram Curri , Bujan, Bytyç, Fierzë, Lekbibaj, Llugaj, Margegaj dhe Tropojë	1,058	20,517	19
LEZHË	Kurbın	Fushë Kuqe, Laç , Mamurras dhe Milot	269	46,291	172
	Lezhë	Balldren, Blinisht, Dajç, Kallmet, Kolsh, Lezhë , Shëngjin, Shënkoll, Ungrej dhe Zejmen	510	65,633	129
	Mirditë	Fan, Kaçinar, Kthellë, Orosh, Rrëshen , Rubik and Selitë	870	22,103	25
SHKODËR	Fushë- Arrës	Blerim, Fierzë, Fushë-Arrëz , Iballë dhe Qafë-Mali	541	7,405	14
	Malësi e Madhe	Gruemirë, Kastrat, Kelmend, Koplik , Qendër dhe Shkrel	952	30,823	32
	Pukë	Gjegjan, Pukë , Qelëz, Qerret dhe Rrapë	506	11,069	22
	Shkodër	Ana e Malit, Bërdicë, Dajç, Guri i Zi, Postribë, Pult, Rrethinat, Shalë, Shkodër , Shosh dhe Velipojë	873	135,612	155
	Vau i Dejës	Bushat, Hajmel, Shllak, Temal, Vau i Dejës dhe Vig-Mnelë	499	30,438	61
TIRANË	Kamzë	Kamzë dhe Paskuqan	37	104,190	2816
	Kavajë	Kavajë , Golem, Helmas, Luz i Vogël dhe Synej	199	40,094	201
	Rrogozhinë	Tirana	224	22,148	99
	Tiranë	Gosë, Kryevidh, Lekaj, Rrogozhinë dhe Sinaballaj	1,111	557,422	502
	Vorë	Bërxullë, Prezë dhe Vorë	83	25,511	307
VLORË	Delvinë	Delvinë dhe Vergo	183	7,598	42
	Himarë	Aliko, Dhivër, Finiq , Livadhja dhe Mesopotam	572	7,818	14
	Konispol	Himarë	222	8,245	37
	Finiq	Konispol , Markat dhe Xarrë	442	10,529	24
	Sarandë	Ksamil dhe Sarandë	59	20,227	343
	Selenicë	Armen, Brataj, Kotë, Selenicë , Sevaster dhe Vllahinë	562	16,396	29
	Vlorë	Novoselë, Orikum, Qendër Vlorë, Shushicë dhe Vlorë	617	104,827	170
			28,368	2,800,138	

Harta 1 tregon densitetin e popullsisë në nivel të njërive bashkiake. Vërehet një shpërndarje hapësinore e pabarabartë e popullsisë, ku 27% e banorëve janë përqendruar në qarkun e Tiranës, sipërfaqja e të cilit përbën vetëm 5% të të gjithë vendit. Rëndësi të madhe ka sigurisht Bashkia e Tiranës, me 557,422 banorë², ekuivalente me 74% e popullsisë së qarkut, duke e bërë më të populluarën në Shqipëri. Një tjetër zonë dendësisht e populluar është rripi bregdetar (Durrës dhe Vlorë), si dhe zona e industrializuar e njërive administrative të Fierit dhe Elbasanit.

Harta 1: Densiteti i popullsisë në njësitë bashkiake të Shqipërisë



² Burimi: INSTAT Census 2011.

1.2.1 Ekonomia

Shqipëria ka një ekonomi të tregut të lirë, që prej fillimit të viteve '90. Vendi është i pasur me burime natyrore dhe ekonomia mbështetet më shumë nga agrikultura, përpunimi i ushqimit, prerja e drurëve, minierat, nxjerrja e naftës dhe vajrave, metalet bazike, hidrocentralet, turizmi dhe industria e tekstileve. Ndërtimi, sidomos për strehim, është një nga faktorët që ndikon në rritjen e investimeve.

Bujqësia ka punësuar 47.8% të popullsisë dhe rreth 24.31% e tokës përdoret për qëllime bujqësore. Produktet kryesore bujqësore janë: duhani, fiqtë, ullinjë, gruri, misri, patatet, perimet, frutat, panxhari i sheqerit, rrushi, mishi, mjalti, produktet e bulmetit si dhe mjekësia tradicionale dhe bimët aromatike. Megjithatë agrikultura kontribuon 18.9% të GDP-së së vendit dhe një pjesë të madhe të eksporteve, ushtrimi i saj mbetet i kufizuar vetëm për operacionet e vogla familjare dhe kultivimit për të siguruar jetesën. Mungesa e aparateve moderne, të drejtat e paqarta të pronës dhe mbizotërimi i parcelave të vogla dhe joeficiente të tokës, përbëjnë pengesë për zhvillimin e një industrie moderne agrikulturore. Megjithatë, skena agrikulturore është duke ndryshuar gradualisht, me futjen e kooperativave, investimit të huaj, formalizimit të fermerëve dhe ndërtimit të qendrave të mbledhjes dhe shpërndarjes.

Shfrytëzimi i minierave është një sektor i madh (por në tkurrje) i ekonomisë, duke pasur parasysh depozitat e pasura me minerale të boksitit, kromit, nikelit, hekurit dhe bakrit. Ka aktivitete të ndryshme të dhëna me koncesion ndaj kompanive vendase ose/dhe atyre të huaja, për shfrytëzimin e kromit, nikel-silikatit, bakrit, bitumit, çimentos, kaolinit, alabastrës, mermerëve dhe baltës për prodhimin e tullave, prodhimin e zhavorrit të shtratit të lumit dhe materialeve të ndërtimit prej guri.

Shqipëria ka depozitën e dytë më të madhe në Ballkan (pas Rumanisë) dhe rezervat më të mëdha tokësore të naftës në Evropë. Prodhimi krudo i Shqipërisë arriti në më shumë se 1.2 milionë tonë më 2013, megjithatë prodhimi i naftës dhe prodhimi nga rafinerië e naftës ka rënë që pas 1990-s, për shkak të teknologjisë së tyre të papërshtatshme.³

1.2.1 Transporti

Shqipëria u është nënshtruar ndryshimeve të rëndësishme në dy dekadat e fundit, duke modernizuar gjerësisht infrastrukturën e vendit. Përmirësimet në infrastrukturën e rrugëve, hekurudhave, transportit urban dhe aeroporteve, kanë çuar në një përmirësim të madh në transport. Këto përmirësime kanë luajtur një rol shumë të rëndësishëm në mbështetjen e ekonomisë së Shqipërisë, që në dekadën e fundit është mbështetur kryesisht në industrinë e ndërtimit.

Në vitet e fundit, ka pasur një dyndje të ndërtimit të rrugëve kryesore në Shqipëri, duke përfshirë ndërtimin e rrugëve të reja, vendosjen e sinjalistikës bashkëkohore, mbjelljen e pemëve si dhe projekte të tjera të gjelbërimit. Punimet në shumicën e rrugëve kombëtare kanë mbaruar. Aktualisht, bashkitë kryesore lidhen me njëra-tjetrën me rrugë interurbane kryesore ose dytësore. Ekziston një karrexhatë dyshe, që lidh bashkinë e Durrësit me atë të Tiranës dhe pjesërisht Kukësin. Ka tre segmente kryesore autostrade në Shqipëri: Thumanë-Milot-Rrëshen-Kalimash (A1), Levan-Vlorë (A2), dhe pjesërisht Tiranë-Elbasan (A3). Shumica e rrjetit rrugor në zonat rurale vazhdojnë të mbeten në kushte të këqija, sepse rikonstruktimi i tyre ka filluar nga fundi i viteve 2000. Investimet e Fondit Shqiptar të Zhvillimit kanë sjellë përmirësimin e rrjetit rrugor rural.

1.2.2 Topografia dhe moti

Cilësia e ajrit në mbarë vendin është rezultat i ndikimit të shkarkimeve ndotëse, të shoqëruara me ndërveprimin e topografisë së terrenit, si malet, luginat dhe motit, të tilla si: era, temperatura, turbulencat e ajrit, presionet e ajrit, reshjet dhe retë.

Topografia

Shqipëria është kryesisht malore, me 70% të territorit në lartësi prej më shumë se 300 m. Pjesa tjetër e vendit përbëhet nga një ultësirë bregdetare dhe luginat më të ulëta të lumenjve hapen në ultësirën bregdetare. Malet shqiptare, që përfaqësojnë një vazhdimësi jugore të sistemit Dinarik, ngrihen befas nga fusha, duke u thyer sidomos, përgjatë kufijve të vendit. Topografia e vendit luan një rol të rëndësishëm në qarkullimin atmosferik dhe shpërndarjen e ndotësve.

³ Burimi: <http://www.nationsencyclopedia.com/economies/Europe/Albania-INDUSTRY.html#ixzz3zCXaCSur>

Në të vërtetë përqendrimet e ndotësve mund të jenë më të mëdha në luginat, sesa në zonat më të larta. Kjo është për shkak se, në kushte të caktuara atmosferike, ndotësit mund të bllokohen në zonat e ulëta, të tilla si lugina. Kjo ndodh për shembull, në ditët ende me diell, kur nivelet e ndotjes mund të rriten për shkak të mungesës së erës për të shpërndarë ndotjen. Kjo mund të ndodhë në ditët e qeta, të ftohta dhe me mjegull gjatë dimrit. Natën, ajri i ftohtë ka tendencë të thahet drejt kodrës, duke u vendosur në basenet e ulëta dhe lugina. Në pamundësi për të ngritur, ajri i ftohtë vendoset dhe grumbullohet në këto lugina, duke bllokuar ndotësit e ajrit. Përveç kësaj, ndërmarrjet bujqësore dhe hortikulturore (kopshtaritë) në luginat pjellore, nxisin shpërndarjen e ndotjes nga ndikimet e fekondimit, korrijës, rritjes së kafshëve dhe aktiviteteve të tjera. Gjatë kushteve mbizotëruese të temperaturës inverse, pjesa më e madhe e shkarkimeve të shoqëruara nga ajri, mund të mbeten të bllokuara pjesërisht dhe të lokalizohen në luginë për periudha të zgjatura.

Nëse qytetet janë të rrethuar nga kodra, siç është rasti për Elbasanin dhe Tiranën, gjatë dimrit mund të ndodhë smogu. Ndotja nga automjetet, shtëpitë dhe burime të tjera mund të bllokohen në luginë, shpesh pas një natë të kthjellët pa re. Ajri i ftohtë pastaj, bllokohet nga një shtresë e ajrit të ngrohtë të mësipërm të luginës. (temperatura inverse)

Kushtet e motit

Ultësira bregdetare ka një mot të tipik mesdhetar (dimër të butë dhe me shi dhe verë me diell dhe të nxehtë), ndërsa zona malore ka një klimë më kontinentale. Në të dyja zonat, e ulët dhe terrenin më malor në brendësi, moti ndryshon nga veriu në jug. Ultësira bregdetare ka një dimër të butë, me pak mundësi të netëve të ftohta në dimër, dhe vera të freskëta pasditeve. Temperaturat gjatë ditës janë kryesisht rreth 7°C. Temperaturat verore mesatare janë 24°C, por ndonjëherë shkojnë më shumë se 30°C. Në ultësirën jugore, temperaturat mesatare shkojnë rreth pesë gradë më të larta gjatë gjithë vitit.

Në Tiranë, e cila ndodhet rreth 30 kilometra nga bregdeti, dimri është ende i butë dhe me shi, por ndonjëherë gjatë natës, ajo mund të bëhet e ftohtë, ndërsa vera është e nxehtë dhe me diell, me disa ditë shumë të nxehta.

Në qytetet e vendosura në pjesën më të brendshme fushore apo ato të strehuara nga malet (të tilla si Shkodra), klima bëhet pak më shumë kontinentale, që është, më pak e ftohtë në dimër, me një mesatare në janar rreth 5°C, dhe më nxehtë në verë, që shkon rreth 35°C.

Duke lëvizur në brendësi, dhe me rritjen e lartësisë, klima bëhet shumë më e ashpër, me dimër të ftohtë dhe me dëborë, dhe vera progresivisht e freskët. Për shembull, në Korçë, e vendosur në lindje, 900 metra mbi nivelin e detit, temperatura mesatare shkon nga 0,5 ° C në janar, në 21°C në gusht.

Reshjet mesatare janë të rënda; shira të rënda bien në shpatet kodrinore dhe malore me të cilat përballen perëndimi dhe jugu, dhe ato shpesh e kalojnë 2,000 milimetra në vit. Përgjatë bregdetit dhe në fushë, regjimi i reshjeve është mesdhetar, me një shumë maksimale në mes të vjeshtës dhe dimrit, dhe minimum në verë, kur rrallë bie shi, ndërsa në zonat malore gjatë verës mund të ketë disa stuhi pasditeve.

Moti ka një efekt të rëndësishëm në nivelet e ndotjes së ajrit dhe në shpërndarjen e shkarkimeve ndotëse. Në përgjithësi, shpejtësia e erës luan një rol në hollimin e ndotësve në zonat më të prekura dhe në rritjen e përqendrimeve ndotëse në zonat me aktivitete më të pakta antropogjene. Erërat mbizotëruese janë gjithashtu, përgjegjëse për transferimin e shkarkimeve ndërkuftare ajrore. Në përgjithësi, erërat e forta shpërndajnë ndotësit, ndërsa erërat e lehta rezultojnë në kushte të “palëvizshmërisë”, duke lejuar ndotësit të qëndrojnë në një sipërfaqe. Vendet bregdetare dhe zonat e hapura shpesh përjetojnë mot me shumë erë dhe prandaj ka të ngjarë, të kenë cilësinë më të mirë të ajrit, siç është rasti për qytetet dhe qytezat përgjatë bregdetit Adriatik dhe Jon.

Drejtimi i erës gjithashtu, ndikon në ndotjen e ajrit. Në qoftë se era fryn drejt një zone urbane nga një zonë industriale, atëherë nivelet e ndotjes kanë të ngjarë të jenë më të larta në qytet ose qytezë, në krahasim me nivelet e ndotjes kur ajri fryn nga një drejtim tjetër, për shembull tokë

bujqësore e hapur. Modelimi duke përdorur shpejtësinë e erës, dhe treguesit e drejtimit (trëndafilat e erës) mund të japin të dhëna për drejtimin, nivelin dhe ndikimin e mundshëm të ndotësve të përkohshëm.

Dielli që shkëlqen mund të ndikojë edhe në nivelet e ndotjes. Në ditët e nxehta të verës, ndotja nga automjetet, veçanërisht NO_x, mund të reagojë me komponimet organike të avullueshme (VOCs) për të formuar ozonin. Ky reaksion nxitet nga rrezet ultravjollcë të diellit. Ndotja që shkakton ozonin, formohet zakonisht nga automjetet në qytete dhe qyteza, dhe që mund të transportohet nga erërat, duke bërë që nivele të larta të ozonit mund të gjenden në zonat rurale. Presioni i ajrit gjithashtu ndikon në krijimin e niveleve të ndotjes. Gjatë sistemeve me presion të lartë, ajri lejon krijimin e niveleve të ndotjes, por gjatë sistemeve të presionit të ulët, moti është shpesh i lagësht dhe me erë, duke bërë që ndotësit të shpërndahen ose të lahen jashtë në atmosferë nga shiu.

Inversioni i temperaturës, i cili çon në rritje të kushteve “të palëvizshme” është i lidhur zakonisht me episode të mëdha të ndotjes së ajrit. Në kushte normale, ajri pranë sipërfaqes është më i ngrohtë. Ajri i ngrohtë ngrihet dhe përzihet me ajrin e ftohtë më sipër. Kjo është e njohur si një gjendje “e paqëndrueshme”. Inversioni mund të zhvillohet, kur masa e ajrit të ngrohtë, më pak i dendur, lëviz sipër mbi një masë ajri më të ftohtë dhe më të dendur, duke krijuar një temperaturë inversioni, ku ajri i ftohtë tani është më afër sipërfaqes. Ndotësit nuk janë në gjendje të përzihen vertikalisht, dhe do të qëndrojnë të grumbulluar pranë tokës, për shkak të këtyre kushteve “të qëndrueshme”

Shkarkimet nga ndotja

Disa ndotës janë të përqendruar më shumë, në zona të ndryshme, në varësi burime të emetimit. Për shembull, ndotja nga automjetet mund të gjenerojë nivele të larta të dyoksidit të azotit, monoksidin e karbonit dhe hidrokarbureve në qytete, siç është rasti për Tiranën, Elbasanin dhe Fierin. Megjithëse ndotësit nga transporti janë përgjithësisht të përhapur, për shkak të lëvizshmërisë së automjeteve, ndikimet e tyre negative në përgjithësi lokalizohen në qytete, sidomos në qytetet ku intensiteti i qarkullimit të automjeteve është më i madh. Ndotja nga grimcat mund të jetë e lartë, si pasojë e djegies së karburantit nga ana e mjeteve rrugore, hekurudhore, detare dhe ajrore, punëve të ndërtimit, shkarkimeve industriale, pluhurit të tokës, rrugëve dhe guroreve. Shkarkimet nga ndotja mund të transportohen në vende të tjera gjithashtu, përmes kufijve, për të krijuar nivele të larta të ndotësve, të tilla sikurse është rasti i ozonit.

1.3 Kuadri ligjor

Progres është bërë në fushën e menaxhimit të cilësisë së ajrit, që me miratimin e ligjit nr. 162/2014, datë 4.12.2014 “Për mbrojtjen e cilësisë së ajrit në mjedis”; dhe VKM-së nr. 352, datë 29.4.2015 “Për vlerësimin e cilësisë së ajrit të mjedisit dhe kërkesat për disa ndotës në lidhje me të”, që përaftron direktivat 2008/50/EC (Ajër më i pastër për Evropën) dhe 2004/107/EC (Metalet e rënda në ajrin e mjedisit).

Lista e akteve ligjore që përafrojnë direktivat e BE-së janë:

- VKM-ja nr. 147, datë 21. 3.2007 “Për cilësinë e lëndëve djegëse benzinë dhe diesel”;
- VKM-ja nr. 781, datë 14.11.2012 “Për cilësinë e disa lëndëve të djegshme të lëngshme për përdorim termik, civil dhe industrial, si dhe për përdorim në mjetet e transportit ujor (detar, lumor dhe liqenor)”;
- VKM-ja nr. 1075, datë 23.12.2015 “Për masat për kontrollin e shkarkimit të përbërësve organikë të avullueshëm (VOC) që rezulton nga magazinimi dhe shpërndarja e benzines nga терминаlet në stacionet e shitjes së karburanteve”.
- VKM nr. 907, datë 21.12.2016 “Për kufizimin e shkarkimeve të përbërësve organikë të avullueshëm nga përdorimi i tretësve organikë në disa bojëra, llaqe dhe produkte për lustrimin e mjeteve”;
- VKM nr. 908, datë 21.12.2016 “Për përcaktimin e masave për kufizimin e shkarkimit të përbërësve organikë të avullueshëm nga përdorimi i tretësve organikë në disa veprimtari dhe instalime”.

- VKM nr. 909, datë 21.12.2016 “Për rikuperimin e avujve të benzinës në fazën e dytë, gjatë mbushjes së mjeteve motorike në stacionet e shitjes së karburanteve”.

Është e nevojshme t'i jepet formë aspektit ekzistues rregullator, i cili në mënyrë direkte ose jodirekte rregullon çështjet e ndotjes së ajrit, në mënyrë që të merren parasysh masat strukturore të parashikuara nën dispozitat ekzistuese rregullatore.

Plani për përmirësimin e cilësisë së ajrit në Shqipëri është në përputhje me kërkesat e ligjit të mbrojtjes së cilësisë së ajrit dhe legjislacionit të sektorit të ajrit të BE-së, duke përfshirë:

- masat dhe standardet për mbrojtjen e cilësisë së ajrit të mjedisit;
- masat dhe standardet për të limituar shkarkimet nga burimet pikësore;
- masa për të luftuar shkarkimet nga automjetet;
- standardet për cilësinë e karburantit.

Qeveria është angazhuar, që, nëpërmjet përafrimit dhe implementimit të plotë të standardeve ligjore të Komunitetit Evropian, në sektorët e njëjtë dhe ata të lidhur me ajrin, dhe nëpërmjet rregullimit të shkarkimeve nga proceset industriale, të arrijë një ajër më të pastër, duke shtrënguar shkarkimet dhe standardet e karburanteve për automjetet rrugore në mënyrë progresive, duke kontrolluar tymin nga burimet shtëpiake dhe nga djegia e mbetjeve.

Prioritet është përmbushja e kërkesave ligjore të BE-së, duke përfshirë vlerat kufi të cilësisë së ajrit të BE-së kudo në Shqipëri; monitorimi i ndotjes së ajrit që rrjedh nga burime të ndryshme, si burimet stacionare (impiante industriale), automjete etj., si dhe marrja e masave për të hequr shkaqet e tejkalimeve të kufijve të lejuar për agjentët e ndryshme të ndotjes, për mbrojtjen e shëndetit të njeriut dhe të mjedisit.

Drafti final i Planit të Transportit të Qëndrueshëm (STP), ndihmon për të përmbushur objektivat e mëposhtëm sfidues, për të reduktuar konsumin e energjisë dhe përmirësimin e qëndrueshmërisë së përgjithshme në sektorin e transportit:

- Ulja e ndikimeve të ndotjes së ajrit në shëndetin, të lashtat etj. (tregues: shkarkimet e ndotësve të ajrit ton / vit);
- De-karbonizimi, reduktimi i emetimeve të GS-ve (tregues: emetime të CO2 ton / vit);
- Efikasiteti i energjisë (treguesi: ton naftë ekuivalent).

Në përputhje me objektivat e BE-së (20-20-20), Shqipëria ka vendosur objektiva sasiorë, në lidhje me efikasitetin e energjisë (rritje prej 9%), dhe nga burime të ripërtëritshme të energjisë (të rritet deri në 38%), në kuadër të Traktatit të Komunitetit të Energjisë. Këto objektiva janë shqyrtuar me Planin Kombëtar të Veprimit të Eficiencës së Energjisë, miratuar me VKM nr. 709, datë 1.12.2017 “Mbi Miratimin e Planit të Dytë dhe të Tretë Kombëtar të veprimit mbi Eficiencën e Energjisë për Shqipërinë, 2017–2020”.

Bashkëpërfitimet e cilësisë së ajrit/ ndryshimeve klimatike do të realizohen përmes veprimeve, të tilla si: promovimit të burimeve të ripërtëritshme të karburantit, masave të eficiencës së energjisë, si dhe masave të transportit të qëndrueshëm.

Prioritetet e mëposhtme janë vendosur për të arritur standardet evropiane të cilësisë së ajrit të ambientit:

- Të vazhdohet me zhvillimin e një kuadri të qartë të politikave, i cili do të përfshijë, aty ku është e përshtatshme, legjislacionin dhe/ose masat jorregullatore;

Të sigurojë përafrim të plotë: duke përgatitur, adoptuar dhe implementuar legjislacionin e ri dhe/ose të rishikuar, procedurat administrative, udhëzimet dhe standardet.

1.3.1 Plani i përafrimit

Përafrim do të thotë: adoptim ose ndryshim të ligjeve, rregullave dhe procedurave kombëtare, në mënyrë që kërkesat e çdo ligji të BE-së, të përfshihen në rendin ligjor kombëtar, ndaj ky plan përbën një prioritet të lartë të Qeverisë.

Plani ligjor i përafrimit përbëhet nga një sërë veprimesh që duhen të ndërmerren, në mënyrë që ta arrijnë përafrimin e plotë, në mënyrë graduale. Këto veprime jepen në tabelën e mëposhtme.

Tabela 5: Masat për përafrim të plotë

Direktiva/Rregullorja	Akti ligjor kombëtar	Masat për përafrim të plotë	Koment
<p>Direktiva e cilësisë së Ajrit të Mjedisit (direktiva kuadër) Direktiva 2008/50 / EC e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit, të datës 21 maj 2008, mbi cilësinë e ajrit të mjedisit dhe ajrit më të pastër për Evropën.</p>	<p>➤ Ligji 162/2014 “Mbi mbrojtjen e cilësisë së ajrit të mjedisit”.</p> <p>➤ VKM-ja Nr. 352/2015, datë 29.4.2015, “Për vlerësimin e cilësisë së ajrit të mjedisit dhe kërkesat për disa ndotës në lidhje me të”.</p>	<p>Hartimi, miratimi dhe hyrja në fuqi: ➤ VKM-ja mbi Metodologjinë dhe Procedurën për Vlerësim paraprak dhe krijimin e Listës së Zonave dhe Aglomerateve të Cilësisë së Ajrit në Mjedis. ➤ VKM-ja mbi Monitorimin dhe Raportimin e Cilësisë së Ajrit në Mjedis. ➤ VKM-ja mbi vlerat limit të niveleve dhe tipeve të substancave ndotëse në ajrin e mjedisit dhe pragjeve alarmante, mbi afatet për arritjen e vlerave limit, kufijve të tolerancës për vlerat limit, vlerat e synuara, objektivat afatgjatë.</p>	
<p>Direktiva e metaleve të rënda në Ajrin e Mjedisit.</p>	<p>➤ Ligji 162/2014 “Mbi mbrojtjen e cilësisë së ajrit të</p>		

Direktiva 2004/107/EC e Parlamentit Evropian dhe Këshillit, të 15 dhjetor 2004, në lidhje me arsenikun, kadmiumin, zhivën, nikelin, dhe hidrokarburet policiklike aromatike në ajrin e mjedisit.	mjedisit”; ➤ VKM-ja nr. 352/2015, datë 29.4.2015. “Për vlerësimin e cilësisë së ajrit të mjedisit dhe kërkesat për disa ndotës në lidhje me të”.	
Direktiva e Tavaneve të Emetimit (NEC) Direktiva e këshillit dhe e Parlamentit evropian, 14 dhjetor 2016 2016/2284/EC mbi reduktimin e shkarkimeve kombëtare të disa ndotësve atmosferikë që amendon direktivën 2003/35/EC dhe shfuqizon direktivën 2001/81EC.		Nuk është përafuar Hartimi i një akoma VKM-je nën ligjin 162/2014. Planifikuar, nga MTM, për dhjetor 2019.
Vendimi i Këshillit 81/462/EEC i datës 11 qershor 1981, mbi konkluzionet e Konventës “Për ndotjen ndërkuftare të ajrit në distancë të largët”.	Kjo Konventë dhe Protokollet e saj janë ratifikuar nga Republika e Shqipërisë nëpërmjet: ➤ Ligji nr. 10422, datë 26.5.2011 “Për Aderimin e Republikës së Shqipërisë në Protokollin për Financimin Afatgjatë të Programit Kooperues, për Monitorimin dhe Vlerësimin e Transferimit të Ndotësve të Ajrit në Distancë të Mëdha në Evropë” (Gjenevë 1984). ➤ Ligj nr. 10062, datë 29.1.2009, “Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në Protokollin “Për kontrollin e shkarkimeve të oksideve të azotit apo flukseve të tyre ndërkuftare”, të Konventës së vitit 1979, “Për ndotjen ndërkuftare të ajrit në distancë të largët”; Fletorja Zyrtare: Viti 2009, nr. 9, Faqe 221; Data e botimit: 9.2.2009. ➤ Ligj nr. 10063, datë 29.1.2009, “Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në Protokollin “Për reduktimin e shkarkimeve të squfurit apo të flukseve të tyre ndërkuftare, të paktën në masën 30 për qind të Konventës së vitit 1979, “Për ndotjen ndërkuftare të ajrit në distancë të largët “; Fletorja Zyrtare: Viti 2009, nr. 9, Faqe 221; Data e botimit: 9.2.2009. ➤ Ligji nr.10436, datë 28.6.2011 “Për aderimin në “Protokoll për reduktimin e mëtejshëm të shkarkimeve të SO ₂ (Oslo 1994)”. ➤ Ligji nr.10476, datë 3.11.2011 “Për aderimin në Gothenburg Protocol për të pakësuar acidifikimin, eutrofikimin dhe përqendrimin e nivelit të ozonit në shtresën e poshtme të atmosferës (Gothenburg, November 1999)”.	
Përbërësit organikë të avullueshëm (VOC)	VKM nr.1075, datë 23.12. 2015 “Për masat për kontrollin e shkarkimit të përbërësve organikë të avullueshëm (VOC),	

<p>Direktiva për Shkarkimet VOC-ve që rezultojnë nga magazinimi dhe shpërndarja e benzinës</p> <p>Direktiva 94/63 / KE-së e Parlamenti Evropian dhe e Këshillit mbi kontrollin e përbërësve organikë të avullueshëm (VOC) që rezultojnë nga magazinimi i benzinës dhe shpërndarjes së saj nga терминаlet në stacionet e shërbimit, e ndryshuar me Rregulloren (KE) nr. 1882/2003.</p>	<p>që rezultojnë nga magazinimi dhe shpërndarja e benzinës nga терминаlet në stacionet e shitjes së karburanteve”.</p>	<p>VKM nr. 908/2016, ka përafuar pjesërisht Direktivën IED 2010/75/BE. Referencat e bëra tek Direktiva e shfuqizuar duhet të konsiderohen sikur janë bërë tek kapitulli V i Direktivës mbi Shkarkimet industriale (IED)</p>
<p>Direktiva 1999/13 / KE-së e Këshillit “Për kufizimin e shkarkimeve të përbërësve organikë të avullueshëm nga përdorimi i tretësve organikë në disa veprimtari dhe instalime” e ndryshuar nga Rregullorja 1882/2003 (OJ L 85, 29.3.99). Kjo Direktivë është shfuqizuar prej 2014 nga Direktiva IED 2010/75/BE.</p>	<p>VKM-ja nr. 908, datë 21.12.2016 “Për masat për kufizimin e shkarkimit të përbërësve organikë të avullueshëm nga përdorimi i tretësve organikë në disa veprimtari dhe instalime “.</p>	<p>Nuk është përafuar akoma. Nuk ka një detyrim specifik për ta Urdhër i transpozuar atë. i pyetësoni për raportimet, i përgjegjës për përcaktuar në mjedisin dhe vendimin e ministrit Komisionit përgjegjës për 2002/529/KE, do industrinë, në të ndihmojë në zbatim të pikës 4, përcaktimin e të kreut IV, të formatit të VKM 908/2016. raportimit dhe koordinimin në nivel ndërinstitucional.</p>
<p>2002/529 / KE: Vendimi i Komisionit i 27 qershorit 2002 në lidhje me një pyetësor për raportimet e Shteteve Anëtare mbi zbatimin e Direktivës 1999/13 / KE “Për kufizimin e shkarkimeve të përbërësve organikë të avullueshëm nga përdorimi i tretësve organikë në disa veprimtari dhe instalime”.</p>	<p>VKM-ja nr. 908, datë 21.12.2016 “Për masat për kufizimin e shkarkimit të përbërësve organikë të avullueshëm nga përdorimi i tretësve organikë në disa veprimtari dhe instalime. (Kreu IV i VKM përcakton rregullat për monitorimin dhe raportimin, në zbatim të tij)</p>	<p>Nuk është përafuar</p>
<p>2000/541 / KE: Vendimi i Komisionit i 6 shtatorit 2000 mbi kriteret për</p>	<p>Përgatitja nuk ka filluar akoma.</p>	

vlerësimin e planeve kombëtare sipas nenit 6 të Direktivës së Këshillit 1999/13 / KE.

akoma

Direktiva e Bojërave

Direktiva 2004/42/CE e Parlamentit dhe e Këshillit e 21 prillit 2004 për kufizimin e përbërësve organikë të avullueshëm nga përdorimi i përbërësve organikë në disa bojëra, llaqe dhe produkte për lustrimin e automjeteve dhe amendimin e direktivës 1999/13/EC; (FZ L 143, 30.4.2004, fq.0087-0096).

VKM-ja nr. 907, datë 21.12.2016 “Për kufizimin e shkarkimeve të përbërësve organikë të avullueshëm nga përdorimi i tretësve organikë në disa bojëra, llaqe dhe produkte për lustrimin e mjeteve”.

Direktiva faza II

Direktiva 2009/126/EC mbi fazën II të rigjenerimit të avullit të benzinës gjatë mbushjes së mjeteve motorike në pikat e shitjes.

VKM-ja nr. 909, datë 21.12.2016 “Për rikuperimin e avujve të benzinës në fazën II gjatë mbushjes së mjeteve motorike në stacionet e shitjes së karburanteve”.

Transporti dhe mjedisi

Direktiva e Këshillit 70/220 / EEC e 20 marsit 1970 mbi përafrimin e ligjeve të Shteteve Anëtare mbi masat që do të merren kundër ndotjes së ajrit nga shkarkimet e automjeteve, i ndryshuar. (Direktiva është shfuqizuar nga Rregullorja (KE) Nr. 715/2007)

Përafruar (pjesërisht) me anë të:

- Udhëzimit të përbashkët nr. 6527, datë 24.12.2004, të Ministrit të Mjedisit dhe Ministrit të Transportit “ Mbi vlerat e lejueshme të elementeve ndotës të ajrit në mjedis nga shkarkimet e gazrave dhe zhurmave shkaktuar nga mjetet rrugore, dhe mënyrat e kontrollit të tyre”;
- Udhëzimit nr. 12, datë 2010/06/15 “Për disa shtesa dhe ndryshime në Udhëzimin nr. 6527, datë 24.12.2004 shoqëruar nga Manuali i kontrollit të mjeteve.

VKM “Për masat që do të merren kundër ndotjes së ajrit nga shkarkimet e automjeteve”.
Planifikuar të hartohet në bazë të ligjit për mbrojtjen e cilësisë së ajrit nëpërmjet bashkëpunimit të Ministrisë përgjegjëse për mjedisin dhe Ministrisë përgjegjëse për transportin. Afati nuk është përcaktuar ende

Direktiva 97/68/EC e Këshillit dhe e Parlamentit Evropian e datës 16 dhjetor 1997 mbi përafrimin e legjislacionit të Vendeve Anëtare në lidhje me masat që do të ndërmerren kundër shkarkimit të ndotësve të gaztë dhe lëndës së ngurtë pezull nga motorët me djegie të brendshme që instalohen në makineritë e lëvizshme jorrugore, amenduar nga Direktiva

Përgatitja nuk ka filluar akoma.

Vendim “Për Direktiva nuk është masat që do të transpozuar dhe ndërmerren duke qenë se nuk kundër shkarkimit ka asnjë detyrim për të ndotësve të të transpozuar

2002/88/EC, Direktiva 2004/26/EC, Direktiva 2006/105/EC, Direktiva 2010 / 26 / EU, Direktiva 2011/88 / EU, Direktiva 2012/46 / EU). Direktiva është shfuqizuar nga Rregullorja 2016/1628/BE mbi kërkesat që lidhen me kufizimin e shkarkimit të ndotësve të gaztë dhe lendes së ngurtë pezull dhe miratimin e tipit për motorët me djegie të brendshme për makinerinë jorrugore, që amendon Rregulloren nr. 1024/2012 dhe N° 167/2013 dhe që amendon dhe shfuqizon Direktivën 97/68/EC

gaztë dhe lëndës së ngurtë nga motorët me djegie të brendshme instalohen makineritë lëvizshme jorrugore Planifikuar hartohet në bazë të ligjit për mbrojtjen e cilësisë së ajrit nëpërmjet bashkëpunimit të Ministrisë përgjegjëse për mjedisin dhe Ministrisë përgjegjëse për transportin. Afati nuk është përcaktuar ende.

Direktiva 2000/25 / EC e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit e datës 22 maj 2000 mbi veprimet që duhet ndërmarrë kundër shkarkimeve të ndotësve të gaztë dhe lëndës së ngurtë pezull nga motorët e destinuar për të fuqizuar traktorët bujqësorë ose pyjorë dhe amendon Direktivën e Këshillit 74/150 / EEC. **Shfuqizuar nga Direktiva** (BE) nr. 167/2013 e Parlamentit Evropian dhe e këshillit e datës 5 shkurt 2013 për miratimin dhe mbikëqyrjen e tregut të automjeteve bujqësore dhe pyjore (duke shfuqizuar Direktivën 77/537/EEC mbi shkarkimet e tymit nga motorët me naftë për përdorim në traktorë bujqësorë apo pyjorë e datës 31 dhjetor 2015).

Përgatitja nuk ka filluar akoma.

Direktiva nuk është transpozuar; Rregulloret nuk duhet të jenë pjesë e procesit të Përafrimit, megjithatë gjatë hartimit të legjislacionit kombëtar duhet të mbahen parasysh masat teknike dhe administrative.

Direktiva për ndotësit e gaztë nga furnizimi me benzinë dhe naftë automjeteve.

Përgatitja nuk ka filluar akoma.

Vendim “Për masat që do të Direktiva nuk është transpozuar;

Direktiva 2005/55/EC e Këshillit dhe e Parlamentit Evropian e datës 28 shtator 2005 mbi përafrimin e legjislacionit të Vendeve Anëtare në lidhje me masat që do të ndërmerren kundër shkarkimeve të ndotësve të gaztë dhe lëndës së ngurtë pezull nga motorët me ndezje me kompresion dhe motorët me ndezje pozitive që djegin gaz natyral apo të lëngshëm për përdorim në automjete, e ndryshuar nga Direktiva e 2006/51 / EC e 6 qershor 2006 e ndryshuar, për qëllimet e përshtatjes me progresin teknik, aneksi I i Direktivës 2005/55 / EC e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit dhe Aneksat IV dhe V të Direktivës 2005/78 / EC në lidhje me kërkesat për sistemin e monitorimit të kontrollit të shkarkimit për përdorim në automjete dhe përjashtimet për motorët me gaz. Direktiva 2005/55/EC është shfuqizuar nga Rregullorja (EC) 595/2009 e datës 31 Dhjetor 2013

ndërmerren Rregulloret nuk kundër shkarkimit duhet të jenë pjesë të ndotësve të e procesit të gaztë dhe lëndës Përafrimit, së ngurtë pezull megjithatë gjatë nga motorët me hartimit të ndezje me legjislacionit kompresion dhe kombëtar duhet të motorët me mbahen parasysh ndezje pozitive që masat teknike dhe djegin gaz natyral administrative. apo të lëngshëm për përdorim në automjete “. Planifikuar të hartohet në bazë të ligjit për mbrojtjen e cilësisë së ajrit nëpërmjet bashkëpunimit të Ministrisë përgjegjëse për mjedisin dhe Ministrisë përgjegjëse për transportin. Afati nuk është përcaktuar ende.

Rregullorja (EC) 715/2007 e Parlamentit dhe Këshillit të Evropës e datës 20 qershor 2007 mbi aprovimin e tipit të motorëve të automjeteve në lidhje me shkarkimet nga automjetet për pasagjer dhe tregtar (euro 5 dhe euro 6) dhe mbi aksesin për riparimin e automjeteve dhe mirëmbajtjen e informacionit.

Përgatitja nuk ka filluar akoma.

Nuk është përafruar akoma

Cilësia e lëndës djegëse

<p>Për cilësinë e lëndëve djegëse, benzinë dhe naftë. Direktiva 98/70 / EC në lidhje me cilësinë e lëndëve djegëse benzinë dhe naftë që amendon Direktivën e Këshillit 93/12 / EEC, e ndryshuar nga Direktiva 2000/71 / EC53, Direktiva 2003/17 / EC54 dhe Rregulloren (EC) Nr 1882 / 2003.</p>	<p>Përafuar (pjesërisht) me anë të: ➤ VKM-së nr. 147, datë 21.3.2007 “Për cilësinë e lëndëve djegëse, benzinë dhe diesel”. ➤ VKM-së nr. datë 30.7.2008 “Për cilësinë e naftës së prodhuar përmes rafinimit të naftës së brendshme bruto”.</p>	<p>Standardet për prodhimin dhe rafinimin në vend të naftës ende nuk janë në përputhje me ato të përcaktuara nga Direktiva⁷⁴.</p>
<p>Direktiva për përmbajtjen e squfurit në lëndët djegëse të lëngshme Direktiva e Këshillit 1999/32/EC e datës 26 prill 1999 në lidhje me reduktimin e përmbajtjes së squfurit në disa lëndë djegëse të lëngshme dhe amendon Direktivën 93/12/EC siç amendohet nga Rregulloret (EC) 1882/2003 dhe (EC) 219/2009 dhe Direktivat 2005/33/EC dhe 2009/30/EC. Direktiva (BE) 2016/802 e parlamentit Evropian dhe e Këshillit e datës 11 Maj 2016 që lidhet me një reduktim të përmbajtjes së squfurit në disa lende djegëse të lëngshme, e cila ka kodifikuar dhe shfuqizuar Direktivën 1999/32.</p>	<p>VKM-së nr.781, datë 14.11.2012 “ Për cilësinë e disa lëndëve të djegshme, të lëngshme, për përdorim termik, civil e industrial, si dhe për përdorim në mjetet e transportit ujor (detar, lumor dhe liqenor).</p>	<p>Referencat e bëra tek Direktiva duhet të konsiderohen si të bëra tek Direktiva (BE) 2016/802 e parlamentit Evropian dhe e Këshillit e datës 11 Maj 2016 që lidhet me një reduktim të përmbajtjes së squfurit në disa lëndë djegëse të lëngshme, e cila ka kodifikuar dhe shfuqizuar Direktivën 1999/32</p> <p>Hartimi i një VKM-je të re, me iniciativë të MIE-s.</p>
<p>Direktiva 2009/28/BE e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit e datës 23 Prill 2009 mbi promovimin e përdorimit të energjisë nga burime të rinovueshme dhe që amendon dhe rrjedhimisht shfuqizon Direktivën 2001/77/BE dhe 2003/30/BE për promovimin e përdorimit të biokarburanteve dhe të lëndëve të tjera djegëse të rinovueshme për transport.</p>	<p>ligji nr. 138/2013 “Për burimet e energjisë së rinovueshme”, i miratuar më dt. 2.5.2013;</p>	<p>Është plotësisht i përafuar</p>

⁴ VKM nr. 52, datë 14.1.2009, DCM no.52, “Mbi cilësinë e lëndës djegëse gasoil të prodhuar nga rafinimi i naftës bruto, të nxjerrë nga territori i Republikës së Shqipërisë dhe tregtuar për automjetet rrugore dhe gjeneratorët”, është shfuqizuar me vendim nr. 24 të Gjykatës Kushtetuese, datë 24.07.2009, sepse konsiderohej jo në përputhje me Kushtetutën e Republikës së Shqipërisë.

Direktiva 2009/30 / EC e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit e datës 23 prill 2009 që amendon Direktivën 98/70 / EC në lidhje me specifikimin e benzinës, naftës dhe gazoilët dhe futjen e një mekanizmi për të monitoruar dhe për të reduktuar shkarkimet e gazit dhe amendimin e Direktivës 1999/32 / EC në lidhje me specifikimin e karburantit të përdorur nga anijet që lundrojnë në brendësi dhe shfuqizon Direktivën 93/12 / EEC.

Përbërësit organikë të avullueshëm (VOC)

Direktiva për shkarkimet VOC-ve që rezultojnë nga magazinimi dhe shpërndarja e benzinës.

Direktiva 94/63 / KE e Parlamenti Evropian dhe e Këshillit mbi kontrollin e përbërësve organikë të avullueshëm (VOC) që rezultojnë nga magazinimi i benzinës dhe shpërndarjes së saj nga терминаlet në stacionet e shërbimit, e ndryshuar me Rregulloren (KE) nr. 1882/2003.

Përgatitja nuk ka filluar akoma.

Nuk është përafuar

VKM-ja nr. 1075, datë 23.12.2015 “Për masat për kontrollin e shkarkimit të përbërësve organikë të avullueshëm (VOC), që rezultojnë nga magazinimi dhe shpërndarja e benzinës nga терминаlet në stacionet e shitjes së karburanteve”.

1.4 Informimi dhe komunikimi i planit

Përhapja e informacionit midis qytetarëve dhe aktorëve të ndryshëm, është thelbësore jo vetëm për të lehtësuar të kuptuarit e objektivave dhe propozimeve për çdo veprim të përfshirë në Plan, por edhe për të motivuar individët për të marrë pjesë në mënyrë aktive në procesin e konsolidimit.

Është e nevojshme që komunikimi të këtë për qëllim promovimin e rëndësisë së veprimeve të planit me anë të rritjes së ndërgjegjësimit me fokus në aktivitetet më ndotëse, në mënyrë që të mundësojë të gjithë qytetarët, që të kontribuojnë dhe të marrin pjesë në procesin e reduktimit të shkarkimeve të ndotësve, duke siguruar atyre informacion lehtësisht të përdorshëm.

Për më tepër, taksat e qytetarëve do të përdoren për të financuar implementimin e Planit për Përmirësimin e Cilësisë së Ajrit, prandaj është e rëndësishme informimi i tyre mbi përfitimet që lidhen me zbatimin e planit në lidhje me koston e zbatimit të tij (analiza kosto-përfitim - CBA).

Në këtë kuptim, ministria përgjegjëse për mjedisin do të fillojë fushata informuese dhe takime tematike, duke përfshirë edhe pjesëmarrjen e shtypit lokal, në mënyrë që, jo vetëm të shpërndajë informacionin për natyrën, burimet dhe shpërhapjen e ndotësve, përmbajtjes dhe objektivat e Planit dhe masave të planifikuara, por edhe për të rritur ndërgjegjësimin dhe trajnimin e popullsisë mbi nevojën për të zbatuar ndryshimet në mënyrën e jetesës së përditshme në drejtim të lëvizshmërisë, konsumit të energjisë dhe përputhjes me burimet e disponueshme, duke theksuar aftësitë e individëve për të kryer një kontribut të rëndësishëm në përmirësimin e cilësisë të ajrit.

Gjithashtu, është e rëndësishme dhënia e informacionit për publikun mbi cilësinë e ajrit, analizën, dhe ndërhyrjet e nevojshme për të reduktuar shkarkimet. ministria përgjegjëse për Mjedisin në bashkëpunim me Agjencinë Kombëtare të Mjedisit, si dhe agjencitë e përfshira vë në dispozicion të publikut, të dhënat e përditësuara mbi cilësinë e ajrit, duke i publikuar në internet, nivelet e përqendrimit të ndotësve në atmosferë.

2. Karakteristikat dhe ndikimet e ajrit të ndotur

Megjithëse ka shumë vite hulumtimi, jemi bërë më të vetëdijshëm se ndotja e tepërt e ajrit shkakton ndikime të pafavorshme në shëndetin e njeriut dhe në mjedis, shumë pak dihet për shtrirjen e ndikimeve negative. Si rregull, njerëzit sa më afër trafikut të jenë, aq më shumë ndotje ata thithin. Nivelet e ndotjes në "pika të nxehta", siç janë rrugët shumë të zëna, mund të jenë shumë më të larta se mesatarja urbane. Shkarkimet nga tymi i shkarkimit të automjeteve motorike, janë të njohura botërisht si të dëmshme për shëndetin e njeriut. Këto shkarkime mund të shkaktojnë vdekje të hershme në mesin e njerëzve që janë më në rrezik, sidomos foshnjat me kapacitet të kufizuar të mushkërive, atyre që tashmë kanë probleme zemre ose frymëmarrjeje, dhe të moshuarve dhe të sëmurëve. Ndotja e tillë mund të shkaktojë sëmundjet e frymëmarrjes të cilat më pas, mund të zhvillohen në sëmundje kronike me përkeqësime të simptomave. Cilësia e dobët e ajrit ndikon në cilësinë e përgjithshme të jetës, nëpërmjet irritimeve të vogla, si kollitjet, ftohjet dhe dhimbjet e fytyrës. Kështu, ka potencial të shkaktojë humbjen e mijëra ditëve të punës përmes sëmundjes, ose humbjen e vështirësive të përqendrimit dhe të produktivitetit në mjediset arsimore dhe të punës.

Cilësia e ajrit është një ndër çështjet më kritike mjedisore me interes për popullatën. Deri disa vite më parë, në fakt, ndotja e ajrit mund të konsiderohej një problem i kufizuar në qendrat me të mëdha urbane, ndërsa tani, nga banorët e qyteteve të mëdha, duket të perceptohet si një problem i përhapur, për shkak të nivelit të lartë të ndotësve që ndodhin si gjatë muajve të dimrit (grimcat e imta, oksidet e azotit...) dhe niveleve të larta të ozonit, veçanërisht në verë, kur reagimet atmosferike janë katalizuar në mënyrë më efikase.

Modelet e ajrit, që përfshijnë shpejtësinë e erës dhe treguesit e drejtimit (trëndafilat e erës), përdoren për të ilustruar se si shkarkimet ndotëse të ajrit, nga një zonë në një zonë tjetër, të ndikuara nga shpejtësia dhe drejtimi i erës që mbizotëron, mund të kenë një ndikim katastrofik. Kjo ishte veçanërisht e dukshme në Pyllin e Zi, ku radikalët acidë (në formën e shiut acid) shkatërruan gjysmën e pemëve, si dhe vegjetacionin dhe faunën e lindur nga viti 1960 deri në vitin 1990. Në fillim të viteve 1970 hulumtimi tregoi se liqenet dhe pyjet skandinave acidifikohen me shpejtësi (me ndikime të dëmshme shoqëruese në florën, faunën dhe biodiversitetin e tyre) nga radikalët e acidit të mbartur në ajër.

Ndikimet e pafavorshme ndërkufitare të ndotësve të ajrit po bëhen gjithnjë e më të dukshme, në lidhje me lëshimin dhe formimin e gazrave serrë dhe ndikimin që rezulton në ndryshimet klimatike.

Prania e ndotësve të caktuar në atmosferë është rezultat i bashkëveprimit të aktiviteteve natyrore dhe njerëzore, përfshirë shkarkimet e brendshme, industriale, bujqësore, të transportit dhe natyrore. Shpërndarja dhe transformimet kimike të cilat ndodhin në atmosferë, me kalimin e kohës, shtojnë kompleksitetin e ndikimeve të ndotësve të ajrit. Prandaj, është shumë e rëndësishme të mos ngatërrohen shkarkimet e ndotësve (treguesve të presionit), me përqendrimit (treguesit e statusit) që janë shprehur për shembull në njësinë matëse- $\mu\text{g}/\text{m}^3$, dhe që karakterizojnë cilësinë e “ajrit që thithim”.

Për këtë arsye, njohja e shkarkimeve (dhe burimeve të tyre) është e domosdoshme për monitorimin e cilësisë së ajrit, pasi ka një marrëdhënie të drejtpërdrejtë proporcionaliteti midis këtyre dy elementeve dhe identifikimit të vazhdueshëm të politikës më të përshtatshme të përmirësimit të cilësisë së ajrit. Hulumtimi i vazhdueshëm mbi natyrën dhe ndikimin e ndotësve të mbartur nga ajri, përfshin modele parashikuese, për të treguar ndikimet e mundshme në të ardhmen. Në shumë vende të mëdha të industrializuara ka një rritje të shpejtë të shkarkimeve nga transporti (kryesisht për shkak të rritjes së numrit të automjeteve), nga prodhimi i energjisë (kryesisht për shkak të rritjes së kërkesës për të plotësuar nevojat e rritjes industriale në vendet në zhvillim dhe nxitur nga përdorimi i lëndëve djegëse fosile më të lira) dhe në sektorin e brendshëm për ngrohje, ujë të ngrohtë dhe ajër të kondicionuar për të përmbushur kërkesat më të pasura të një popullsie në rritje globale. Për më tepër, për shumë aktivitete të mëdha industriale dhe impiante energjie, në mbarë botën, nuk përdoren teknologjitë më të mira në dispozicion për uljen e shkarkimeve.

2.1 Cilat janë burimet e ndotjes në Shqipëri?

Burimet e shkarkimeve janë të ndara në burime pikësore dhe të shpërndara, që mund të jenë kryesisht të lokalizuara. Burimet pikësore të ndotjes janë burime stacionare të shkarkimeve të ajrit, si fabrika, termocentrale, fonderi, rafineri dhe impiante kimike. Ndikimet e tyre janë kryesisht të lokalizuara, edhe pse varen nga shpejtësia, forca dhe drejtimi i erës, ndikimet negative të tyre mund të zbulohen në distanca të mëdha nga pikat e tyre të origjinës, siç u diskutua në nënparagrafin e mësipërm. Burimet pikësore përfshijnë të gjitha ato burime, për të cilat është e dobishme dhe kur është e mundur, të përcaktohen në mënyrë individuale koordinatat gjeografike dhe parametrat e shkarkimeve të oxhaqeve. Burim i lokalizuar është çdo burim i vetëm i identifikueshëm i ndotjes nga impiantet e mëdha të palëvizshme, të tilla si: impiantet e djegies së lëndëve djegëse fosile (termocentralet), furnnaltat, kaldajat industriale, rafineritë e naftës dhe ndërmarrjet e prodhimit. Shkarkimet e shpërndara në ajër ndodhin nga burime të ndryshme të shpërndara, të tilla si: mjetet e transportit rrugor, aviacioni, ngrohja e banesave, bujqësia dhe biznesi i vogël. Ndotja nga burimet e shpërndara ndodh në zona të mëdha dhe në mënyrë individuale nuk mund të jetë shqetësuese, por në kombinim me burime të tjera të shpërndara, mund të ketë ndikim në mjedis. Ndotësit e shpërndarë që lëshohen në ajër, përfshijnë oksidet e azotit (NOx), oksidet e squfurit (SOx), monoksidit të karbonit (CO), amoniakut (NH₃) dhe grimcat (PM₁₀). Megjithatë shkarkimet e transportit përgjithësisht referohen si burime “të shpërndara”, për shkak të lëvizjes së automjeteve, shumica e shkarkimeve nga sektori i transportit janë nga burimet pikësore (shkarkimet e automjeteve), me një sasi të vogël nga avullimi i naftës / gazit dhe rrjedhjeve, gomave dhe konsumit të frenave dhe rrugor dhe hekurudhor.

Kjo do të thotë se, ndryshe nga ndotësit e ajrit të shpërndarë nga bujqësia, shumica e ndotjes së shpërndarë nga transporti mund të trajtohet në të njëjtën mënyrë, si burimet pikësore nga industritë stacionare dhe impiantet energjetike, domethënë duke reduktuar shkarkimet nga njësitë individuale (autovetura, autobus, kamion, tren, aeroplan, anije) në burim. Meqenëse lëvizja më e madhe e trafikut ndodh në zonat e ndërtuara (qytete, aglomerate), ndikimet më të rënda të ndotjes së shpërndarë nga sektori i transportit, janë gjithashtu të lokalizuara.

Shkarkimet nga sektori i brendshëm (domethënë nga oxhaqet e shtëpive dhe blloqeve të apartamenteve) janë gjithashtu, përgjithësisht të referuara si burime të shpërndara, sepse banesat e tilla konsiderohen kolektivisht, pasi nuk është e mundur dhe praktike që të monitorohen shkarkimet nga çdo oxhak. Megjithatë, njësitë (shtëpia, blloku i apartamenteve, zyra, dyqani, punishtet) që shkaktojnë ndotjen kolektive të shpërndarjes, janë gjithashtu burime stacionare pikësore dhe ashpërsia kolektive e ndikimeve të tyre negative në cilësinë e ajrit mund të reduktohen më së miri, duke kufizuar shkarkimet nga çdo burim individual pikësor. Kjo mund të arrihet me disa metoda, p.sh. izolim më të mirë që

rezulton me më pak energji të shpenzuar për ngrohje, ujë të ngrohtë dhe ajër të kondicionuar; përdorimin e sistemeve më efikase të djegies së karburantit, aplikimin e burimeve alternative të energjisë, si p.sh. gjeotermale, era ose panelet diellore.

Efektet sinergjike dhe shtuese të ndotësve nga impiantet e energjisë, ndërmarrjet industriale, shtëpitë, aglomeratet e banimit, zyrat, qeveria dhe departamentet shtetërore, shkollat, universitetet, industritë e shërbimit (parukeritë, lavanderitë etj.), farmacitë, përdorimi i autoveturave dhe servisit të automjeteve kontribuojnë në impaktet negative të lokalizuara të ndotësve të ajrit, në qytete dhe zona të tjera me densitet të lartë të popullsisë. Ndikimet negative të kombinuara në cilësinë e ajrit në qytete, vijnë nga efektet antropogjene të njerëzve që jetojnë, udhëtojnë, punojnë dhe civilizohen në këto zona me densitet të lartë të popullsisë.

Siç është përmendur më parë, ende ekziston një mungesë e theksuar e njohurive në lidhje me natyrën, shkallën dhe ndikimin e shkarkimeve ndotëse (veçanërisht ata ndotës të absorbuar ose të absorbuar nga grimcat e imëta të cilat janë të ngjashme me burimet të çastit të karbonit aktiv, me një kapacitet të lartë për absorbimin dhe absorbimin). Mënyra më e mirë për të trajtuar problemet e shkarkimeve që lidhen me ndikimet antropogjene të jetesës, udhëtimet, punën dhe civilizimin në të njëjtin qytet, është trajtimi i të gjitha çështjeve antropogjene që shkaktojnë ndikimin në unison.

Megjithëse çështja e shqyrtimit të ndikimit të kombinuar të burimeve pikësore dhe të shpërndara të ndotjes në qytete dhe në zonat e banuara është diskutuar gjerësisht gjatë dekadës së fundit, çështjet kohët e fundit kanë marrë më shumë vëmendje, përmes Planit të Veprimtimit të 7-të, që përfshin zhvillimin e qëndrueshëm si objektiv kyç deri në vitin 2020.

2.1.1 Burimet pikësore

Shkarkimet e lokalizuara nuk janë aq të rëndësishme, sa tri dekada më parë në Shqipëri, kur një sasi e madhe e ndotësve shkarkoheshin nga oxhaqet e kompanive industriale dhe ndërtesave komunale, pa ndonjë teknikë paraprake për zvogëlimin e tyre. E vetmja teknike e përdorur ishte hollimi i ndotësve në një masë të pranueshme, nëpërmjet oxhaqeve të larta dhe distancave të largëta prej tyre, me ndërtesat komunale fqinje.

Ndotësit kryesorë ishin veprimtaria e çimentos në Krujë, Elbasan, Tiranë dhe Shkodër, kombinatet metalurgjike në Elbasan, Kukës, Laç dhe Rubik, si dhe nxjerrja dhe përpunimi i aktiviteteve të naftës në rrethet Fier, Berat dhe Vlorë. Djegia e druve dhe djegia e qymyrit ishin gjithashtu, aktivitete të rëndësishme ndotëse në qytetet kryesore të vendit gjatë kohës së dimrit.

Koeficientët e shkarkimeve janë shumë më të ulët se më parë për industrinë e prodhimit të çimentos dhe uzinave metalurgjike, për shkak të nivelit më të mirë të teknologjisë së përdorur dhe teknikave më të mira të filtrimit. E njëjta gjë vlen edhe për aktivitetet e nxjerrjes së naftës, por jo për impiantet e përpunimit të naftës, ku teknologjia e përdorur është e vjetër.

Pjesa më e madhe e informacionit në lidhje me burimet pikësore, që është vlerësuar si i dobishëm, të merret në konsideratë në mënyrë individuale, për shkak të rëndësisë së këtyre shkarkimeve janë mbledhur çdo vit nga formati i PRTR-së, nga AKM-ja, në të cilin janë të përfshira në përgjithësi, për çdo burim, disa nga këto të dhëna: përshkrim sintetik i procesit të prodhimit, të dhënat e shkarkimeve nga oxhaqet dhe sistemet e zvogëlimit të shkarkimeve dhe informacionin karakteristik (aktiviteti, kapaciteti i prodhimit, lëndët e para të përdorura, konsumin e karburantit).

Më poshtë është lista e instalimeve, të cilat janë vlerësuar si më të rëndësishmet në aspektin e shkarkimeve, dhe për këtë arsye konsiderohen individualisht:

Qarku	Bashkia	Njësia bashkiake	Emri i instalimit	Aktiviteti
Durrës	Krujë	Thumanë	Antea Cement	Prodhim çimento
Durrës	Krujë	Fushë-Krujë	Cement Factory Fushë-Krujë	Prodhim çimento
Fier	Mallakastër	Ballsh	ARMO	Rafineri nafte
Fier	Fier	Fier	ARMO	Rafineri nafte
Fier	Patos	Patos	AlbPetrol	Nxjerrje nafte
Fier	Roskovec	Kuman	Bankers Petroleum	Nxjerrje nafte
Elbasan	Elbasan	Bradashesh	ACR	Prodhim ferro-kromi
Elbasan	Elbasan	Bradashesh	Kurum	Prodhim çeliku

2.1.2 Burimet difuze

Shkarkimet e shpërndara janë të gjitha ato, që nuk mbulohen nga kategoritë e përcaktuara më lartë, dhe llogaritja e të cilave kërkon përdorimin e parametrave statistikorë; në këto kategori bëjnë pjesë: shkarkimet nga burimet pikësore që nuk tejkalojnë kufijtë e shkarkimeve të përcaktuar më sipër, shkarkimet nga burimet natyrore (p.sh. që vijnë nga zjarret në pyje), ose ato të lidhura kryesisht me trafikun.

Shumë shkarkime ndotëse, të cilave u referohemi kolektivisht si “ndotje e shpërndarë”, siç janë shkarkimet e autovekurave, kamionëve, autobusëve dhe automjeteve komerciale, si dhe nga oxhaqet e shtëpive dhe apartamenteve, e kanë origjinën nga burimet pikësore. Ato janë referuar kolektivisht në grupe, si burime të shpërndara të ndotjes, sepse nuk është praktike të maten veçmas ndotësit të shkarkuar nga çdo shtëpi ose nga çdo autovekurë dhe automjete në mënyrë të vazhdueshme. Për qëllime të vlerësimit të ndotjes, burimet e tjera të ndotësve që rrjedhin nga ndërmarrjet e vogla dhe të mesme dhe nga shkollat, spitalet, zyrat dhe hotelet dhe aktivitete të tjera që nuk janë subjekt i dhënies së informacioneve për lëshimin e shkarkimeve, janë gjithashtu të referuara kolektivisht si “ndotje difuze”.

Djegia e drurit për qëllime të ngrohjes nga popullata e gjerë ka marrë një rëndësi më të madhe, duke rezultuar me shkarkime në nivele të larta të grimcave, blazës dhe tymit, gjatë periudhës dimërore në ajër të qyteteve, si Korça, Kukësi, Tirana dhe Shkodra. Në të kaluarën, familjet shqiptare që përdornin lëndë djegëse të ngurtë, përdornin qymyr me cilësi të ulët për ngrohje dhe ujë të nxehtë. Megjithatë, në vitet e fundit është raportuar se djegia e qymyrit me cilësi të ulët për përdorim shtëpiak, është pothuajse plotësisht e ndaluar. Ajo është zëvendësuar me dru (dru) për dy arsye kryesore: çmimi i saj dhe mungesa e efikasitetit të saj. Linjiti i keq i përdorur ka pasur një përmbajtje të ulët të karbonit (~ 60%), një sasi të lartë të hirit të mbetur dhe një vlerë kalorifike relativisht të ulët dhe një kosto të lartë në raport me vlera të ulëta, në drejtim të sigurimit të ngrohjes dhe ujit të nxehtë.

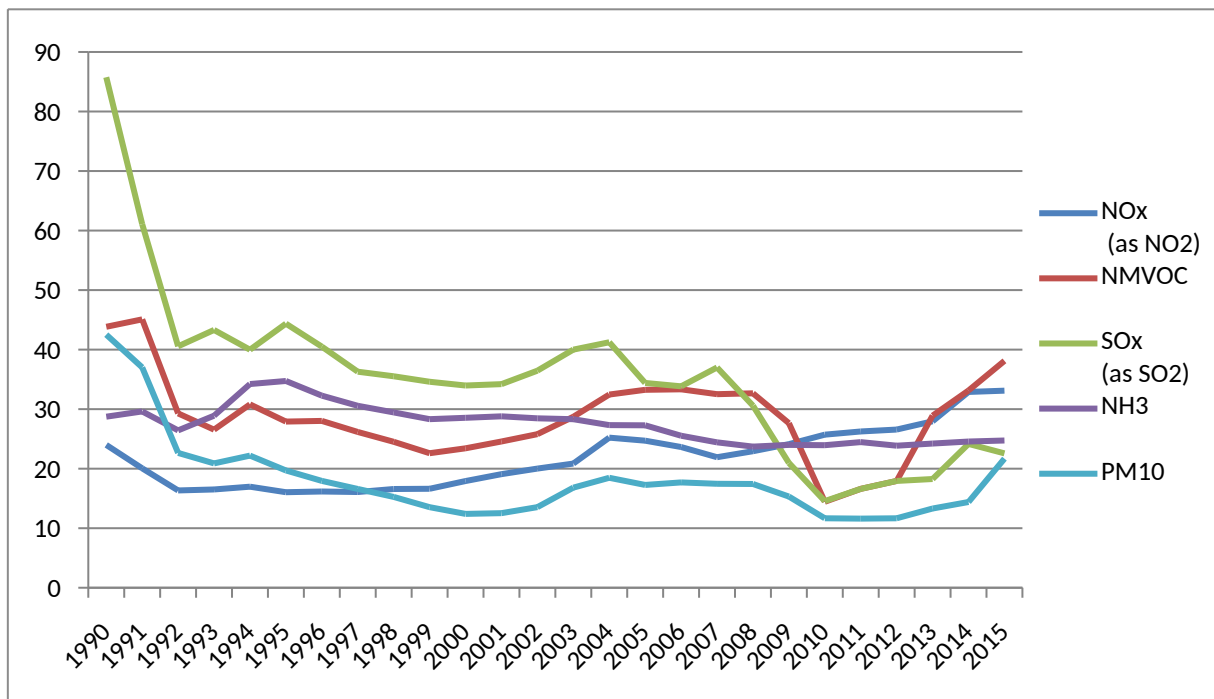
Shkarkimet nga aktivitetet bujqësore, që rrjedhin kryesisht nga tokat bujqësore dhe blegtoaria, janë të shpërndara nga natyra.

2.2 Shkarkimet totale kombëtare dhe trendi i tyre

Figura 1 paraqet shkarkimet e SO_x si SO₂, NO_x si NO₂, NMVOC, NH₃, dhe PM₁₀ nga viti 1990 deri në vitin 2015⁸. Shkarkimet e CO janë shumë më të larta, se sa ato të SO_x si SO₂, NO_x si NO₂ dhe NMVOC, për këtë arsye ato nuk paraqiten në grafik.

Figura 1: Shkarkimet totale (Gg/vit) të SO_x, NO_x, NMVOCs, NH₃ and PM₁₀ 1990–2015

⁸ Burimi: “Raporti Informues i Shqipërisë mbi Inventarin (IIR) 2015”. Raporti, i cili është hartuar paraqet një përshkrim të plotë dhe gjithëpërfshirës të metodologjive të përdorura, për përgatitjen e Inventarit të Shkarkimeve në Ajër në Shqipëri, siç është prezantuar më 2015-n, sipas Konventës: Convention on Long-range Transboundary Air Pollution of the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE/LRTAP).



Oksidet e azotit

Ndotësit e oksideve të azotit (NOx) janë prodhuar në të gjitha proceset e djegies (ngrohjes, trafikut, termocentraleve, në proceset e prodhimit etj.) pavarësisht nga lloji i karburantit të përdorur. NO formohet në të gjitha proceset e djegies, si rezultat i veprimit të azotit me oksigjenin atmosferik, veçanërisht në kushte të temperaturës së lartë. NO më pas reagon me oksigjenin (O₂) në atmosferë, duke prodhuar dyoksidin e azotit (NO₂).

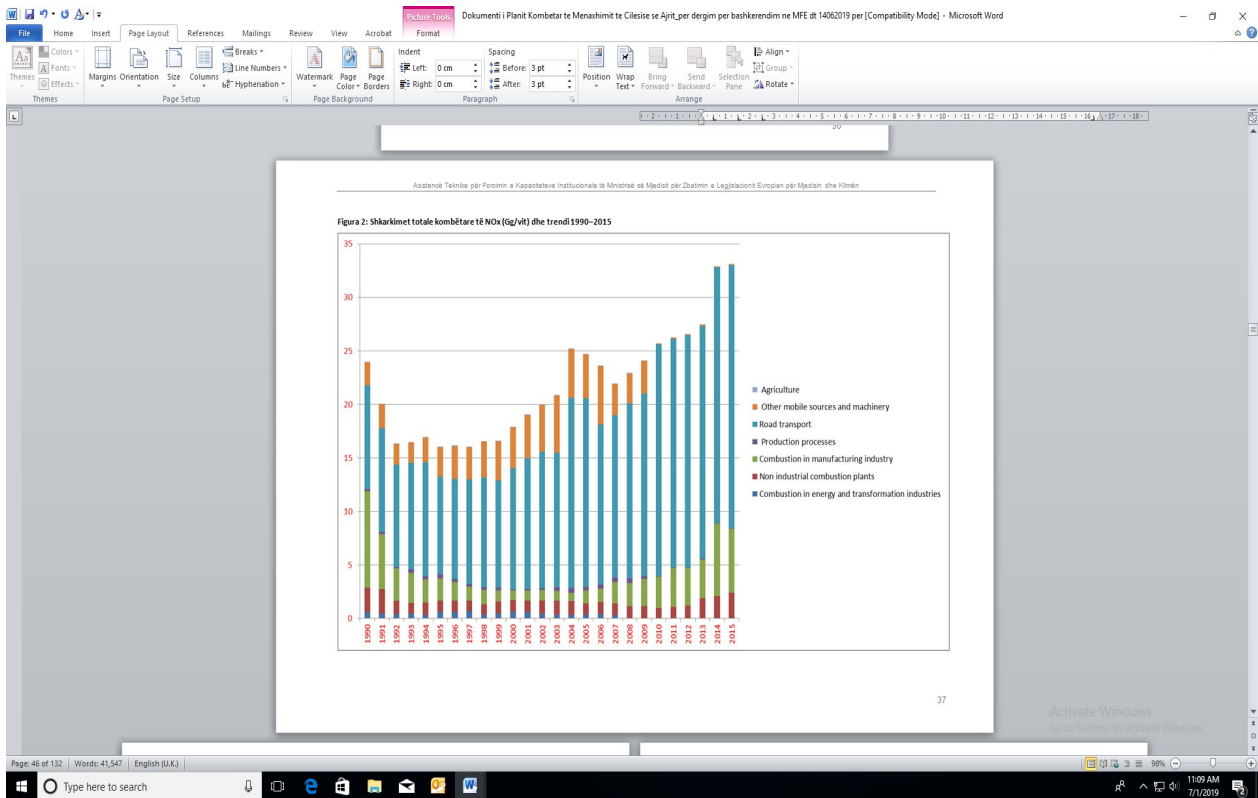
Përqendrimi i NO₂ në ajër, varet nga procese të tjera, ndër të cilat veçanërisht i rëndësishëm është reagimi i NO me ozonin (O₃) të prodhuar në orët e rrezatimit më të madh diellor. Dyoksidi i azotit në këtë mënyrë, do të konsiderohet një ndotës sekondar, edhe në qoftë se sasira të vogla të këtij gazi janë formuar gjatë procesit të vetë djegies.

Burimet kryesore artificiale të NO, NO₂ dhe oksideve të tjera të azotit, janë burimet e ngrohjes, disa procese industriale dhe gazrat nga automjetet, sidomos në gjendjen e përsheptimit gjatë ndërrimit të marshit (ku ndodh djegia në temperaturën më të lartë). Gjithashtu, përqendrimet e oksideve të azotit paraqesin një tendencë sezonale, por kjo është më pak e dalluar se ajo e SO₂. Për shkak të qëndrueshmërisë, NO₂ konsiderohet më i rëndësishëm në lidhje me efektet në shëndetin e njeriut; ai shkakton acarim të mukozës së syve, dëmtim të sistemit të frymëmarrjes dhe funksionit të mushkërive. Dyoksidi i azotit kontribuon në acidifikimin e reshjeve, me efektet e dëmshme të produkteve në natyrë nga dyoksidi i azotit.

Në vitin 1990, shkarkimet totale kombëtare të Nox, llogariten në 22,11 Gg. Deri në mes të viteve 1990 shkarkimet janë ulur pak, por janë rritur sërish nga viti 2000. Në vitin 2015, shkarkimet e NOx llogariten në 33,1 Gg dhe janë rreth 33% më lartë se në vitin 1990.

Siç duket nga grafiku me poshtë, burimi kryesor i shkarkimeve të NOx është transporti rrugor. Një kontribut i rëndësishëm vjen edhe nga djegia në industrinë e prodhimit, gradualisht në rritje gjatë viteve. Vlerat e larta të oksideve të azotit shfaqen në vitet e para, 1990-1991, për sektorin e djegies në industrinë e prodhimit; ky kontribut bie në vitet e ardhshme, për shkak të krizës ekonomike të viteve '90, dhe kohët e fundit ajo është në rritje përsëri, për shkak të rritjes ekonomike të viteve të fundit.

Figura 2: Shkarkimet totale kombëtare të NOx (Gg/vit) dhe trendi 1990–2015



Në vitin 1990, burimi kryesor i emetimeve për NOx në Shqipëri, me një përqindje prej 30%, ishte Kategoria djegie stacionare në industritë prodhuese dhe të ndërtimit (shih tabelën më poshtë).

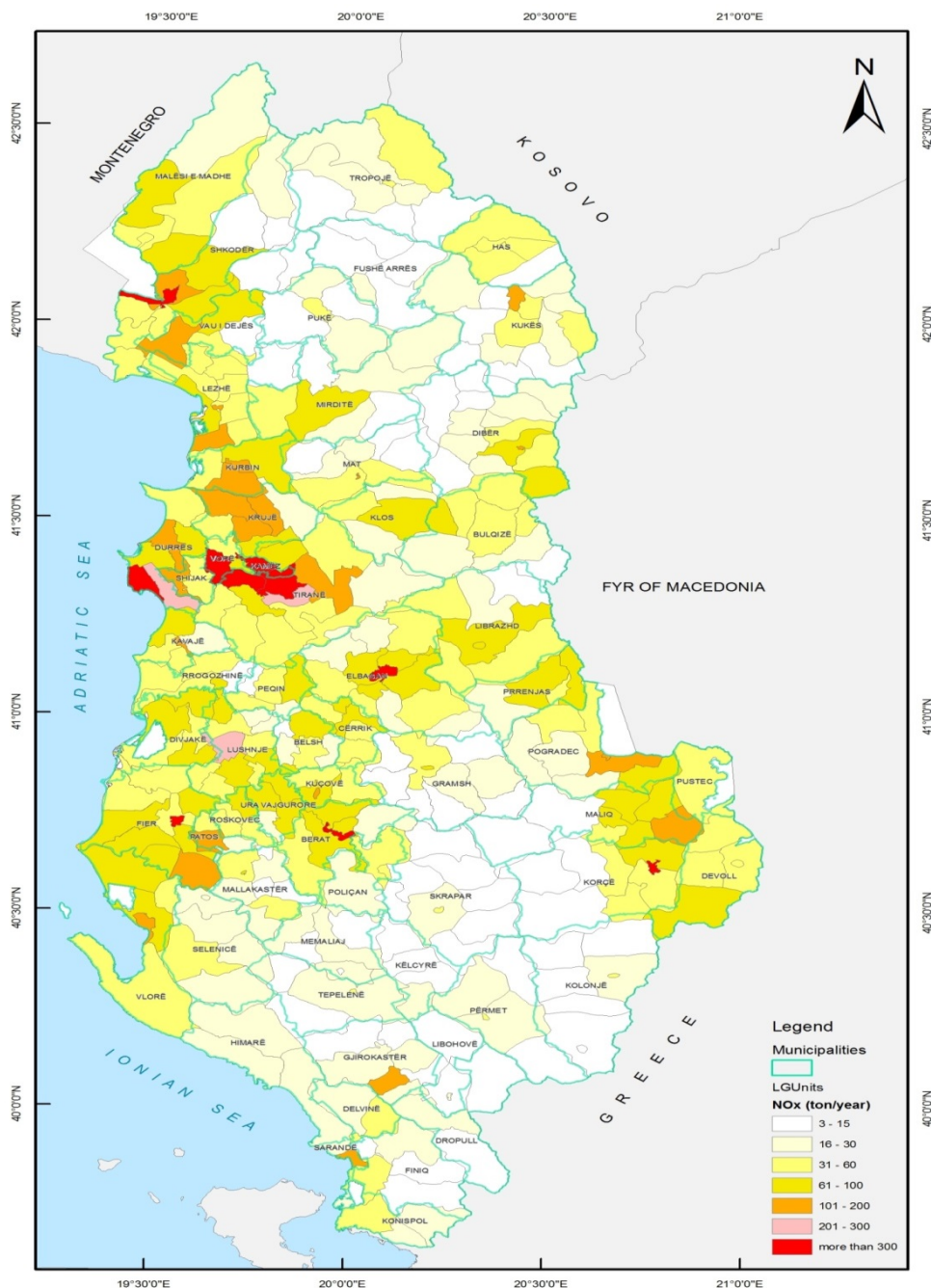
Kategoria Transporti rrugor me automjete të rënda, me një përqindje prej 66%, është burimi më i madh i shkarkimeve të NOx në vitin 2015.

Tabela 6: Shkarkimet e NOx sipas kategorisë më 1990 dhe 2015, trendi dhe përqindja e tyre ndaj emetimeve totale

Burimi	Emetime të NOx (Gg NO ₂)		Trend i (%) 1990 - 2015	Pjesa ndaj totalit kombëtar (%)	
	1990	2015		1990	2015
Prodhimi publik i elektricitetit dhe të ngrohjes	0,581	Nuk ndodh		2	
Rafineritë e naftës	1,636	Nuk ndodh		7	
Djegje në industrinë e prodhimit dhe të ndërtimit: metale pa ngjyra	0,083	0,2	141	0	1
Djegje në industrinë e prodhimit dhe të ndërtimit	7,266	5,79	-20	30	24
Djegje mobile në industritë e prodhimit dhe të ndërtimit	1,448	JO		6	
Transporti rrugor: Mjetet private dhe mjetet e transportit publik që transportojnë udhëtarë	NO	0,092			0
Transporti rrugor: Automjete të lehta	1,896	5,158	172	8	21
Transporti rrugor: Automjete të rënda	4,24	3,682	-13	18	15
Hekurdhat	2,968	15,733	430	12	66
Tregtim / institucionet: Stacionare	0,571	Nuk është vlerësuar		2	
Residencial: impiantet stacionare	0,757	0,372	-51	3	2
Bujqësi / Pyje / Peshkim: Stacionare	0,62	2,036	228	3	8
Bujqësi / Pyje / Peshkim: Automjetet jorrugore dhe makineri të tjera	0,942	Nuk ndodh		4	
Industri të tjera kimike	0,699	Nuk ndodh		3	
Prodhim i hekurit dhe çelikut	0,001	0,01	900	0	0
Prodhimi ferroaliazheve	0	0,032		0	0
Fusha e djegies së mbeturinave bujqësore	0,207	Nuk ndodh		1	
Totali kombëtar për të gjithë territorin	0,053	Nuk ndodh		0	
Prodhimi publik i elektricitetit dhe të ngrohjes	23,992	33,105	38		

Në hartën 2, tregohen shkarkimet e oksideve të azotit nga burimet difuze, në territorin e Shqipërisë.

Harta 2: Vlerësimi i shkarkimeve difuze të NOx (Gg/Km²) për vitin 2015



Dyoksidi i sqfurit

- Shkarkimet e dyoksidit të sqfurit (të gazit pa ngjyrë dhe erë therëse) kanë origjinën, në pjesën më të madhe, nga djegia e qymyrit ose lëndëve djegëse të tjera që përmbajnë sqfur, të përdorur për ngrohjen e banesave ose për prodhimin industrial. Që nga fillimi i viteve '90, ka pasur një rënie të vazhdueshme të shkarkimeve të këtij ndotësi, për shkak të zëvendësimit me lëndë djegëse më të pastra.

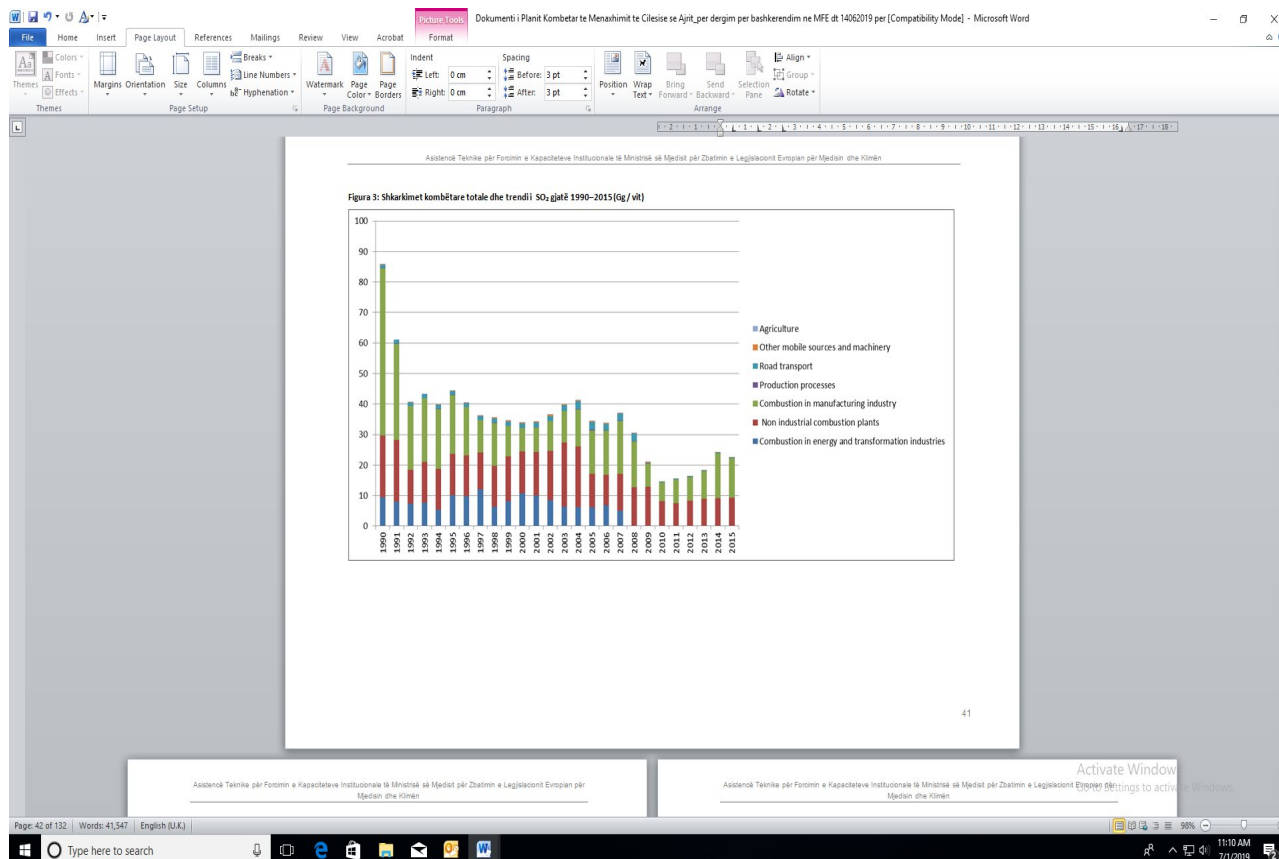
- Grafiku më poshtë tregon trendin e shkarkimeve të SO₂ në Shqipëri, të ndarë në makrosektorë. Nga grafiku del qartë se industria është kontribuesi kryesor i shkarkimeve të sqfurit. Ndërmjet burimeve të shkarkimeve nga transporti, vlen të përmenden aktivitetet e transportit detar në qytetin e Durrësit.

- Në vitin 1990, shkarkimet totale kombëtare të SO₂ llogariten në 78,01 Gg. Në vitin 1991

shkarkimet janë ulur në 52,33 Gg, dhe që prej atëherë, shkarkimet janë ulur ndjeshëm. Në vitin 2010 shkarkimet janë ulur me 77,8% krahasuar me vitin 1990, në vlerën 14,55 Gg, e cila vinte kryesisht nga ulja e sasive të qymyrit të djegshëm.

- Sektori i djegies në industrinë e prodhimit, është kryesori në nivelet e larta të oksideve të squfurit në ajër. Vlerat e larta të emetimeve të oksideve të squfurit i atribuohen përmbajtjes së lartë të squfurit në lëndët djegëse të përdorura në proceset e djegies.

Figura 3: Shkarkimet kombëtare totale dhe trendi i SO₂ gjatë 1990–2015 (Gg / vit)



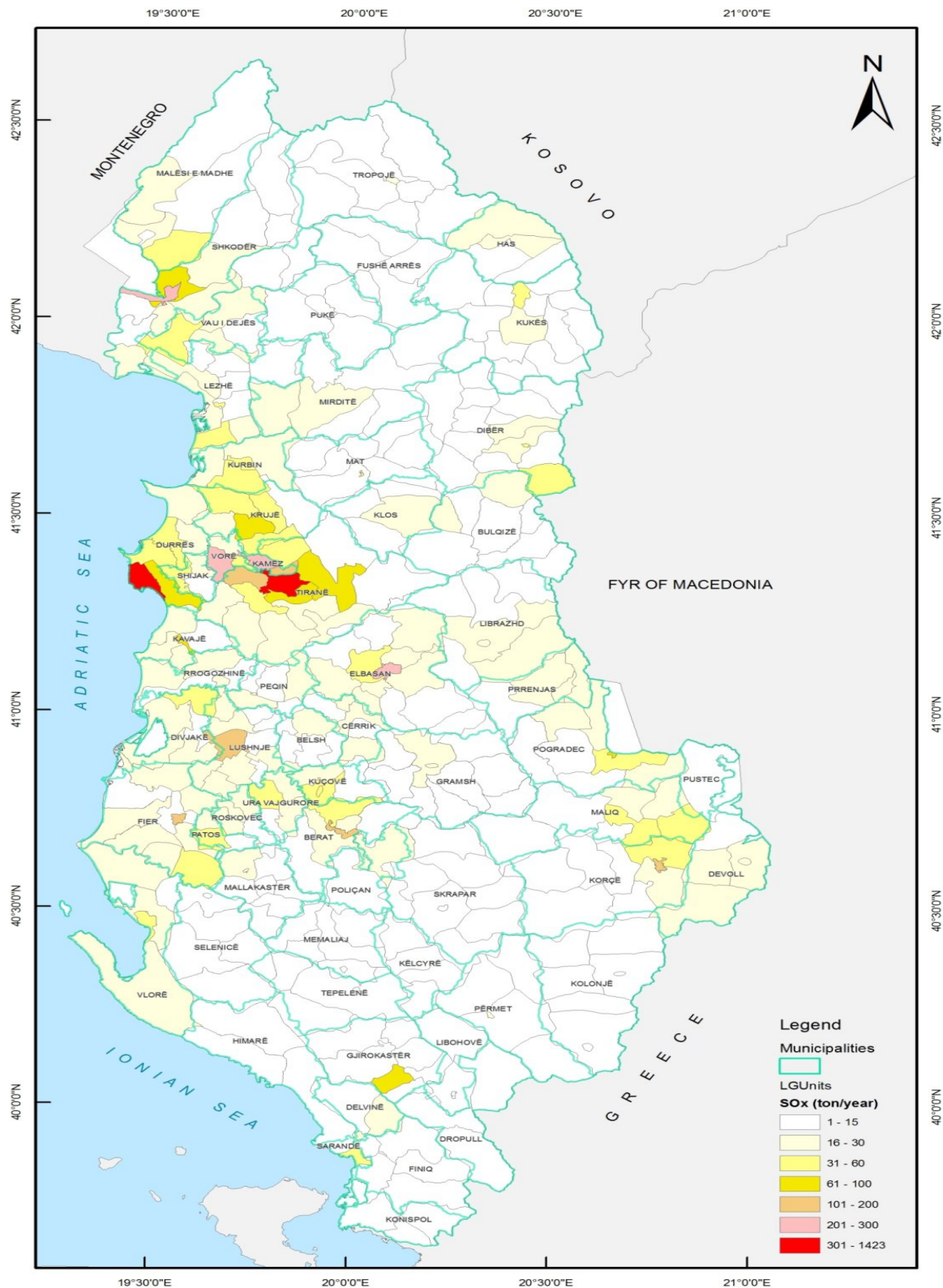
Burimi kryesor i emetimeve të SO₂ në Shqipëri, me një përqindje prej 45% në vitin 1990 ishte Kategoria e rafinimit të naftës (shih tabelën më poshtë).

Kategoria djegie stacionare në industritë prodhuese dhe të ndërtimit, me një përqindje prej 56%, është burimi më i madh i shkarkimeve të SO₂ në vitin 2015, ndjekur nga ndërmarrjet tregtare / institucionale me një përqindje prej 31%.

Tabela 7: Shkarkimet e SO2 sipas Kategorisë në 1990 dhe 2015, trendi dhe përqindja e tyre ndaj emetimeve totale

Burimi	Shkarkimet eSO2 (Gg SO ₂)		Trendi 1990 - 2015	Pjesa ndaj totalit kombëtar (%)	
	1990	2015		1990	2015
Prodhimi publik i elektricitetit dhe të ngrohjes	9,489	Nuk ndodh		11	
Rafineritë e naftës	38,808	Nuk ndodh		45	
Djegje në industrinë e prodhimit dhe të ndërtimit: metale pa ngjyra	0,121	0,27	123	0	1
Djegje në industrinë e prodhimit dhe të ndërtimit	15,948	12,716	-20	19	56
Djegje mobile në industrinë e prodhimit dhe të ndërtimit	0,004	Nuk ndodh	-	0	-
Transporti rrugor: Mjetet private dhe mjetet e transportit publik që transportojnë udhëtarë	0,249	0,113	-55	0	1
Transporti rrugor: Automjete të lehta	0,462	0,052	-89	1	0
Transporti rrugor : Automjete të rënda	0,264	0,173	-35	0	1
Hekurudhat	0,044	JO	-	0	-
Tregtim / institucionet: Stacionare	7,73	7,065	-9	9	31
Residencial: Impiantet stacionare	0,142	2,163	1423	0	10
Bujqësi / Pyje / Peshkim: Stacionare	12,284	Nuk ndodh	-	14	-
Bujqësi / Pyje / Peshkim: automjetet jorrugore dhe makineri të tjera	0,08	Nuk ndodh	-	0	-
Industri të tjera kimike	0,055	Nuk ndodh	-100	0	0
Prodhim i hekurit dhe çelikut	0,007	0,012	71	0	0
Prodhim i ferroaliazheve	0,059	Nuk ndodh	-	-	-
Fusha e djegies së mbetjeve bujqësore	0,009	Nuk ndodh	-	-	-
Totali kombëtar për të gjithë territorin	85,756	22,573	-74		

Harta 3: Vlerësimi i shkarkimeve difuze të SOx (Gg/vit/Km²) në 2015



Grimcat e ngurta

Grafiku më poshtë tregon shkarkimet e grimcave të ngurta (PM₁₀, d.m.th. me diametër grimce më pak se 10µm). Këto grimca vijnë në madhësi dhe forma të ndryshme dhe mund të jenë të përbëra nga qindra kimikate të ndryshme.

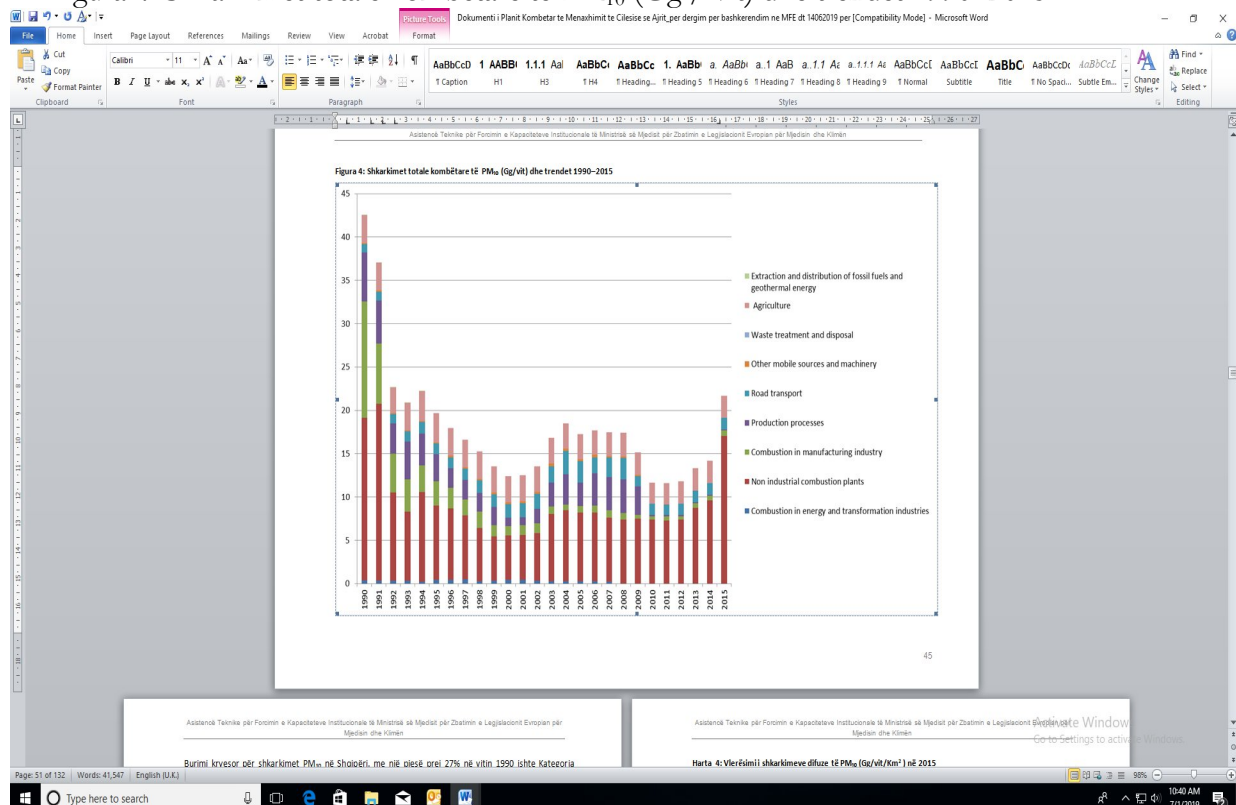
Disa shkarkohen direkt nga një burim, të tilla si vendet e ndërtimit, rrugët e pashtruara, fushat, oxhaqet ose zjarret.

Shumica e grimcave formohen në atmosferë, si rezultat i reaksioneve komplekse të kimikateve, të tilla si: dioksidi i squfurit dhe oksideve të azotit, të cilat janë ndotësit të shkarkuar nga termocentralet, industria dhe mjetet motorike. Grimcat përmbajnë pikëza mikroskopike të ngurta apo të lëngëta, që janë kaq të vogla, sa që ato mund të thithen dhe të shkaktojnë probleme serioze shëndetësore. Grimcat më pak se 10 mikrometra në diametër, paraqesin problemet më të mëdha, për shkak se ato mund depërtojnë thellë në mushkëri dhe disa madje, mund të hyjnë në gjak.

Në vitin 1990, shkarkimet totale kombëtare PM₁₀ llogariten në 42,517 Gg. Deri në 2000, shkarkimet janë ulur pak, por janë rritur sërish në vitin 2009. Në vitin 2015, shkarkimet e NO_x arritën në 21,686 Gg dhe kanë mbetur rreth 49% më të ulëta se në vitin 1990.

Implantet joindustriale të djegies dhe proceset e prodhimit janë sektorët që kontribuojnë kryesisht në shkarkimet e grimcave gjatë periudhës nën vëzhgim, ndërsa kontributi i transportit rrugor vjen në rritje gjatë viteve. Nivelet e larta janë vlerësuar gjatë viteve '90, nga sektori i djegies, në industrinë e prodhimit dhe implantet joindustriale të djegies. Kontributi i bujqësisë gjatë viteve, pothuajse është konstant.

Figura 4: Shkarkimet totale kombëtare të PM₁₀ (Gg / vit) dhe trendet 1990–2015



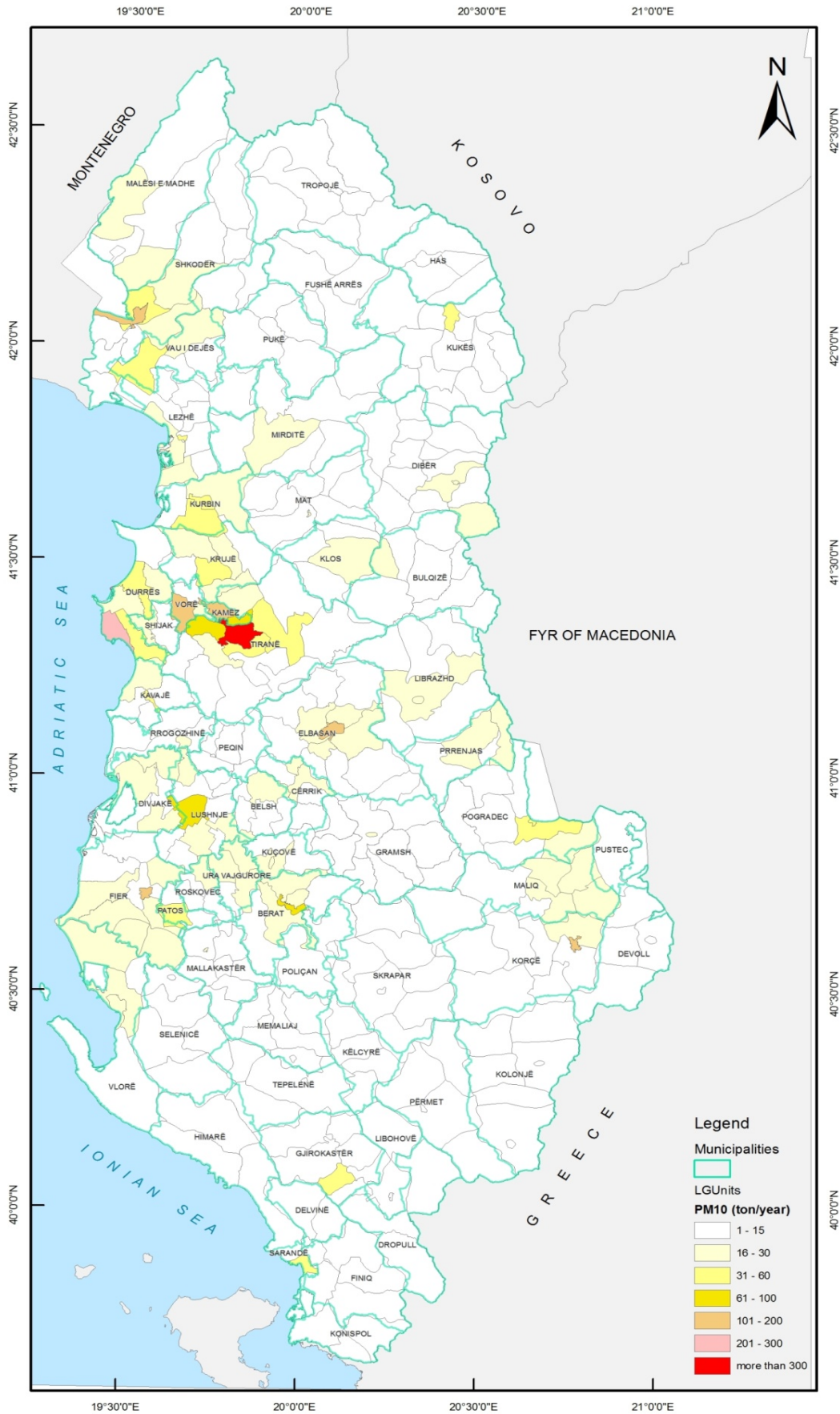
Burimi kryesor për shkarkimet PM₁₀ në Shqipëri, me një pjesë prej 27% në vitin 1990 ishte Kategoria djegie stacionare në industrinë prodhuese dhe të ndërtimit (shih tabelën 6). Kategoria Residenciale: impiantet stacionare, me 74% të pjesës ka qenë burimi kryesor i PM₁₀ më 2015.

Tabela 8: Shkarkimet e PM₁₀ sipas kategorisë më 1990 dhe 2015, trendi dhe përqindja e tyre ndaj emetimeve totale

Burimi	Shkarkimet e PM ₁₀ (Gg)		Trendi (%)	Pjesa ndaj totalit kombëtar (%)	
	1990	2015		1990 - 2015	1990
Prodhimi publik i elektricitetit dhe të ngrohjes	0,411	Nuk ndodh		1	
Rafineritë e naftës	1,797	Nuk ndodh		4	
Djegje stacionare në industrinë e prodhimit dhe të ndërtimit	11,658	0,612	-95	27	3
Djegje mobile në industrinë e prodhimit dhe të ndërtimit	0,092	Nuk ndodh		0	
Transporti rrugor: Makinat e udhëtarëve	0,241	0,553	129	1	3
Transporti rrugor: Automjete të lehta	0,447	0,25	-44	1	1
Transporti rrugor: Automjete të rënda	0,132	0,552	318	0	3
Transporti rrugor: Goma të automjeteve dhe veshje të frenave	0,072	Nuk vlerësohet		0	
Transporti rrugor: Konsumi i automjeteve rrugore	0,032	NV		0	
Hekurudhat	0,016	NV		0	
Tregtim / institucionet: Stacionare	8,368	1,024	-88	20	5
Residencial: impiantet stacionare	9,637	16,033	66	23	74
Bujqësi / Pyje / Peshkim: Stationare	0,711	NN		2	
Bujqësi / Pyje / Peshkim: automjetet jorrugore dhe makineri të tjera	0,035	NV		0	
Shkarkimet nga lëndët djegëse të ngurta: Miniera e qymyrit	0,006	NV		0	
Prodhimi i çimentos	0,15	0,105	-30	0	0
Prodhimi i gëlqeres	0,175	NN		0	
Gurore dhe nxjerrje e mineraleve, përveç qymyrit	0,001	NV		0	
Industri të tjera kimike	3,611	NN		8	
Prodhim i hekurit dhe çelikut	0,004	0,008	100	0	0
Prodhimi ferroaliazheve	1,704	NN		4	
Prodhimi bakrit	0,004	NV		0	
Bagëtia e qumështit	0,218	0,186	-15	1	1
Bagëtia e joqumështit	0,062	0,039	-37	0	0
Dhen	0,296	0,481	63	1	2
Dhi	0,206	NV		0	
Kuajt	0,01	0,023	130	0	0
Mushka dhe gomarë	0,022	NV		0	
Derra	0,102	0,073	-28	0	0
Pula për vezë	0,043	0,163	279	0	1
Zogj për mish	0,03	NV		0	
Plehra azotike sintetike	2,072	1,584	-24	5	7
Djegie në fusha e mbetjeve bujqësore	0,152	NN		0	
Totali kombëtar për të gjithë territorin	42,517	21,686	-49		

Harta më poshtë tregon shkarkimet difuze të PM₁₀ në vend.

Harta 4: Vlerësimi i shkarkimeve difuze të PM₁₀ (Gg/vit/Km²) më 2015



2.3 Vlerësimi i cilësisë së ajrit

Monitorimi i cilësisë së ajrit në Shqipëri është kryer në bazë të VKM-së nr. 1189/2009, mbi rregullat dhe procedurat për hartimin dhe zbatimin e Monitorimit Kombëtar të Mjedisit, nga institucionet shkencore të kontraktuara dhe të financuara nga ministria përgjegjëse për mjedisin / AKM-ja. Monitorimi i cilësisë së ajrit përputhet me praktikat ndërkombëtare vetëm në një masë të caktuar.

Stacionet automatike të monitorimit prodhojnë vlera të përqendrimit të cilësisë së ajrit, por QA / QC i të dhënave janë zbatuar rrallë. Sigurimi i cilësisë është i nevojshëm, nëse të dhënat do të konsiderohen të besueshme dhe do të përdoren për të krijuar informacionin e nevojshëm, për menaxhimin e cilësisë së ajrit. Përpjekjet urgjente janë të nevojshme, për të zhvilluar një sistem monitorimi dhe informacioni të konsoliduar dhe të pajisur siç duhet.

2.3.1 Struktura dhe rrjeti i monitorimit

Rrjeti i monitorimit urban të cilësisë së ajrit në Republikën e Shqipërisë, kryhet në bashkitë kryesore të vendit (Tiranë, Elbasan, Durrës, Fier, Vlorë, Shkodër, Korçë) dhe monitorimi kryhet për gjashtë treguesit kryesorë të cilësisë së ajrit (NO₂, SO₂, O₃, Benzeni, Pb, PM₁₀).

Si rrjedhim i projekti StEMA të financuar nga BE-ja, në vitin 2007 janë instaluar 2 stacione automatike statike dhe 1 i lëvizshëm (2 stacione automatike në Tiranë dhe 1 në Elbasan).

Gjithashtu, një stacion gjysmëautomatik, është instaluar në Elbasan dhe tre të tjerë janë në procesin e instalimit në Durrës, Fier dhe Shkodër.

Parametrat e monitorimit në stacionet automatike statike përfshijnë:

- Monoksidi i karbonit (CO), e shprehur në miligram për metër kub (mg / m³)
- Dyoksidi i squfurit (SO₂) e shprehur në mikrogram për metër kub (µg/ m³)
- Oksidet e azotit (NO_x) e shprehur në mikrogram për metër kub (µg/ m³)
- Ozoni (O₃) e shprehur në mikrogram për metër kub (µg/ m³)
- Grimcat e ajrit me diametër më pak se 10 mikron (PM₁₀) shprehura në mikrogram për metër kub (µg/ m³)
- Benzeni shprehur në mikrogram për metër kub (µg/ m³)

Stacioni automatik i lëvizshëm kryen monitorimin e parametrave meteorologjik si më poshtë:

- Shpejtësia e erës, e shprehur në metër për sekondë (m / s)
- Drejtimi i erërave, të shprehur në gradë
- Temperatura, e shprehur në gradë Celsius (° C)
- Lagështia, e shprehur në %
- Presioni, i shprehur në hektopaskal (hPA)

Monitorimi i cilësisë së ajrit (në këto stacione) është bërë me pajisje dhe metodat standarde EN:

- EN 123441: 1999 “Cilësia e ajrit - Përcaktimi i fraksionit PM₁₀ të lëndës së ngurtë pezull;
- EN 14212: 2005 “cilësisë së ajrit të ambientit - Metoda standarde për matjen e dyoksidit të squfurit nga ndriçimi fluoreshent ultravjollcë (Analizues me ndriçim fluoreshent i SO₂ - Model 100E);
- EN 14211: 2005 “cilësisë së ajrit të ambientit - Metoda standarde për matjen e përqendrimit të dyoksidit të azotit me kemiluminishencë (Analizues me ndriçim fluoreshent i NO₂ - Model 200E);
- EN 14625: 2005 “të cilësisë së ajrit të ambientit: Metoda standarde për matjen e përqendrimit të ozonit me fotometrin ultravjollcë (Analizues fotometrik i O₃);
- Të dhënat e marra nga stacionet automatike janë subjekt i një procesi të verifikimit dhe përpunimit për nxjerrjen e të dhënave mesatare ditore, mujore dhe vjetore.

Në stacionet e monitorimit të bashkive të Korçës, Vlorës, Fierit, Durrësit, e Shkodrës, si dhe në një stacion në Tiranë, monitorimi i cilësisë së ajrit është kryer me metodat dhe pajisje manuale. Matjet janë kryer në 24 orë, për 16 ditë në muaj, kryesisht me metodat standarde.

- ISO 7708: 1995 Cilësia e ajrit - Përkufizimet e madhësisë së fraksioneve të grimcave për marrjen e mostrave lidhur me shëndetin.

- EN 12341: 1998- Cilësia e ajrit - Përcaktimi i fraksionit PM₁₀ të lëndës së ngurtë pezull - referencës dhe procedurën e kontrollit në terren për të treguar referencën ekuivalente të metodave të matjes.

- ISO 6767: 1990 - Ajri i ambientit - Përcaktimi i përqendrimit në masë të dyoksidit të squfurit - metoda Tetrakloromerkurate (TCM) / Pararosaniline.

- ISO 6768: 1998 - Ajri i ambientit - Përcaktimi i përqendrimit në masë të dyoksidit të azotit - Metoda e modifikuar Griess- Saltzman normë Nederlandse NEN 20379 (ozonit).

- EN 14902: 2004 - Cilësia e ajrit - Metoda standarde për matjen e Pb, Cd, As dhe Ni në fraksionet e PM₁₀ të lëndës së ngurtë pezull.

Raportet e cilësisë së ajrit urban janë përgatitur në periudha gjashtëmuajore dhe vjetore. Të dhënat vjetore të raportit të monitorimit të ajrit janë të publikuara në Raportin e Gjendjes për Mjedisin dhe në faqen e internetit të AKM-së.

2.3.2 Analiza statistikore e të dhënave të cilësisë së ajrit

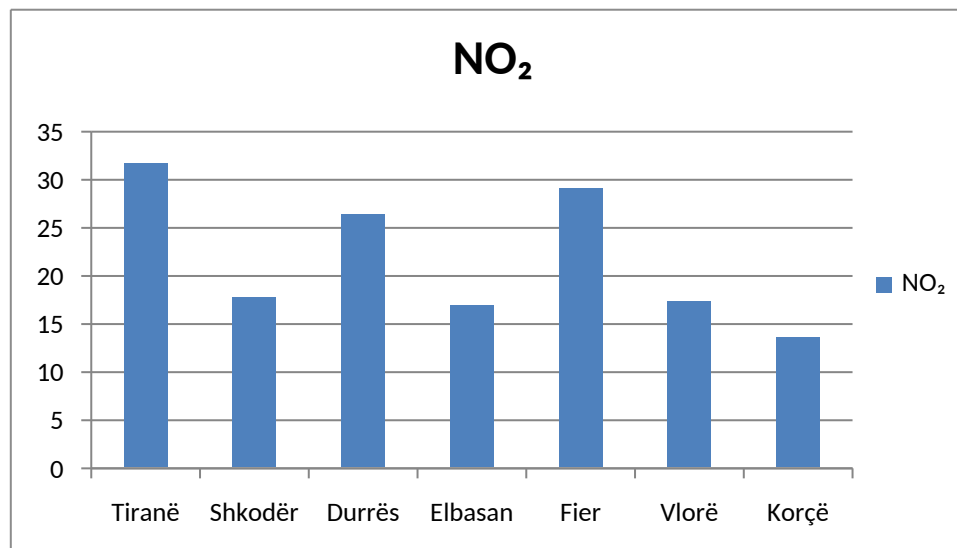
Në mënyrë që të vihen në pah në mënyrë sistematike dhe të integruar elementet kryesore të cilësisë së ajrit dhe të pranisë së ndonjë problemi në vend, u vendos për të llogaritur mesataren për pesë vitet e fundit të parametrave që karakterizojnë gjendjen e cilësisë së ajrit. Kjo mënyrë lejon një vlerësim të shpejtë se cilët janë ndotësit dhe / ose territoret, të cilat tregojnë situata të “favorshme” dhe “kritike”.

Vlen të theksohet se si mungesa e të dhënave lokale të monitorimit për të gjitha vitet dhe për të gjitha parametrat (arsyet janë dhënë në Shtojcën A) dhe QA / QC i monitorimit, mund të ndikojnë në njëfarë mënyre, në shkallën e saktësisë së analizës statistikore të të dhënave të cilësisë së ajrit të paraqitur, këto paqartësi nuk e kontestojnë ndjeshëm vlefshmërinë e informacionit të paraqitur.

Dyoksidi i azotit (NO₂)

Në figurën e mëposhtme janë paraqitur përqendrimit mesatare vjetore të NO₂ në bashki të ndryshme të Shqipërisë⁶.

Figura 5: Përqendrimit mesatare vjetore të NO₂ (vitet 2011-2015) (µg / m³)



Dyoksid azoti (NO₂)

Sa i takon vlerës mesatare vjetore asnjë bashki nuk ka një vlerë mesatare më të lartë se kufiri i NO₂ (40 mg / m³).

⁶ Për Tiranën llogaritja është marrë si mesatare vjetore midis stacioneve të ndryshme.

Grimcat e ngurta (PM₁₀)

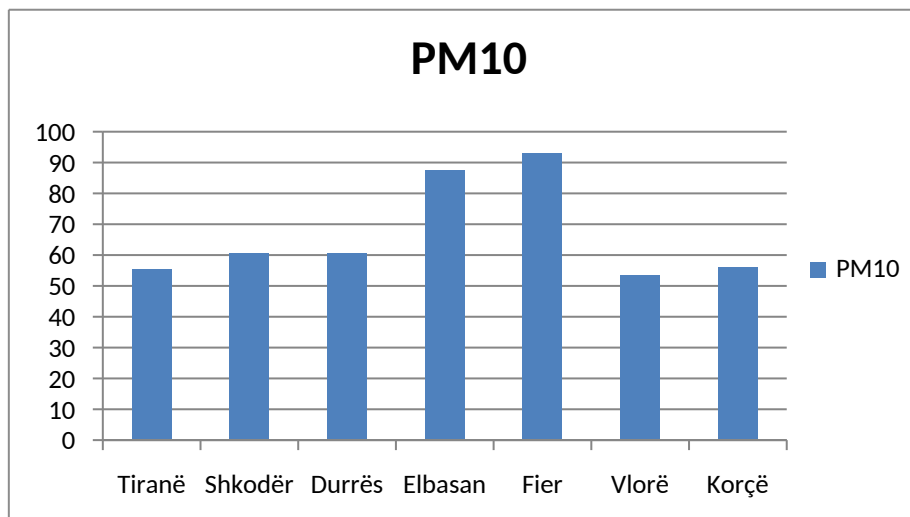
Sa për vlerën mesatare vjetore, të gjitha bashkitë e tejkalojnë kufirin ligjor të PM₁₀. Të dy bashkitë e Fierit dhe Elbasanit tejkalojnë ndjeshëm dhe në mënyrë të konsiderueshme vlerën kufi (40 mg / m³), dhe tregojnë një situatë shumë kritike, siç tregohet nga të dhënat.

Duket se gjithë territori ka vlera jo të papërfillshme dhe shpesh, një mesatare të përqendrimit të lëndës së ngurtë pezull të konsiderueshme, gjë që tregon se një monitorim i kujdesshëm i situatës, është i nevojshëm në mënyrë që të miratohen masat e duhura për uljen e shkarkimeve.

Ajo që ka shumë të ngjarë, është se për grimcat PM₁₀ (materialet primare ndotëse që rrjedhin nga shkarkimet lokale) sigurohuni që ka një bazament ndotje homogjene pluhuri, që vjen nga djegia primare e shoqëruar me emetimet lokale.

Rëndësia e kësaj nuk është e menjëhershme dhe kërkon vëzhgim të plotë. Ajo që është shumë e mundshme është se për grimcat PM₁₀ (materialet primare ndotëse që rrjedhin nga shkarkimet lokale) ka një (bazament ndotje homogjene pluhuri, që vjen nga djegia primare e shoqëruar me shkarkimet lokale.) bazament të pluhurit ndotës, pothuajse homogjen në nivel hapësinor, që rrjedh nga kontributi primar nga shkarkimet lokale.

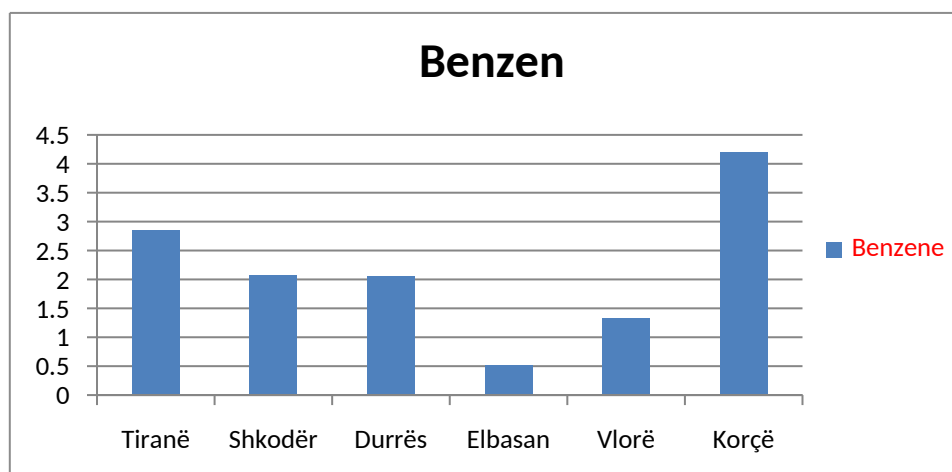
Figura 6: Përqendrimit mesatare vjetore (vitet 2011-2015) të PM₁₀ (µg / m³)



Benzeni (C₆H₆)

Përqendrimit mesatare vjetore të benzenit prej 5 µg/m³ nuk tejkalohe në asnjë nga qytetet.

Figure 7 Përqendrimit mesatare vjetore të benzenit (vitet 2011-2015) (µg / m³)



Megjithatë duhet theksuar, se siç është treguar në tabelën e mëposhtme, përqendrimi mesatar i benzenit rezulton në rritje progresive vitet e fundit, duke konfirmuar se qarkullimi i mjeteve është një problem në rritje për gjendjen e cilësisë së ajrit në vend.

Për më tepër, matje për benzenin nuk janë kryer në Fier.

Tabela 8: Përqendrimet e benzenit ($\mu\text{g} / \text{m}^3$) gjatë 2010 – 2015 në bashkitë kryesore të vendit

Vendndodhja	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Tiranë	0,5065	1,773	3,95	-	2,76	2,9
Shkodër	-	-	1,7	-	1,59	2,91
Durrës	-	-	1,54	-	1,94	2,68
Elbasan	-	-	-	-	0,25	0,76
Vlorë	-	-	-	-	0,91	1,75
Korçë	-	-	2,91	-	3,48	6,21

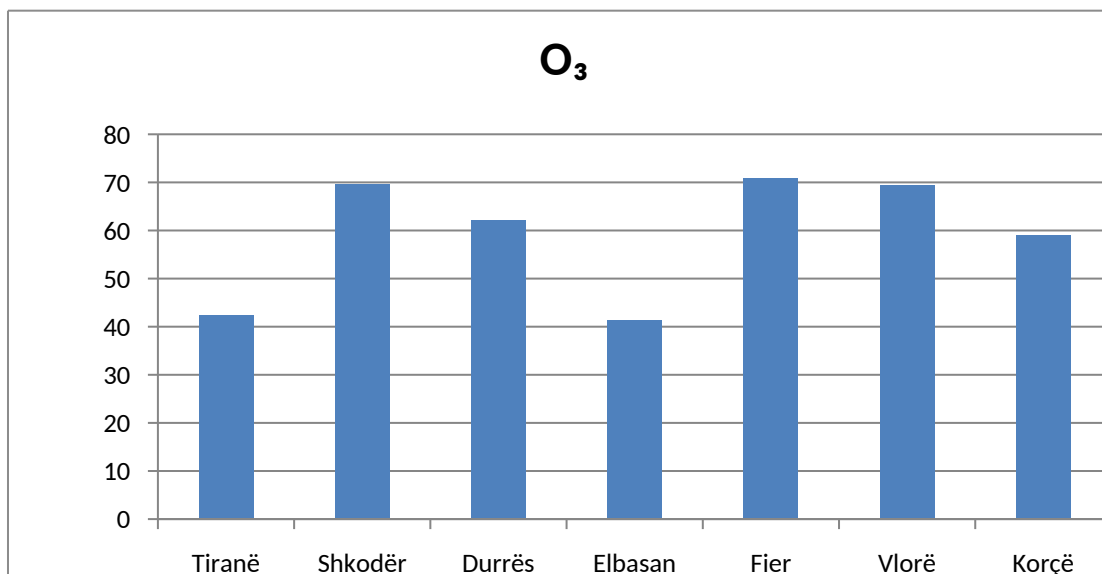
Duke marrë si referencë vlerat e arritura, në vitin 2015, do të gjeni se vlera kufi prej $5 \mu\text{g} / \text{m}^3$ e benzenit, është tejkaluar në Korçë.

Ozoni (O_3)

Analiza e vlerave të gjetura për këtë ndotës nuk është e thjeshtë dhe kërkon konsiderata të kujdesshme; ozoni në fakt nuk është një ndotës kryesor, por sekondar, d.m.th. që rrjedh nga një seri e reaksioneve kimike dhe fotokimike, përfshirë disa qindra substanca, disa prej të cilave rezultojnë nga aktivitetet njerëzore, të tjera nga ato natyrore. Ozoni formohet lehtë në atmosferë nga reaksioni i komponimeve organike të avullueshme (VOCs) me NO_2 . Reaksioni është i katalizuar nga rrezet ultravjollcë të diellit.

Vlerat relativisht të larta të matura në zonat urbane, si Vlorë dhe Shkodër, me aktivitete të kufizuara njerëzore, dhe vlerat e ulëta të përqendrimit të ozonit të matura në Tiranë dhe në Elbasan, mund të interpretohen, si një simptomë e qartë e pranisë në këto të fundit, të substancave të rëndësishme nga pikëpamja e cilësisë së ajrit. Kjo do të thotë se prania e gazeve, të tilla si dyoksidi i azotit, është aq e lartë, saqë shkatërron ozonin, dhe për këtë arsye, kjo thekson ndryshe situatën kritike të përshkruar tashmë, duke analizuar të dhënat e dyoksidit të azotit.

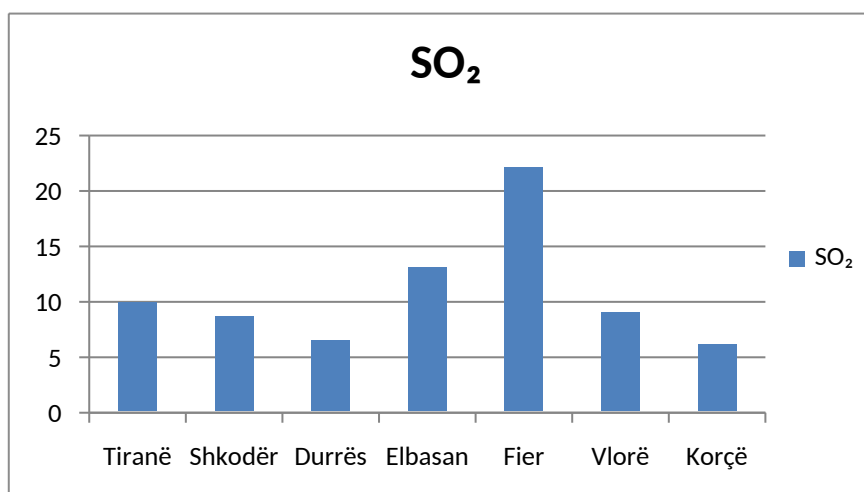
Figura 8: Përqendrimet mesatare vjetore të ozonit (vitet 2011-2015) ($\mu\text{g} / \text{m}^3$)



Dyoksidi i sqfurit (SO₂)

Përqendrimi mesatar vjetor i dyoksidit të sqfurit është dhënë më poshtë mesatarisht gjatë viteve 2011-2015.

Figura 9: Përqendrimet mesatare vjetore (vitet 2011-2015), të dyoksidit të sqfurit (µg /m³)



Vlera mesatare e dyoksidit të sqfurit në bashkinë e Fierit është më e lartë (rreth 22 mg / m³), por mbetet shumë më poshtë se vlera kritike (125 mg / m³) që përcaktohet nga legjislacioni.

2.3.3 Vërejtjet përfundimtare për cilësinë e ajrit në bashkitë kryesore të Shqipërisë

Analiza e të dhënave të paraqitura më lartë, tregon disa aspekte të rëndësishme të gjendjes së cilësisë së ajrit në Shqipëri. Gjendja e cilësisë së ajrit të bashkive kryesore të Shqipërisë, nuk është sigurisht optimale, dhe paraqet një situatë të qartë kritike për PM₁₀ në të gjitha bashkitë. Kjo në një farë mënyre rrit problemet lokale, që janë dy llojesh:

- Urbanizimi i lartë i një pjese të rëndësishme të zonave bashkiake me ndotjen pasuese nga trafiku, që lindin për shkak të lëvizshmërisë së popullsisë. (Përveç kësaj, këto bashki krijojnë veprimtari industriale / tregtare ku njerëzit udhëtojnë, punojnë dhe jetojnë);

Veprimtaritë industriale, në kontekstin gjeografik në Elbasan, në Tiranë dhe në Fier, nuk favorizojnë shpërndarjen e masave ajrore. Nëse shkarkimet kryesore të grimcave të imta

kontribuojnë ndjeshëm në situata të identifikuara të krizës, nuk duhet të nënvlerësohet se formimi sekondar i grimcave PM₁₀, mund të rezultojë nga transformimi i ndotësve të tjerë, kryesisht në fazën e gaztë, ku përfshihen një numër të konsiderueshëm të ndotësve (oksidet e azotit, në veçanti dyoksidin e azotit). Këto grimca të imta përdorin përzierjen e erës dhe ajrit, për t'u përhapur në të gjithë vendin dhe më gjerë.

Prandaj është e rëndësishme, jo vetëm për të kontrolluar situatat më të dukshme lokale, por të të gjitha zonave bashkiake dhe madje, edhe burimet pikësore që emetojnë në lartësi të madhe, dhe për këtë arsye kanë probabilitetin më të lartë për t'u shpërndarë në territore më të mëdha.

Konsideratat që lidhen me praninë kritike të PM₁₀ sekondare, janë të theksuara nga të dy përqendrimet e larta të gjetura të dyoksidit të azotit dhe ozonit zbuluar në të gjitha bashkitë.

Tendencat e përkohshme të ndotësve kryesorë, që gjenden në territoret e bashkisë, ilustrohen në figurat e mëposhtme. Janë paraqitur tendencat për përqendrimet mesatare vjetore në µg / m³ të ndotësve kryesorë (dyoksidi i azotit, PM₁₀, ozoni, monoksidi i karbonit, benzeni dhe dyoksidi i squfurit).

Figura 10: Tirana - Vlerat mesatare vjetore dhe trendi i NO₂, SO₂ PM₁₀ dhe O₃ (µg/m³)

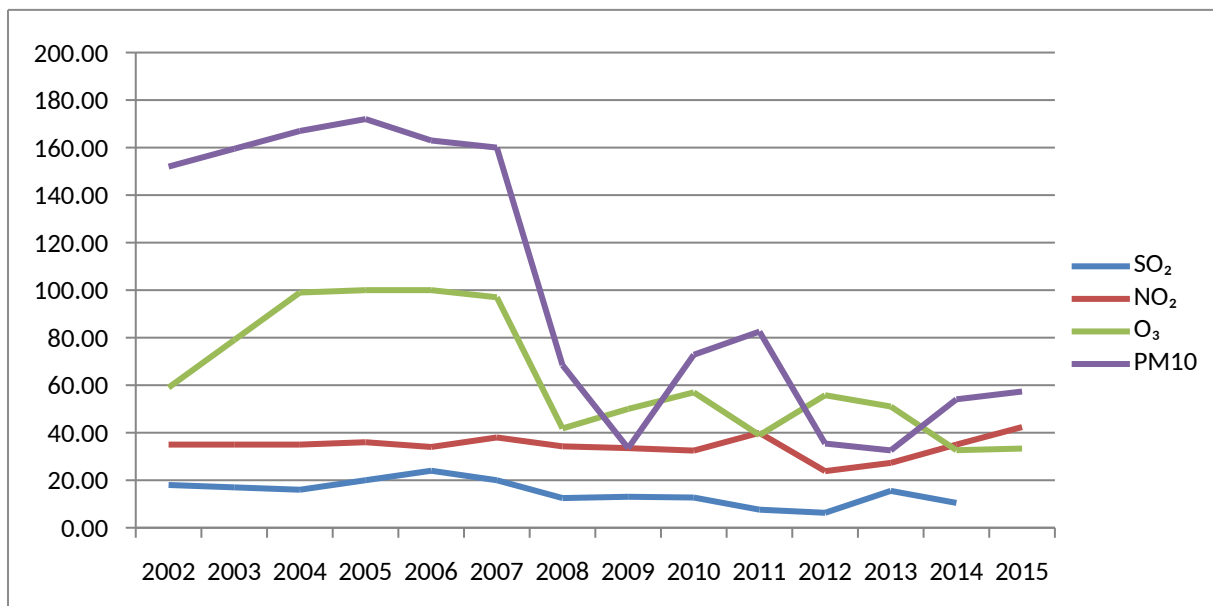


Figura 11: Shkodra - Vlerat mesatare vjetore dhe trendi i NO₂, SO₂ PM₁₀ dhe O₃ (µg/m³)

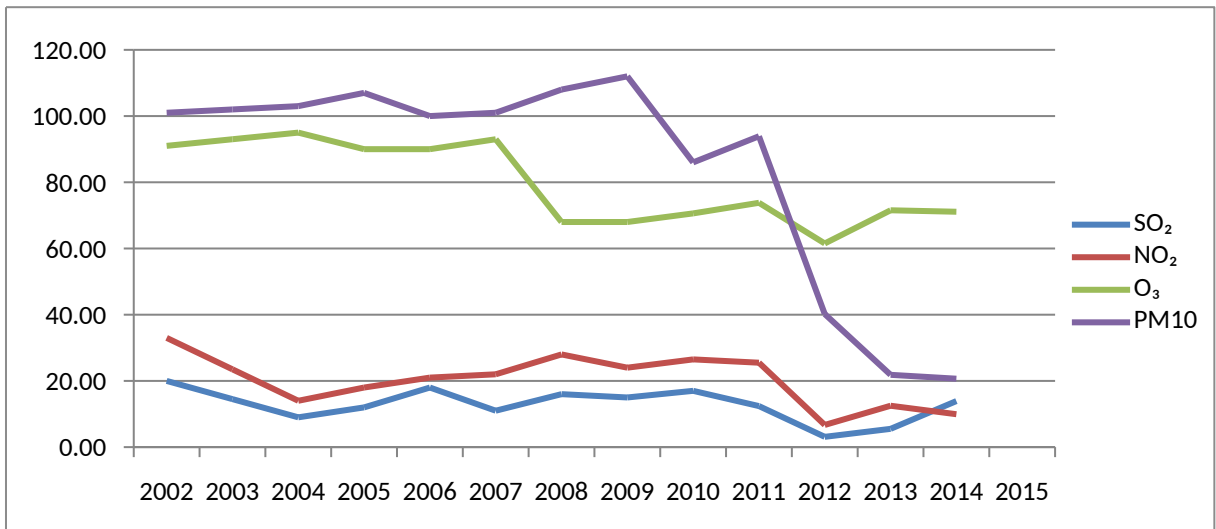


Figura 12: Durrës - Vlerat mesatare vjetore dhe trendi i NO₂, SO₂ PM₁₀ dhe O₃ (µg/m³)

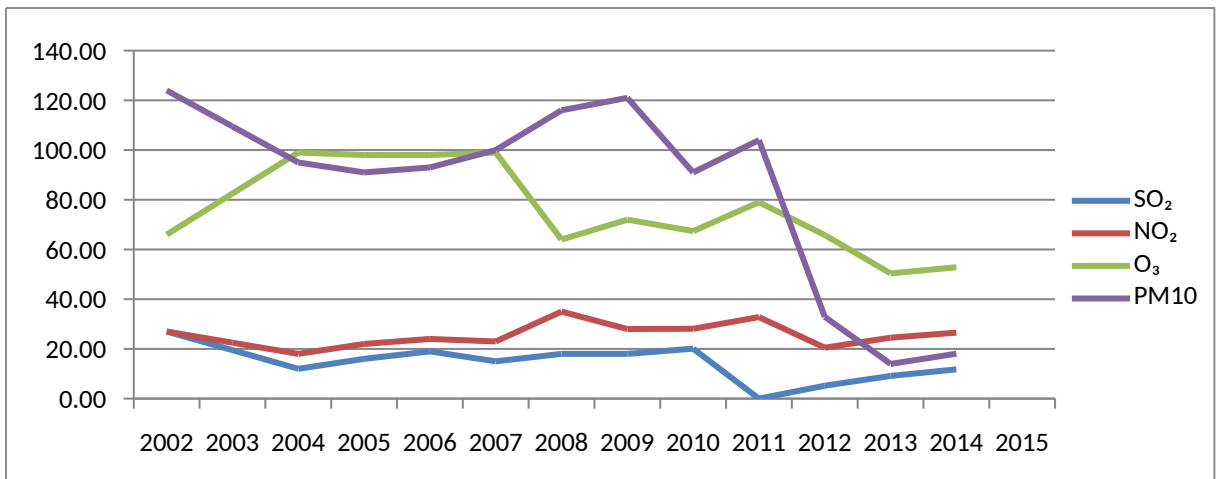


Figura 13: Elbasan - Vlerat mesatare vjetore dhe trendi i NO₂, SO₂ PM₁₀ dhe O₃ (µg/m³)

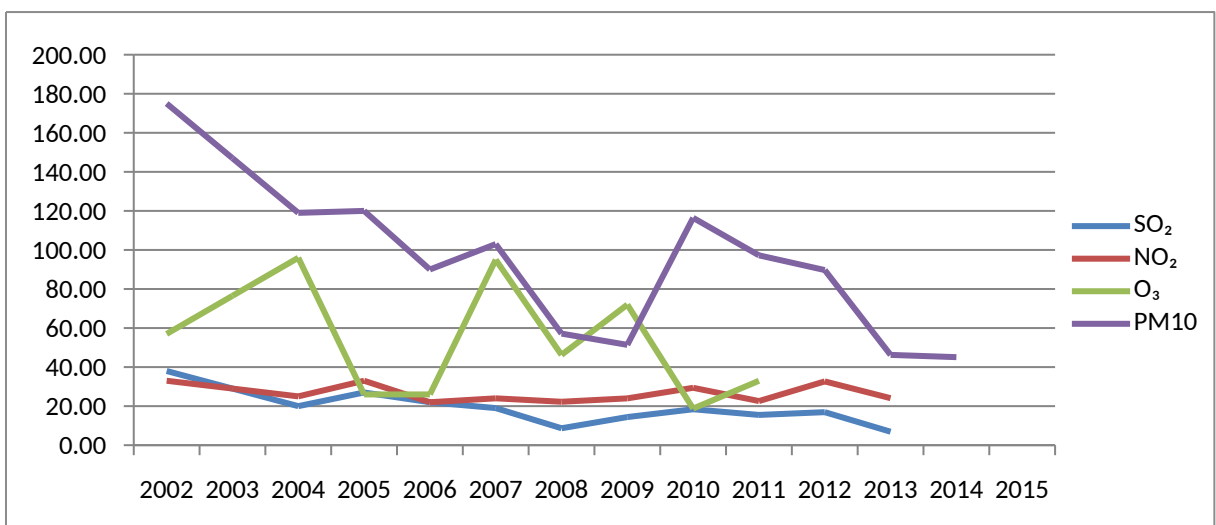


Figura 14 Fier - Vlerat mesatare vjetore dhe trendi i NO₂, SO₂ PM₁₀ dhe O₃ (µg/m³)

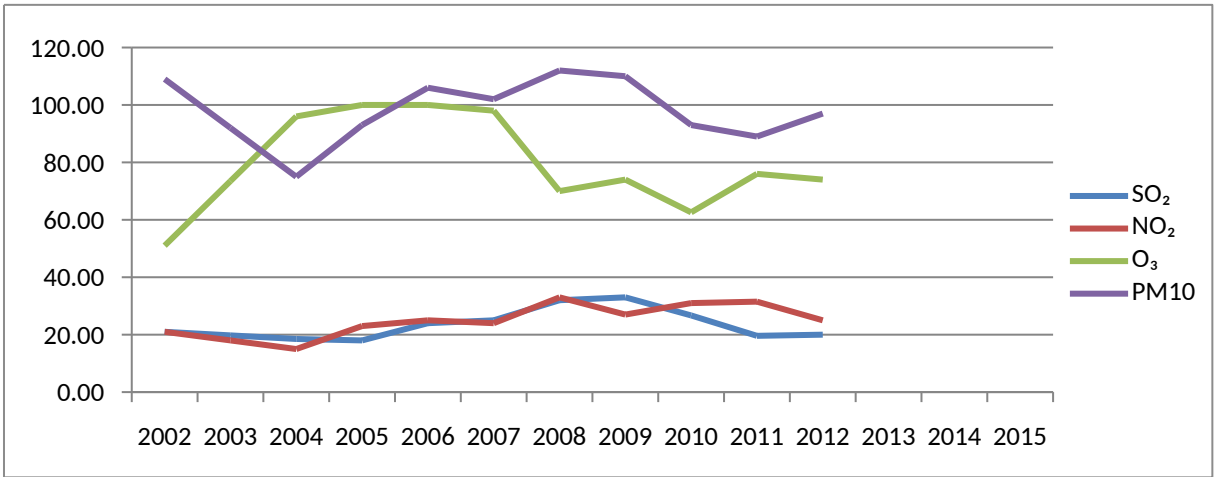


Figura 15: Vlorë - Vlerat mesatare vjetore dhe trendi i NO₂, SO₂ PM₁₀ dhe O₃ (µg/m³)

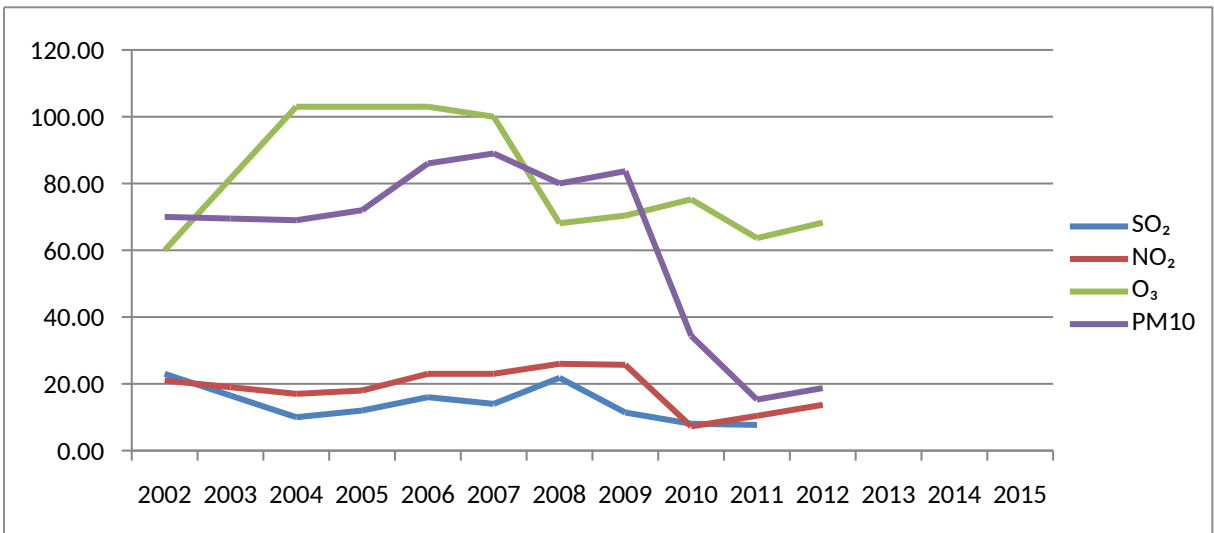
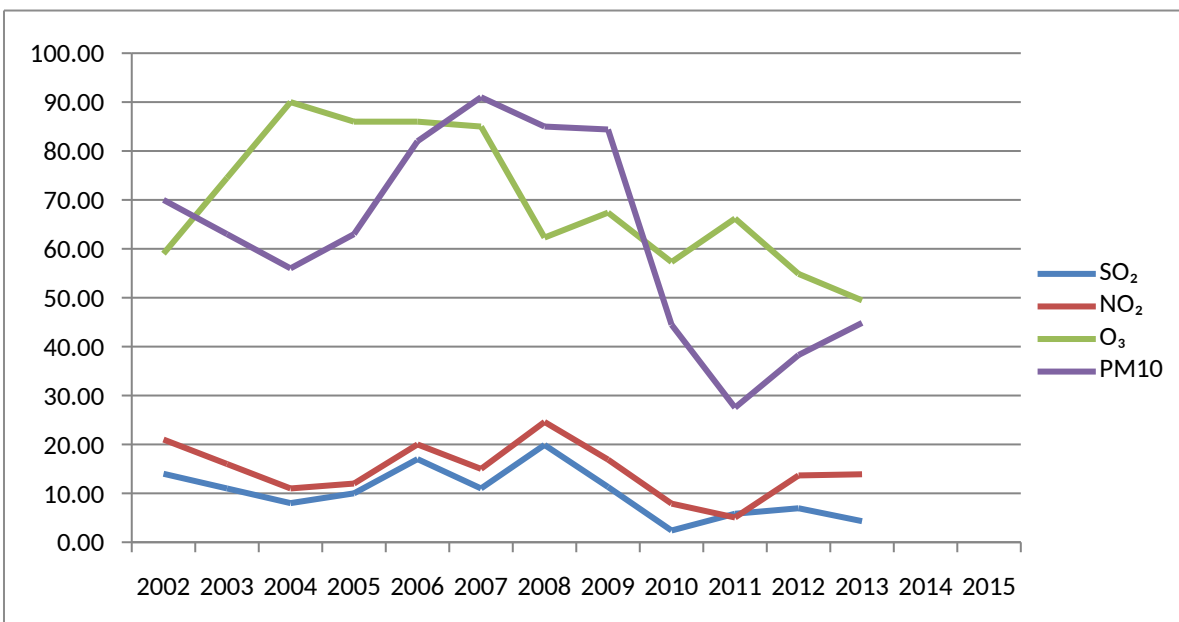


Figura 16: Korçë - Vlerat mesatare vjetore dhe trendi i NO₂, SO₂ PM₁₀ dhe O₃ (µg/m³)



3. Karakterizimi i zonave

Direktiva Kuadër e Cilësisë së Ajrit 2008/50/EC i jep Shteteve Anëtare detyrën të kryejnë vlerësimin e cilësisë së ajrit të mjedisit, nëpërmjet klasifikimit të territorit të tyre, në zona me një shkallë të ndryshme të nivelit kritik.

Ky vlerësim bëhet nëpërmjet përdorimit të një sistemi të integruar komponentët e të cilit janë: inventari i shkarkimeve dhe të dhënat nga rrjetet e monitorimit për cilësinë e ajrit.

Klasifikimi i territorit, në lidhje me ndotjen e ajrit, është baza për zhvillimin e çdo politike për kontrollin.

Vlerësimi i cilësisë së ajrit në vend ka për qëllim edhe identifikimin e zonave më kritike, dhe për këtë arsye edhe mundësinë për të zbatuar një klasifikim të saktë të territorit në lidhje me gjendjen e cilësisë së ajrit.

Klasifikimi i territorit në Shqipëri është nxjerrë nga studimet dhe aktivitetet monitoruese, të kryera nga AKM-ja dhe ISHP-ja, me informacione të kufizuara, në dispozicion për vendet e monitorimit dhe ndotësit kryesorë, dhe nga analiza e cilësisë së ajrit të matur dhe vlerësuar në të 61 bashkitë e vendit.

3.1 Modeli konceptual

Në përgjithësi, problemi i klasifikimit të territorit në Shqipëri, në lidhje me treguesit e cilësisë së ajrit dhe kërkesave të përgjithshme ligjore, është i bazuar në disa referenca/ supozime dhe në mbivendosjen e informacioneve të lidhura me ndotjen e ajrit.

Supozimet themelore të përzgjedhura janë:

- Krijimi i një sistemi klasifikimi me 362 (61) njësi administrative të vendit si njësi primare. Kjo zgjedhje paraqet një mundësi për të ruajtur njësitë administrative primare;

- Përdorimi si element qendror tematik të informacionit, në lidhje me gjendjen e cilësisë së ajrit, të dalë nga të dhënat e disponueshme në rrjetin ekzistues të matjes.

- Përfaqësimi i gradientit aktual të cilësisë së ajrit i pranishëm në një njësi specifike bashkiake, si zona që kanë një nivel të lartë, të mesëm dhe të ulët kritik të mjedisit. Kjo është efektive për një përshkrim të situatave të ndryshme, që lidhen me kompleksitetin antropogjenik të njësive administrative në një bashki.

- Ndërtimi i një sistemi të treguesve tematikë, që merr parasysh faktorët që lidhen me ndotjen e ajrit, si shkarkimet e ndotësve dhe faktorët meteorologjikë të shpërndarjes së ndotësve.

Elementet e informacionit të përdorura për përshtatjen e klasifikimit të territorit, në lidhje me ndotjen e ajrit janë:

- Popullsia rezidente që rrjedh nga regjistrimi i ISTAT-it 2011;

- Draftinventari i shkarkimeve të ndotësve nga burime të shpërndara (trafiku, ngrohje etj.) dhe burime pikësore, sipas UNECE CLRTAP (2009-2015);

- Harta e përdorimit të tokës;

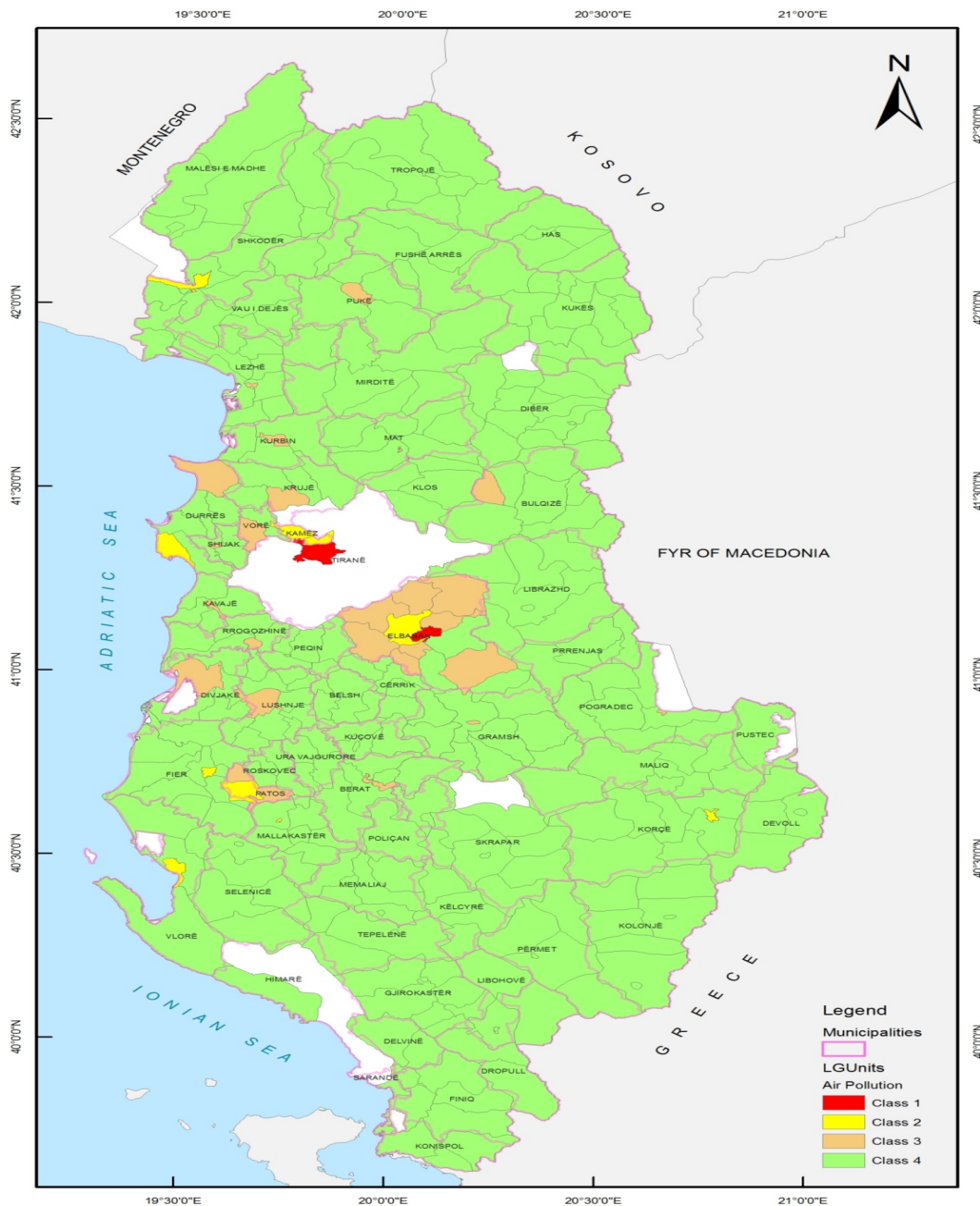
- Treguesit e cilësisë së ajrit që rrjedhin nga analiza e të dhënave të rrjetit të monitorimit të ajrit.

3.1.1 Klasifikimi i njësive bashkiake

Hapi i fundit në zbatimin e modelit të propozuar për klasifikimin e territorit në lidhje me cilësinë e ajrit, është kryer nëpërmjet procesit “Analiza cluster”, e cila ofron një kombinim unik të elementeve të ndryshëm të kritikalishtet / jokritikalitetit, të theksuar nga analiza e të dhënave.

Në terma praktike, kjo lejon klasifikimin e njësive bashkiake në zona homogjene përfaqësuese me një rënie të indeksit të rëndësisë. Katër grupe kanë dalë nga analiza, të paraqitura në hartën më poshtë. Këto zona janë të indeksuara nga niveli 1 në 4, me rënie të nivelit kritik, duke qenë më kritik në nivelin 1.

Harta 5:klasifikimi i territorit në Shqipëri në lidhje me ajrin



Shqyrtimi i Hartës së mësipërme, tregon se në Klasë 1 janë vetëm dy bashkitë (Tirana dhe Elbasani). Këto zona paraqesin gjendjen më kritike, me përqendrimet më të larta të ndotësve kryesorë. Klasa 2 është e përbërë nga njësitë bashkiake (të Durrësit, Vlorës, Shkodrës, Korçës dhe Fierit), në të cilën është vlerësuar një rrezik i lartë që tejkalon vlerat kufi; Klasa 3 përfshin njësitë bashkiake në të cilën rreziku i tejkalimit të vlerës kufi është vlerësuar si i kufizuar, dhe më në fund Klasa 4, që mbulon pjesën e mbetur të vendit, në thelb përfshin njësitë bashkiake në të cilat rreziku i tejkalimit të vlerave kufi është vlerësuar si i papërfillshëm.

3.2 Përkufizimi i zonave të planit

Për të identifikuar dhe zbatuar një sërë masash në përputhje me nivelet përkatëse të problemeve të cilësisë së ajrit, vendi është ndarë në tri zona, siç tregohet në Hartën më poshtë.

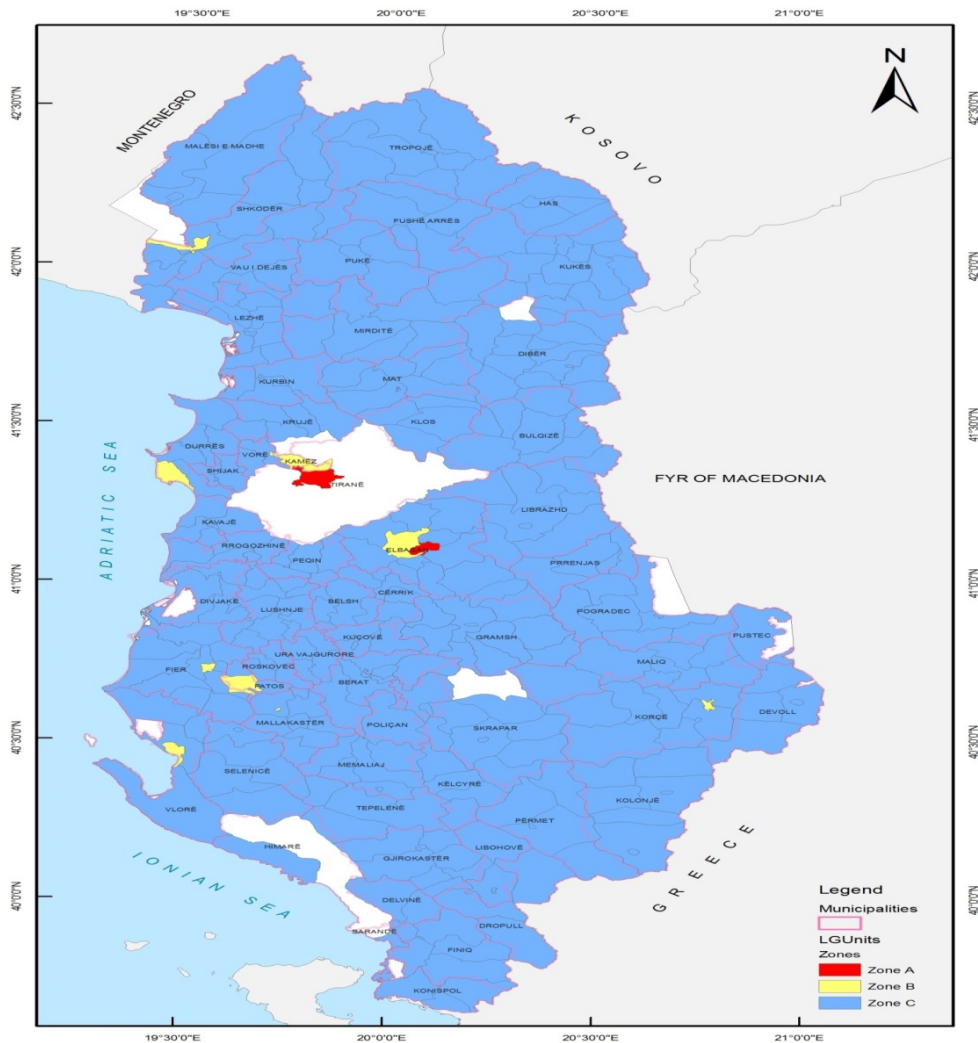
Zonat e mëposhtme dallohen:

- Zona A, është zona më kritike. Ajo i korrespondon Klasës 1 dhe përfshin aglomeratet e Tiranës dhe Elbasanit, ku potenciali për të tejkeluar vlerat kufi për ndotësit kryesorë është më e madhe;
- Zona B, korrespondon me Klasën 2 dhe përfshin njësitë bashkiake të Durrësit, Vlorës, Shkodrës, Korçës dhe Fierit, ku është vlerësuar të jetë i mundur një rrezik i lartë i tejkalimit të vlerave kufi për të

paktën një ndotës kryesor.

- Zona C, përfshin territorin e mbetur të vendit. Kjo zonë përfshin njësitë bashkiake me rrezik të ulët të kapërcimit të kufijve ligjorë. Zonat në zonën 3 kanë një rrezik të ulët të tejkalimit të vlerave kufi të ndotësve dhe është Zona C, e barabartë me bashkimin e klasave 3 dhe 4.

Harta 6: Klasifikimi i territorit – zonat e bazuara nga niveli kritik



3.2.1 Zona A: Aglomeratet e Tiranës dhe Elbasanit

Tirana

Agglomerati i Tiranës përfshin njësitë bashkiake të Tiranës, Kamzës dhe Paskuqanit. Agglomerati mbulon rreth 31 km² dhe ka një popullsi prej 661,612, që përfaqëson rreth 23% të popullsisë shqiptare.

Agglomerati shtrihet rreth 25 km në brendësi nga deti Adriatik. Në një distancë prej rreth 7 km të pjesës lindore janë kodrinat e malit të Dajtit, (1612 m lartësi maksimale). Pjesa perëndimore e zonës është e rrethuar nga kodra të vogla, rreth 400 m lartësi. Relievi nuk është i ngritur në pjesën veriperëndimore të qytetit, në këtë mënyrë ajri nga deti mund të arrijë lehtë zonën urbane, kur ka qarkullim të flladit të detit.

Agglomerati i Tiranës është qendra më e madhe industriale dhe financiare në Shqipëri dhe është zona më e zhvilluar e vendit.

Agglomerati i Tiranës, edhe pse nuk është vendi i shumë aktiviteteve të mëdha industriale, ka disa ndërmarrje të vogla dhe të mesme që veprojnë në përpunimin e ushqimit, (duke përfshirë prodhimin e miellit, biskotave, proshutës, produkteve të qumështit, pijeve alkoolike, si dhe të

rafinimit të vajrave ushqimore), tekstileve, farmaceutikës, makinerive dhe produkteve metalike.

Ka edhe shumë biznese të vogla familjare, veçanërisht dyqane, pastrim kimik, restorantet dhe baret, parukeri etj.

Që nga vitet '90, Tirana ka përjetuar një rritje të shpejtë të popullsisë, kur njerëzit nga zonat rurale u zhvendosën në kryeqytet, për mundësi më të mira ekonomike, dhe ka pasur një rritje të shpejtë, shoqëruar me ndërtimin e ndërtesave të reja. Kjo nuk ka ardhur pa probleme. Bashkia vuan nga probleme të lidhura me mbipopullimin, të tilla si: rritjen e numrit të makinave që qarkullojnë, menaxhimin e mbeturinave (djegia e pakontrolluar e mbetjeve shtëpiake vazhdon të jetë një çështje e pjesës më të varfër të popullsisë, që beson se djegia në oborrin e shtëpisë është një metodë e pranueshme për asgjësimin e mbeturinave, dhe ka një çështje që lidhet me përballueshmërinë e mbetjeve), humbja e hapësirës publike për shkak të ndërtimeve të paligjshme dhe kaotike, dhe rrugë të pashtruara ose të shtruara keq (dobët), në zonat periferike.

Infrastruktura e transportit në aglomeratin e Tiranës është zhvilluar gjatë viteve të fundit, për shkak të kërkesës në rritje (bashkia shërben si pikë takimi për rrugët nacionale SH1, SH2 dhe SH3). Megjithatë infrastruktura e transportit është e një standardi relativisht të varfër dhe jo të mirëmbajtur.

Problemet e paraqitura nga Aglomerati, në lidhje me proceset e ndotjes, është të sigurojë përputhshmëri me vlerat kufi ditore dhe vjetore për grimcat (PM₁₀ dhe PM_{2.5}) dhe dyoksidit të azotit (NO₂). Nivelet e këtyre parametrave shpesh i kanë tejkaluar vlerat kufi ligjore vitet e fundit, dhe ka rrezik se në mungesë të masave, kjo tendencë do të vazhdojë edhe në të ardhmen, për shkak të kontributit të madh të shkarkimeve nga trafiku i automjeteve, dhe në një masë më të vogël, për aktivitetet industriale.

Masat për përmirësimin e cilësisë së ajrit në Zonën A duhet të përqëndrohen në trafik. Nuk ka dyshim se trafiku është burim shumë i rëndësishëm për ndotjen e ajrit, dhe burim kryesor për tejkalimin e vlerave kufi në Tiranë dhe zonave përreth saj.

Elbasan

Elbasani ndodhet rreth 50 kilometra nga Tirana, në Shqipërinë qendrore. Bashkia e Elbasanit ka një popullsi prej 78,703 banorësh dhe një sipërfaqe prej 22.1 km². Me një densitet prej 3567 banorë / km² është një nga zonat më të populluara të vendit. Qyteti i Elbasanit është pjesë e bashkisë së Elbasanit formuar nga bashkimi i ish-komunave: Bradashesh, Elbasan, Funarë, Gjergjan, Gjinari, Graceni, Labinot-Fushë, Labinot Mal, Papër, Shirgjan, Shushicë, Tregan dhe Zavalinë. Popullsia e përgjithshme e bashkisë është 141.714 (2011 regjistrimit), në një sipërfaqe prej 872.03 km².

Sipas të dhënave në dispozicion, ajri i qytetit përmban grimcat e pluhurit nga aktivitetet e përditshme urbane dhe industriale.

Deri në vitin 1990, sektori industrial ka qenë burimi kryesor i ndotjes së ajrit në Elbasan. Për shkak të mungesës së kontrolleve të duhura të shkarkimeve, qindra e mijëra ton SO₂ janë shkarkuar nga metalurgjiku në Elbasan, ku janë djegur sasi të mëdha të qymyrit dhe lëndë djegëse fosile të lëngshme.

Nga 1991, industria I ka lënë vendin trafikut, si burimi numër një i ndotjes së ajrit. Numri i automjeteve është rritur nga viti në vit që atëherë. Ato janë kryesisht makina private. Mjetet e rënda, të tilla si autobusë dhe kamionë, janë pothuajse të gjitha modele të vjetra. Ky fakt është duke e rritur sasinë e grimcave të pluhurit dhe ndotësve të tjerë të ajrit në qytet. Planifikimi i dobët urban ka përkeqësuar problemet e trafikut, ndërsa ulja e zonave të gjelbra në qytete, ka reduktuar kapacitetet absorbuese të CO₂. Shkarkimet nga automjetet (PM₁₀) së bashku me burimet e ndotjes industriale {pavarësisht rënies industriale, bashkia ka dy impiante industriale ACR (prodhimi i Ferro-kromit) dhe Kurumi (Prodhimin e çelikut), të cilat janë klasifikuara për shkarkimet në atmosferë, si burime pikësore të shkarkimeve}, kontribuojnë fuqishëm në ndotjen e ajrit, duke shkaktuar probleme të frymëmarrjes, në veçanti të fëmijët e vegjël dhe të moshuarit.

Është vërejtur se bashkia e Elbasanit devijon në mënyrë të konsiderueshme nga kushtet që gjenden në aglomerate të tjera të vendit, të madhësisë së ngjashme, pasi gjendja morfologjike e

qytetit ka të ngjarë të favorizojë stanjacionin e ndotësve, dhe ndikimi mbi cilësinë e ajrit të qytetit nga aktivitetet industriale të mbetura dhe e fabrikave të reja të krijuara, është e lartë. Kjo çështje ndikoi fuqishëm në klasifikimin e zonës së Elbasanit, si një zonë me rrezik të lartë (zona A) gjatë zhvillimit të PKCA-së.

3.2.2 Zone B: Njësitë bashkiake të Fierit, Durrësit, Vlorës, Shkodrës, Korçës, Patosit dhe Ballshit

Zona B përbëhet nga 9 njësitë bashkiake:

- Durrësi: popullsia totale është 113249. Zona metropolitane ka një popullsi prej 265,330. Në Durrës është porti kryesor i Shqipërisë.

- Fieri: popullsia totale është 55.845. Fieri është një qytet i rëndësishëm industrial. Me qytetet e Patosit dhe Ballshit, Fieri është qendra e naftës, bitumit dhe industrisë kimike në Shqipëri.

- Shkodër: popullsia totale është 77.075.

- Korçë: popullsia totale është 51.152. Korça është qyteti i gjashtë më i madh në Shqipëri. Korça ka fituar një kapacitet të konsiderueshëm industrial.

- Vlora: është qyteti porti i dytë për nga madhësia në Shqipëri. Popullsia totale është 79.621. Vlora ka një sektor të rëndësishëm si peshkimi, si dhe sektorët e prodhimit të naftës industriale, gazit natyror, bitumit dhe kripës.

Ndryshe nga Zona A, e cila mbulon territoret e dy bashkive të Tiranës dhe Elbasanit, Zona B mbulon një territor të fragmentuar dhe përkufizimi i 9-të njësive të saj bashkiake bazohet në nivelin e perceptuar të ashpërsisë së ndikimit të kundërt të ndotësve të ajrit. Zona B përfshin të gjitha njësitë bashkiake, për të cilat tashmë është regjistruar një tejkalim i standardeve të cilësisë së ajrit, për të paktën një substancë ndotëse, ose ekziston një rrezik i lartë për të kaluar një ose më shumë standarde.

Përcaktuesit e rrezikut janë me prejardhje të ndryshme, por të ndërlidhura. Për pjesën më të madhe, këto rreziqe përfaqësohen nga burimet kryesore të ndotjes industriale të Shqipërisë. Nga ana tjetër, rreziku është shumë i lidhur me nivelin e urbanizimit që çon në përfshirjen praktikisht të të gjitha qendrave rajonale me më shumë se 30.000 banorë, dhe në të cilën prania e madhe e popullsisë nënkupton (apo është pasojë e) vendndodhjen e infrastrukturës kryesore dhe zhvillimin komercial të madh të aktiviteteve. Për zonën B, përveç burimeve kryesore të ndotjes nga industrinë kryesore, trafiku rrugor dhe burimet pikësore relativisht të vogla japin kontribute të mëdha.

3.2.3 Zone C: Territori i mbetur i vendit

Zona C, mbulon një sipërfaqe prej 26395 Km² të vendit dhe ka një popullsi prej 1,701,873 njerëz (65% të gjithë popullsisë), bëjnë pjesë bashkitë e mbetura të Shqipërisë (nuk përfshihen në zonat A dhe B). Ky territor paraqet nivele të ndryshme të cilësisë së ajrit, por në përgjithësi ajo nuk konsiderohet si e mundshme, që ndotësit kryesorë në ajrin e ambientit në Zonën C të kenë mundësi të tejkalojnë standardet përkatëse.

Shumica e vlerave të vlerësuara të ndotësve kanë tendencë të jenë dukshëm më të ulëta se pragu i sipërm i vlerësimit. Megjithatë, siç është theksuar në kapitullin për vlerësimin e cilësisë së ajrit, ekziston në veçanti për ndotësit sekondarë (ose që rrjedhin nga transformimet kimike në atmosferën të ndotësve primarë) një përqendrim i lartë (PM₁₀ dhe NO₂), që mbulon pjesën më të madhe të territorit.

Duke pasur parasysh se kuadri aktual ligjor parashikon zbatimin e masave për ruajtjen më të mirë të cilësisë së ajrit të ambientit, në përputhje me zhvillimin e qëndrueshëm të vendit, është konsideruar e domosdoshme, për të siguruar masat parandaluese edhe për këto komuna, me qëllim për të ruajtur dhe përmirësuar, aty ku është e mundur, një nivel të mirë të cilësisë së ajrit.

4. Plani i masave

Arritja e një përmirësimi të përgjithshëm në cilësinë e ajrit, si dhe arritja e objektivave të përcaktuara nga BE-ja dhe në legjislationin kombëtar në lidhje me reduktimin e shkarkimeve, përcaktohet nga një sërë faktorësh që varen jo vetëm nga iniciativat kombëtare, por edhe nga politikat dhe ndërhyrjet në nivel të BE-së.

Duhet theksuar se masat e parashikuara në listën e mëposhtme, sigurisht nuk janë shteruese, dhe mund të zbatohen ose të rishikohen në lidhje me evoluimin e teknologjisë, përmirësimin e rregulloreve dhe mundësive të ndryshme; kërkimin dhe në mënyrë të veçantë, përfshirjen e një monitorimi efektiv dhe të vazhdueshëm të masave të nevojshme, të mbështetura nga përditësimi i inventarit të shkarkuesve.

Masat e identifikuar, edhe pse në mënyra të ndryshme - duke pasur parasysh problemet e ndryshme ekzistuese - ndikojnë në të gjithë vendin, me qëllim për të arritur objektivat e përgjithshme të planit: përmirësimin e cilësisë së ajrit, në zonat dhe grumbullimet ku ka tejkalimet të kufirit ligjor, si dhe ruajtjen dhe përmirësimin, kur është e mundur, e statusit të cilësisë së ajrit, në Zonat B dhe C më pak të ndikuara.

Masat e propozuara përfshijnë masa afatshkurtra (2020-2022) dhe afatmesme (2023-2026). Masat afatshkurtra duhet të zbatohen menjëherë mbas miratimit. Pritet që zbatimimi i masave afatshkurtra të fillojë brenda një viti nga miratimi i këtij plani. Masat afatmesme duhet të zbatohen nga ana tjetër, kur planifikimi dhe financimi i duhur i dedikuar për çdo masë, të bëhet i disponueshëm.

4.1 Reduktimi i burimeve difuze

4.1.1 Reduktimi nga shkarkimet e trafikut

Me zvogëlimin e industrive të mëdha prodhuese dhe aktiviteteve përpunuese që nga viti 1990 dhe gjenerimin e një përqindjeje të lartë të energjisë kombëtare nga hidrocentralet (krahasuar me vendet e BE-së), sektori i transportit është i njohur si sektori që ka ndikimin kryesor në cilësinë e ajrit në zonat urbane në Shqipëri, dhe është pranuar tashmë, që trajtimi i problemit të transportit është çelësi për përmirësimin e cilësisë së ajrit në qytete.

Trajtimi i sfidave të menaxhimit të trafikut të bashkive, lidhet me administratat e njërive bashkiake dhe me planet e tyre lokale të veprimit për cilësinë e ajrit. Planit Kombëtar i Menaxhimit të cilësisë së ajrit, thekson lidhjen mes politikës së trafikut dhe cilësisë së ajrit, si element kyç në përmirësimin e cilësisë së ajrit në mjedis.

Sfida kryesore në lidhje me cilësinë e ajrit është për të siguruar përputhshmërinë me vlerat ditore dhe vjetore kufi për grimcat (PM_{10} dhe $PM_{2.5}$) dhe dyoksidit të azotit (NO_2). Nivelet e këtyre parametrave shpesh kanë tejkaluar vlerat kufi ligjore në vitet e fundit, dhe ka një rrezik se, në mungesë të masave efektive, kjo tendencë do të vazhdojë edhe në të ardhmen.

Masat që ndihmojnë në reduktimin e densitetit të trafikut, bllokimeve të trafikut, të promovimit të efikasitetit të karburantit dhe investimet e vazhdueshme në transportin publik, janë një ndihmë e madhe në trajtimin e çdo problemi të mundshëm të cilësisë së ajrit në të ardhmen. Masat e mundshme të cilat do të ndihmojnë në përmirësimin e standardeve të cilësisë së ajrit urban janë:

- Reduktimi i shkarkimeve të automjeteve;
- Ulja e numrit të makinave në qytet;
- Përmirësimi i transportit publik;
- Menaxhimi i rrjetit rrugor;
- Promovimi i teknologjive të pastra dhe burimeve alternative të transportit;
- Nxitja e kalimit nga përdorimi i autoveturave private, drejt përdorimit të transportit publik;
- Promovimi i çiklizmit;
- Masat rregullatore të taksave mbi “tarifat efikase dhe stimuj për rinovimin e flotës”.

Nëse rritja e përdorimit të automjeteve, në bashkitë më të mëdha të Shqipërisë, nuk kufizohet, dhe krijimi çdo ditë e më shumë i hapësirave të parkimit të automjeteve, do të sjellë që brenda pak vitesh problemet e trafikut të rriten.

Në terma afatmesëm do të jetë e nevojshme- zvogëlimi dhe kufizimi i trafikut në zonat urbane, duke zbatuar rregulla strikte të parkimit, tarifave të parkimit etj. Nëse numri i automjeteve do të rritet si në vitet e fundit, trafiku në pjesën qendrore të bashkive të mëdha, do të shkaktojë një numër të madh të bllokimeve të trafikut, shumë më keq se sot, dhe koha e transportit do të rritet në mënyrë të konsiderueshme.

Transporti publik dhe potenciali për çiklizëm të sigurt duhet të përmirësohet, për të kompensuar rritjen e numrit të automjeteve.

Është e rëndësishme të theksohet se kufizimet për përdorimin e automjeteve private do të shkaktojë rezistencë, pasi individët nuk do të jenë gati të heqin dorë nga përdorimi i automjeteve të tyre personale, pa një alternativë e cila punon në mënyrë efikase, dhe që ka në të njëjtën kohë, ndikim minimal në ndotjen e ajrit.

Një reformë në transportin publik është e nevojshme dhe duhet të përfshijë zëvendësimin e të gjithë autobusëve nën euro III, dhe të sigurohet një freskim i vazhdueshëm i flotës me standardet minimale të zbatueshme në Direktivat Evropiane dhe rregulloret.

Masat rregullatore të taksave mbi “tarifat efikase dhe stimuj për rinovimin e flotës”, të parashikuara në Planin e Transportit të Qëndrueshëm (STP), janë të përshtatshme, për të inkurajuar alternativat zëvendësimit të automjeteve të vjetra.

4.1.2 Përmirësimi i kontrollit të cilësisë së lëndës djegëse

Është një domosdoshmëri e madhe kontrolli, monitorimi dhe zbatimi i standardeve më të mira të cilësisë së karburantit në Shqipëri, për shkak të faktit se ka shumë ankesa për cilësinë e karburanteve në treg. Argumenti kryesor i shitësve të makinave është se nuk ka karburant, sipas specifikimeve të reja EURO, për makinat moderne të fundit të importuara nga ana e tyre në tregun shqiptar. Si pasojë, një kontroll i rregullt i cilësisë së lëndës djegëse, si dhe përgatitja e raportimit kombëtar vjetor mbi të dhënat e cilësisë së karburanteve, në përputhje me një format të përbashkët për dorëzimin e përmbledhjeve të të dhënave kombëtare të cilësisë së karburanteve në përputhje me ato të BE-së (2002 vendimi / 159 / EC), është një domosdoshmëri e madhe. Standardet për shkarkimet e automjeteve të kombinuara me lëndë djegëse të pastra, me përmbajtje të ulët squfuri, do të jetë një hap i madh, drejt përmirësimit të cilësisë së ajrit dhe reduktimit të ndikimeve shëndetësore. Standardet e automjeteve nuk do të jenë aq efektive, pa standarde po aq të rrepta të cilësisë së karburantit.

Tabela 10: Masat për reduktimin e shkarkimeve nga trafiku

Masat	Veprimi	Territori i aplikimit	Përgjegjësitë	Data e zbatimit
Inkurajimi i kalimit nga përdorimi i automjeteve private drejt llojeve të tjera të udhëtimit dhe nxitjen e përdorimit të transportit publik për të reduktuar shkarkimet e automjeteve dhe për të përmirësuar cilësinë e ajrit.	<ul style="list-style-type: none"> o Promovimi dhe inkurajimi i lehtësirave në çiklizëm brenda zonave të banuara, për të mundësuar rrugë të sigurt çiklizmi nga shkollat lokale dhe dyqanet. Theksi do të jetë në inkurajimin e përdorimit të çiklizmit që do të zvogëlojë volumin e makinave private që udhëtojnë gjatë periudhës së pikut të trafikut në mëngjes. o Përgatitja dhe zbatimi i planit të transportit për një rrjet strategjike të rrugëve të biçikletave dhe rrugëve të çlodhjes. Ky plan duhet të përfshijë kushte më të sigurt për biçikletat, përmirësime në parkim të biçikletave dhe komunikim të përshtatshëm mes çiklizmit dhe mënyrave të tjera të udhëtimit. Ky plan duhet gjithashtu, të japë vëmendjen e duhur masave të përshtatshme për qetësimin e trafikut, në zonat e banuara, në afërsi të rrugës, për të parandaluar një përkeqësim në cilësinë e ajrit. o Promovimi dhe inkurajimi i rrugëve të sigurt dhe të përshtatshme për të ecur nga shkollat dhe dyqanet në zonat e banuara me theks të veçantë në sigurimin e rrugëve alternative 'të sigurt' për udhëtime të shkurtra, zakonisht më pak se 1-2 km gjatësi. o Mbështetje dhe inkurajim në zbatimin e shpejtë të korridoreve cilësore të autobusëve dhe masave të tjera prioritare për autobusët, përgjatë rrugëve kryesore të trafikut. o Sigurimi i lehtësirave të shërbimit të autobusëve ndërurban dhe shërbimeve hekurudhore periferike, për të lehtësuar lëvizjen për në/ dhe nga puna. o Futja e politikave me fokus tarifave e përdorimit të rrugëve për automjetet private. 	Zona A dhe B	bashkitë njësitë bashkiake ministra përgjegjëse për transportin	2019-2025
Menaxhimi dhe kontrolli i rrjedhës së trafikut në mënyrë që të shmangët bllokimi i automjeteve dhe qëndrimi i zgjatur në	<ul style="list-style-type: none"> o Adresimi i propozimeve mbi masat e qetësimit të trafikut, për të kufizuar volumin e trafikut që kalon përmes zonave të banuara ose në afërsi, ose si një mjet për të shmangur kryqëzime të mëdha 	Zona A dhe B	bashkitë njësitë bashkiake ministra përgjegjëse për transportin Policia e Shtetit	2019-2022

<p>kryqëzimet e rrugëve dhe në zonat urbane, duke përmirësuar cilësinë e ajrit në këto vende.</p>	<p>rrugore.</p> <ul style="list-style-type: none"> o Promovimin e planeve për futjen e qelizave mjedisore të trafikut (ETC) në qendrat urbane. Monitorimi i fluksit të trafikut në zonat e afërta për të siguruar se nuk ka ndikim negativ në cilësinë e ajrit o Vlerësimi i futjes së strategjive të menaxhimit të trafikut, si një mjet për të parandaluar një përkeqësim të mëtejshëm në cilësinë e ajrit në "pikat e nxehta". o Promovimi i përmirësimit të kulturës së trafikut do të jetë për arsye shëndetësore dhe sigurie. Policia është pala më e rëndësishme e interesuar, në lidhje me sigurinë e trafikut. o Shkelje të rënda të ligjeve të trafikut, sidomos në lidhje me sigurinë për përdoruesit e rrugëve të lehta, do të ndëshkohen me gjobë dhe / ose kufizime. 			
<p>Rregullimi dhe kufizimi i shkarkimeve nga të gjitha mjetet motorike.</p>	<ul style="list-style-type: none"> o Forcimi i kontrolleve vjetore të detyrueshme të shkarkimeve të gazta në të gjithë vendin, për të gjitha automjetet në pronësi të drejtuesve (motoçikleta / makina - private / publike). o Ndalimi i qarkullimit për të gjitha automjetet private dhe publike që nuk janë në gjendje të mirë, ose që tejkalojnë vlerën e përcaktuar të kufirit të shkarkimeve. o Pajisja e inspektorëve me mjete më të mira dhe pajisje për testimin e shkarkimeve. o Rritja e numrit të kontrolleve në rrugë. 	<p>Të gjitha zonat</p>	<p>ministra përgjegjëse e Transportit</p> <p>Inspektorati Shtetëror I Mjedisit, Pyjeve dhe Ujërave</p>	<p>2025</p>
<p>Promovimi i përdorimit të automjeteve me ndikim të ulët.</p>	<ul style="list-style-type: none"> o Të nxitet blerja e automjeteve elektrike. o Krijimi i rrjetit shpërndarës për karikimin elektrik. o Lehtësimi në rritjen e shpërndarjes së stacioneve të mbushjes me ndikim të ulët (GLN dhe metan). o Sigurimi i karburantit me përmbajtje të ulët të squfurit dhe me cilësi të lartë (në nivel me MS-të) të përdoret në të gjitha mjetet e transportit. 	<p>Të gjitha zonat</p>	<p>- Ministria e Financës dhe Ekonomisë, nëpërmjet politikave lehtësuese të taksimit;</p> <p>- Pushteti vendor/Bashkitë/Iniciativë Private</p> <p>MIE, si ministria përgjegjëse e Transportit</p> <p>- MIE, dhe MFE/Dogonat/Inspektorati përgjegjës për kontrollin e karburanteve</p>	<p>Pas 2022</p>
<p>Kontrolli dhe reduktimi i</p>	<p>o Verifikimi i rregullt i testimit të shkarkimeve të automjetit,</p>	<p>Zona A dhe B</p>	<p>MIE, Bashkitë, njësitë bashkiake</p>	<p>Pas 2022</p>

shkarkimeve nga automjetet e shërbimit publik.	<p>autobusëve dhe flotës së automjeteve, për të kufizuar dhe për të reduktuar shkarkimet e grimcave dhe ndotësve të tjerë të ajrit.</p> <ul style="list-style-type: none"> o Mbështetje për zëvendësimin e stokut të vjetër të automjeteve, taxi, autobusë dhe kamionë. o Inkurajimi i programeve për konvertimin e motorit ekzistues në automjete, në autobusë dhe kamion për GLN-ë ose metan. o Përtëritja e flotës së automjeteve të përdorura nga organet publike, koncesionarët e shërbimeve publike dhe kompanive komunale/shërbimeve (operatorët e transportit, grumbullimit të mbeturinave, pastrimit të rrugëve, operatorët e rrjetit të energjisë, burimeve ujore, autobus shkolla) me automjete me ndikim të ulët / zero në mjedis. 		Koncesionarët e shërbimeve publike	
Hartimi i një strategjie afatshkurtër të menaxhimit për automjetet komerciale.	<ul style="list-style-type: none"> o Kufizimet për automjetet më ndotëse në qendrat urbane të njësisive bashkiake, gjatë ditëve të javës (kufizimet mbulojnë automjetet e klasifikuara euro1 dhe euro2). o Zhvillimi i zonave “vetëm për ecje / çiklizëm”, në qytetet kryesore të Zonave A dhe B. o Përgatitja e propozimeve për të rregulluar lëvizjen e automjeteve të rënda që transportojnë mallra nëpër zonat e banuara dhe zonat e shitjes me pakicë. o Përcaktimi i rrugëve prioritare për automjete të tilla që udhëtojnë për në/ dhe nga portet. o Kufizimi, aty ku shihet e nevojshme, i vendeve dhe periudhave gjatë ditëve të javës, se kur do të lejohet ngarkimi/shkarkimi për të reduktuar bllokimet e trafikut në qendrat urbane. 	Zona A dhe B	Bashkitë Njësitë bashkiake	2022-2023
Kufizimi dhe zvogëlimi i nivelit të parkimit në rrugë dhe jashtë rrugës, në qendrat urbane, për të reduktuar volumet e trafikut dhe shkarkimet e automjeteve.	<ul style="list-style-type: none"> o Promovimi i parkimeve të kufizuara në qendër të bashkisë, për të reduktuar ngjeshjen e shkaktuar nga automjetet private dhe shkarkimet e automjeteve. Masat e propozuara mund të përfshijnë ngritjen tarifës së parkimit në rrugë, zbatimin e rregulloreve për parkimet e kufizuara, në zona larg qendrës së bashkisë, dhe dekurajimi i parkimit në rrugë, gjatë gjithë 	Zona A	Bashkitë Njësitë bashkiake	2023

	<p>ditës.</p> <ul style="list-style-type: none"> o Ulja e numrit të parkimeve 'pa pagesë' në rrugë, në qendër të bashkisë dhe në zonat e afërta. o Futja e një sistemi për të promovuar zonat e parkimit privat. o Futja e tarifës së parkimit me një përqindje të caktuar e cila do të shkojë drejt investimeve të mëtejshme për përmirësimin e parkimit. o Caktimi i terminaleve të autobusëve jashtë qendrës së qytetit për udhëtarët. 			
Ndërtimi i hapësirave të gjelbëruara përgjatë rrugëve kryesore të trafikut	<ul style="list-style-type: none"> o Ndërtimi i zonave me gjelbërim të përjetshëm me një përthithje të lartë përgjatë rrugëve kryesore të trafikut 	Të gjitha zonat	MIE, si ministria përgjegjëse e Transportit, NjQV	2024
Tarifat bazë efektive dhe stimujt për rinovimin e flotës (Plani i Qëndrueshëm i Transportit)	<p>Rishikimi i sistemit aktual të taksave të automjeteve në Shqipëri si:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Aplikimi i taksës për të gjitha automjetet në mënyrë të pavarur nga mosha, por në mënyrë proporcionale në nivelin e teknologjisë dhe nivelin e shkarkime të vetë automjetit. o Rritja e taksave në proporcion me cilndrat/ madhësinë e motorit. o Gradualisht përjashtimi nga taksat i automjeteve të reja me ndotje të ulët (si Euro VI dhe V ose automjetet hibride / elektrike). 	Të gjitha zonat	MIE, si ministria përgjegjëse e Transportit ministria përgjegjëse e mjedisit ministria përgjegjëse e financës	
Sigurimi i inspektimit dhe zbatimi i legjislacionit që lidhet me cilësinë e karburanteve të jetë sa më efektive.	<p>Baza e të dhënave për cilësinë e karburantit e zhvilluar dhe e përditësuar çdo vit; inspektime dhe kontrole në:</p> <ul style="list-style-type: none"> - vendet e tregtimit, vendet industriale dhe të ruajtjes dhe subjektet që ngarkojnë, shkarkojnë, mbushin, transportojnë dhe përdorin vajra të lëngshme në të cilat kanë tanket e magazinimit; - të naftës; - stacionet e benzinës; - kamionet-me depozitë/tanke. <p>Kontrolli përfshin:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kontrolli i deklarimit të disponueshmërisë - Dokumentet e regjistrimit të kompanisë - Të mostrave përfaqësuese - Dorëzimi i mostrave në laboratore të akredituara - Vlerësimi i rëndësisë për cilësinë e karburanteve 	Të gjitha zonat	ministria përgjegjëse e energjisë dhe industrisë Inspektorati Shtetëror Teknik dhe Industrial	2019-2024

--	--	--	--	--

4.1.3 Reduktimi i shkarkimeve nga zhvillimi urban dhe ndërtimi

Aktivitetet e ndërtimit janë zhvilluar në nivele shumë të rëndësishme, në dekadën e fundit, në të gjithë Shqipërinë, dhe veçanërisht në qytetet e mëdha. Përfitimet nga ky zhvillim janë shumë të rëndësishme, por niveli i shqetësimit të vazhdueshëm të publikut në lidhje me problemet e cilësisë së ajrit me këtë sektor, nuk mund të injorohet. Sektori i ndërtimit vazhdon të jetë një burim i madh i ndotjes së ajrit, siç janë ndërtimet shumë dinamike dhe aktivitetet e ndërtimit në Tiranë dhe në bashkitë e tjera kryesore të Shqipërisë, duke kontribuar në mënyrë të konsiderueshme në përqendrimet të larta të PM-së në qytetet e mëdha.

Nuk ka dyshim se industria e ndërtimit kontribuon me shkarkime të larta të PM-së dhe, në qoftë se shkarkimet nuk ulen, rizezullimi i grimcave të ngurta të imta mund të kontribuojë në përqendrimet të larta të niveleve të matura të PM₁₀-s dhe PM_{2.5}.

Në të gjitha bashkitë e mëdha të Shqipërisë duhet të ketë një konsistencë nëpërmjet:

- Kërkesave për zhvilluesit që të hartojnë një plan të dokumentuar, për të reduktuar pluhurin dhe shkarkimet në ajër, gjatë ndërtimit dhe gjatë shkatërrimeve
- Ndikimit në dhënien e punëve publike, kompanive që përdorin mënyra/mjete miqësore me mjedisin.

Shkarkimet nga industria e ndërtimit janë një kërcënim për cilësinë e ajrit në Zonat A dhe B. Strategjitë specifike në linjë me këto shkarkime, janë të përfshira në këtë plan, si masa prioritare me kohë të caktuar zbatimi.

Një çështje dytësore në lidhje me ndërtimin e ndërtesave të reja dhe rinovimin e ndërtesave të vjetra, është dhe futja e një sistemi efektiv izolimi, i cili në shkallë të parë do të rezultojë në një reduktim të përdorimit të energjisë, veçanërisht për ngrohjen dhe ujin e nxehtë, dhe si pasojë kjo do të shoqërohet me uljen e shkarkimeve ndotëse në ajër. Sigurimi I materialeve promovuese, këshilla ve, stimujve dhe granteve, do të ndihmojë në këtë proces.

Nxitja e përdorimit të burimeve të qëndrueshme, të ripërtëritshme të energjisë {turbinat me erë, panelet diellore, sistemet e energjisë gjeotermale, për të gjitha ndërtesat e reja dhe të rinovuara, private dhe publike (shtëpi, apartamente, hotele, spitale, zyra, shkolla etj.)}.

Promovimi dhe dhënia e granteve, konsiderohet e nevojshme, për përdorimi e instalimeve më efikase dhe më eficiente të shtëpisë, zyrës, hotelit etj., siç janë sobat me djegie me energji më të efektshme, djegia e vajit dhe gazit, ngrohje të ujit me panele dhe rrethorë të përshtatshëm të lidhur me kursimet e energjisë.

Tabela 11: Masat për reduktimin e shkarkimeve nga zhvillimi urban dhe ndërtimi

Masat	Veprimet	Territori i aplikimit	Autoritetet kompetente	Data e zbatimit
Përmirësimi i planifikimit urban.	<ul style="list-style-type: none"> ○ Inkurajimi për zhvillimin e rezidencave publike dhe private afër rrugëve të transportit publik, për të reduktuar varësinë nga makinat private për të shkuar dhe ardhur nga puna. ○ Inkurajimi i veprimtarive ekonomike 'home-based', ku për shkak të natyrës dhe shkallës së tyre, ato mund të vendosen lehtësisht, pa dëmtuar zonat e banuara. ○ Inkurajimi i zhvendosjes së godinave të bizneseve që janë në zonat e banuara dhe që seriozisht pengojnë arritjen e objektivave të cilësisë së ajrit në këto zona banimi. 	Zonat A dhe B	MIE, si ministria përgjegjëse e transportit dhe infrastrukturës bashkitë	Nga viti 2023

<p>Kërkesat për zhvilluesit që të hartojnë një plan të dokumentuar për të reduktuar pluhurin dhe shkarkimet në ajër, gjatë ndërtimit dhe rrënitimit.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ Shqyrtimi i të gjitha çështjeve që kanë të bëjnë me zhvillimet e reja të mëdha, për të siguruar që çdo shkarkim në atmosferë nga zhvillimi, nuk rezulton me ndryshimin e cilësisë së ajrit, si dhe nuk tejkalon vlerat e synuara të përcaktuara në planin e menaxhimit. ○ Te kërkohet që propozimet e planifikimit, për zhvillimin e vendeve periferike, apo fushave të gjelbërta, që kërkojnë një deklaratë të ndikimit në mjedis, të adresojnë ndikimin lokal të ndryshimeve, të fluksit të trafikut, në cilësinë e ajrit. ○ Te kërkohet që informacioni i përshtatshëm mbi ndikimin në cilësinë e ajrit, të zhvillimeve të reja, të paraqitet si pjesë e procedurës së vlerësimit të mjedisit, sipas dispozitave të legjislacionit për Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis dhe në përputhje me procedurat e lejeve të ndërtimit. ○ Marrja e masave që konsiderohen të përshtatshme, për të parandaluar një shqetësim të krijuar nga shkarkimet e pluhurit, që ndodhin gjatë aktiviteteve të ndërtimit / apo prishjeve në zonën e tyre funksionale. 	<p>Zonat A dhe B</p>	<p>nie, si ministria përgjegjëse e transportit dhe infrastrukturës bashkitë Mb/IKMT</p>	<p>Pas vitit 2022</p>
<p>Ndikimi në dhënien e punëve publike, kompanive që përdorin menyra/mjete ekologjikisht miqësore.</p>	<p>Te kërkohet, kur është e nevojshme, që një plan i dokumentuar është dorëzuar, duke treguar masat për parandalimin dhe reduktimin e shkarkimeve paraprake të pluhurit dhe grimcave në ajër, për kryerjen e aktiviteteve që mund të rezultojnë në bezdisje.</p>	<p>Të gjitha zonat</p>	<p>ministria përgjegjëse e infrastrukturës bashkitë</p>	<p>2020</p>
<p>Ndalimi I djegies në natyrë, në veçanti në fushat e ndërtimit të materialeve të mbetura.</p>	<p>Të Intensifikohet kontrolli nga sektori mbi ndalimin e djegies në natyrë të mbetjeve.</p>	<p>Të gjitha zonat</p>	<p>ministria përgjegjëse e bujqësisë ministria përgjegjëse e infrastrukturës Inspektorati Shtetëror i Mjedisit, Pyjeve dhe Ujërave bashkitë</p>	<p>2022</p>

4.1.4 Reduktimi i shkarkimeve nga bujqësia

Katër aktivitetet kryesore bujqësore janë të lidhura me prodhimin e gazeve serrë. Këto përfshijnë: menaxhimin e tokës, fermentimin enterik në fermat me kafshë, menaxhimin e plehut organik dhe konsumin e karburantit fosil, për funksionimin e makinerive bujqësore.

Metani (CH₄), amoniaku (NH₃) dhe oksidi i azotit (N₂O) janë tre gazet kryesore, që shkarkohen nga aktiviteti bujqësor. Metani prodhohet kryesisht nga fermentimi enterik dhe menaxhimi i plehut, ndërsa menaxhimi i tokës, nëpërmjet proceseve të tilla si plehërimi, është burimi më i madh i oksidit të azotit. Përveç metanit dhe oksidit të azotit, aktivitetet bujqësore kanë qenë të lidhura me shkarkimet e gazrave dhe ndotësve të tjerë të rrezikshëm. Këta përfshijnë: amoniakun, sulfid hidrogjenin dhe grimcat e ngurta.

Ndalimi i djegies së pakontrolluar i mbetjeve në bujqësi, duhet të jetë prioritet. Kufizimi i aktiviteteve të djegies së gjineshtrës, kashtës, drithërave dhe plastikës, në tokat bujqësore- ku ka të ngjarë të kemi shqetësime- është gjithashtu një prioritet.

Masat për kontrollin e amoniakut nga burimet bujqësore janë të lidhura me zbatimin e Kodit

(manualit) të praktikave të mira bujqësore, duke kufizuar përdorimin e plehrave karbonate të amonit dhe aplikimi i teknikave me pleh të lëngët me shkarkime të ulëta.

Hartimi, publikimi dhe shpërndarja e Kodit të praktikave të mira bujqësore, i fokusuar veçanërisht në Shqipëri, do të përfshijë dispozita për: menaxhimin e azotit, duke marrë parasysh të gjithë ciklin e azotit; strategjitë e të ushqyerit të blegtorisë; teknika të përhapjes së plehut me shkarkime të ulëta; sisteme të ruajtjes së plehut me shkarkime të ulëta; sisteme të strehimit të kafshëve me shkarkime të ulëta; dhe mundësive për kufizimin e shkarkimeve të amoniakut nga përdorimi i plehrave minerale.

4.1.5 “Reduktimi i shkarkimeve dhe menaxhimi i plehut në fermat blegtorale”.

Masat për reduktimin e shkarkimeve nga blegtoria në lidhje me praktikatat e mira të kompostimit të plehut organik dhe ndalimin e evaporizimit të amoniakut në atmosferë, me përmbajtje si më poshtë:

1. Masat parandaluese për mbrojtjen e mjedisit përfshijnë:

a) sigurimi i largimit, të përpunimit, të trajtimit dhe të përdorimit të përshtatshëm të mbetjeve të lëngshme dhe të ngurta.

b) sigurimin e depozitimit të përshtatshëm të mbetjeve të lëngshme dhe të ngurta.

c) trajtimin higjienik të jashtëqitjeve dhe mbetjeve të lëngshme.

c) pakësimin e rreziqeve të infeksionit duke përcaktuar kushte sanitaro-veterinare të përshtatshme në stalla dhe mjedise si mikroklimë, ulje e nivelit të amoniakut, depozitim mbetjesh dhe jashtëqitjesh, pastrim dhe dezinfektim.

d) parandalimin e ndotjes së ujrave nga shkaktarët biologjike.

Dh) masa të tjera sipas përcaktimit të legjislacionit mjedisor në fuqi.

2. Masat parandaluese të përcaktuara në pikën 1 më sipër, merren nga personat juridike dhe fizikë që ushtrojnë veprimtaritë:

a) mbarshkrimin e kafshëve.

b) përdorim, transport, tregtim kafshësh.

4.1.6 Reduktimi i shkarkimeve nga djegia e druve të zjarrit

Shumica e konsumatorëve të druve të zjarrit nuk dinë ose nuk janë të interesuar të njihen, se si të përfitojnë në mënyrë efikase, nga përdorimi i druve të zjarrit, ose nuk e konsiderojnë atë një fushë prioritare. Disa nuk kanë pajisjet e nevojshme (p.sh. soba efikase, vende të përshtatshme për ruajtjen e druve të zjarrit etj.), ndërsa të tjerët nuk kanë njohuritë e duhura për këtë çështje. Përmirësimi i efikasitetit të energjisë që rrjedhë nga drutë e zjarrit, është i rëndësishëm. Për këtë arsye, një fushatë ndërgjegjësimi publik është propozuar së bashku me disa projekte pilot, demonstruese të praktikës së mirë. Për familjet që përdorin dru zjarri, veçanërisht për ngrohjen dhe prodhimin e ujit të ngrohtë, si dhe me ndërtimin e ndërtesave të reja dhe rinovimin e ndërtesave të vjetra, është e nevojshme të futet një sistem më efektiv i izolimit, i cili në shkallë të parë do të rezultojë në një reduktim të përdorimit të energjisë, sidomos për ngrohjen dhe ujin e nxehtë, dhe si pasojë zvogëlon shkarkimet ndotëse të lidhura me ajrin. Është e domosdoshme që ministria përkatëse të sigurojë materiale promocionale, këshilla, stimuj dhe grante, të cilat të jenë të zbatueshme. Përveç kësaj, në bashkëpunim me industrinë e ndërtimit është e nevojshme të nxitet përdorimi i burimeve të qëndrueshme, të ripërtëritshme të energjisë {turbinat me erë, panelet diellore, sistemet e energjisë gjeotermale, për të gjitha ndërtesat e reja dhe të rinovuara, private dhe publike (shtëpi, apartamente, hotele, spitalet, zyra, shkollat etj.)} Përsëri, është e domosdoshme që ministria përkatëse të sigurojë materiale promovuese, këshilla, stimuj dhe grante, të cilat të jenë të zbatueshme.

Në konsultim me industrinë e ndërtimit dhe Ministrinë përgjegjëse për Energjinë, duhet të ketë një promovim pro-aktiv të përfitimeve, si dhe aplikimin e ndihmës për grante, sikurse konsiderohet e nevojshme për të nxitur instalime shtëpiake më efikase dhe më eficiente, të tilla si: soba me djegie më efikase të drurit, soba të naftës dhe gazit, ngrohës të ujit (nxehësit e zhytjes), si dhe aparatura më efikase për kursimin e energjisë (makinalarëse, lavastovilje, frigoriferë, televizorë, soba, llamba etj.)

Tabela 12: Masat për reduktimin e shkarkimeve nga bujqësia

Masat	Veprimet	Territori i aplikimit	Autoritetet kompetente	Data e zbatimit
-------	----------	-----------------------	------------------------	-----------------

Ndalimi i djegies në natyrë i materialeve të mbetura.	Te Intensifikohet kontrolli mbi ndalimin e djegies në natyrë të mbetjeve.	Të gjitha zonat	ministra përgjegjëse e bujqësisë ministra përgjegjëse e transportit dhe infrastrukturës Inspektorati Shtetëror I Mjedisit, Pyjeve dhe Ujërave	2022
Kufizimi i aktiviteteve të djegies së gjineshtrës, kashtës dhe drithërave në tokat bujqësore, ku ka të ngjarë të kemi shqetësime.	<ul style="list-style-type: none"> o Të kërkohet, kur është e nevojshme që një plan për qëllimin e kryerjes së djegies në natyrë në tokat bujqësore është paraqitur paraprakisht në seksionin e mjedisit, për djegien e gjineshtrës, kashtës dhe drithërave të tjera për të parandaluar tymin e gjeneruar nga këto aktivitete, duke krijuar një shqetësim të komunitetit lokal, ose një rrezik për përdoruesit e rrugës. Duhet të jepen madhësia e zonës për t'u djegur, masa për të kontrolluar djegien dhe masat e sigurisë nga zjarri, si dhe orari i propozuar për djegien. o Të kërkohet që pas përfundimit të djegies së kashtës dhe drithërave, hiri i mbetur duhet të futet në tokë, për të parandaluar një shqetësim lokal nga pluhuri. o Të promovohet realizimi i instalimeve për rikuperimin dhe ripërdorimin e biogazit nga fermat blegtorale. 	Të gjitha zonat	ministra përgjegjëse e bujqësisë bashkitë	2022-2023
Realizimi i instalimeve për rikuperimin dhe ripërdorimin e biogazit nga bagëtitë.	<ul style="list-style-type: none"> o Të sigurojë stimuj për fermerët që realizojnë instalime për ripërdorimin e biogazit nga bagëtitë. 	Të gjitha zonat	ministra përgjegjëse e bujqësisë ministra përgjegjëse e financës	2023
Vendosja/Ngritja e Kodit të praktikave të mira bujqësore.	<ul style="list-style-type: none"> o Hartimi, publikimi dhe shpërndarja e Kodit të praktikave të mira bujqësore. o Trajnimin e fermerëve në zbatim të Kodit të praktikave të mira bujqësore. 		ministra përgjegjëse e bujqësisë	2023
Reduktimi i emetimeve nga drutë e zjarrit.	<ul style="list-style-type: none"> o Fushatë për ndërgjegjësimin e publikut me disa projekte pilot, për zbatimin e praktikave më të mira. 	Të gjitha zonat	ministra përgjegjëse e mjedisit ministra përgjegjëse e energjisë	2020

4.1.7 Reduktimi i shkarkimeve nga burimet difuze industriale

Masat e reduktimit zbatohen për pajisje shumë të vogla të trajtuara si individuale, në mënyrë tipike për instalimet me leje të tipit B dhe C, duke përfshirë: objekte të vogla industriale dhe aktivitete tregtare; prodhimin e tullave, prodhimin e çimentos, prodhimin e betonit, fonderitë me ngjyra, ushqim, pije dhe prodhuesit e duhanit, galvanizimin (veshje e objekteve metalike me zink), fonderitë me ngjyra, fabrikat e prodhimit të bitumit, guroret, lëndët e drurit dhe objektet/pajisjet e përpunimit të drurit.

Tabela 13: Masat për reduktimin e shkarkimeve nga burimet difuze industriale

Masat	Veprimet	Territori i	Autoritetet	Data e
-------	----------	-------------	-------------	--------

		aplikimit	kompetente	zbatimit
Promovimin e përdorimit të burimeve të energjisë së rinovueshme me qëllim përmbushjen e kërkesave të energjisë për ngrohje, ajër të kondicionuar, ndriçim dhe prodhimin e ujit të nxehtë.	- Promovimi i iniciativave për përdorimin e instalimeve të koogjenerimit (në veçanti në objektet publike dhe zonave të reja të zhvillimit të ndërtimit). - Nxitja për eksperimentimin dhe përdorimin e sistemeve fotokatalitike për pakësim të ndotësve.	Të gjitha zonat	ministra përgjegjëse e mjedisit ministra përgjegjëse e infrastrukturës dhe energjisë	2019-2022
Përgatitja e një fushate për matjet, me pajisje portative të monitorimit për vlerësimin e shkarkimeve.	Futja e kontroleve të rregullta dhe periodike të gazrave nga të gjithë fabrikat.	Të gjitha zonat	ministra përgjegjëse e mjedisit ministra përgjegjëse e infrastrukturës dhe energjisë	Pas vitit 2022
Përgatitja e një inventari për të gjitha ndërmarrjet e vogla dhe të mesme të regjistruara.	- Futja e legjislacionit për të kërkuar nga të gjitha ndërmarrjet tregtare të vogla dhe të mesme që të raportojnë për përdorimin e tyre të energjisë dhe llojin e lëndës djegëse që përdoret për të bërë të mundur kryerjen e një vlerësimi për shkarkimet ndotëse.	Të gjitha zonat	ministra përgjegjëse e mjedisit ministra përgjegjëse e energjisë dhe industrisë	Pas vitit 2022

4.2 Reduktimi i shkarkimeve nga burimet pikësore

Për qëllim të këtij plani, burime pikësore të ndotjes janë të gjitha ato burime që janë të mundura dhe të dobishme të merren në konsideratë në mënyrë individuale, të lokalizuara me anë të koordinatave gjeografike dhe parametrave të shkarkimeve të oxhaqeve, dhe të përcaktuara si shkarkime me më shumë se 90 -100 t / vit, ose me gjenerime të fuqisë së ngrohjes së barabartë me 50 MË, për proceset e djegies.

Është e nevojshme përshtatja e masave që synojnë reduktimin maksimal të mundshëm të ndotësve, nga aplikimi i teknologjive më të mira në dispozicion dhe / ose kërkesat e duhura / kufizimet që verifikojnë paraprakisht se shkarkimet e reja nuk kontribuojnë në rritje të ndjeshme në nivelet e përqendrimit të përgjithshëm të territorit.

Tabela 14: Masat për reduktimin e shkarkimeve nga burimet pikësore

Masat	Veprimet	Territori i aplikimit	Autoritetet kompetente	Data e zbatimit
Vendosja e lartësisë minimale nga toka për oxhaqet dhe shtëllungat në të gjitha instalimet me leje të tipit A.	<ul style="list-style-type: none"> o Përcaktimi i teknikave më të mira të mundshme TMM (TMM) për kategoritë e aktiviteteve të tipit A, ose për një instalim të veçantë. o Përcaktimi dhe zbatimi i një programi vjetor të kontrollit të shkarkimeve nga impiantet industriale subjekt të lejes së tipit A. o Verifikimi dhe kontrolli i të gjitha instalimeve industriale të tipit A. 	Të gjitha zonat	ministra përgjegjëse e mjedisit Inspektorati Shtetëror i Mjedisit, Pyjeve dhe Ujërave	2019-2022

Rishikimi i kushteve të lejes për instalimet ekzistuese të tipit A ose B.	<ul style="list-style-type: none"> o Verifikimi nëse të gjithë operatorët e një instalimi ekzistues të tipit A ose B, kanë dorëzuar kërkesën për rishikimin e kushteve të licencës ekzistuese në AKM-ë përmes QKB-së. o Rishikimi e kushteve për të gjitha lejet e Tipit A dhe B. 		ministra përgjegjëse e mjedisit dhe institucionet e saj të varësisë	2020-2022
Ndihmesa e biznesit (a) për të minimizuar ndikimin negativ në mjedis nga operacionet e tyre që shkaktojnë ndotje në ajër, ujë ose tokë); (b) për të qenë në përputhje me ligjet e aplikueshme, rregulloret dhe kërkesat e tjera të orientuara për mjedisin, dhe (c) për t'u përmirësuar vazhdimisht sa më sipër.	<ul style="list-style-type: none"> o Promovimi për pajisjen me certifikatën e cilësisë së mjedisit ISO 14001 midis komunitetit të biznesit. o Iniciativa për zbatimin e të gjitha zgjidhjeve të mundshme për të reduktuar shkarkimet nga oxhaqet. 	Të gjitha zonat	ministra përgjegjëse e energjisë dhe industrisë ministria përgjegjëse e mjedisit ministria përgjegjëse e financës	2020-2025

4.3 Forcimi i inspektimit dhe kapaciteteve monitoruese

Ka pasur pak progres në monitorimin e cilësisë së ajrit në të gjithë vendin, vitet e fundit. Përdorimi i rjetit të monitorimit të ajrit dhe futja e mënyrave më të sofistikuar të monitorimit për një gamë të gjerë të ndotësve, ka përmirësuar njohuritë e cilësisë së ajrit. Megjithatë mbetet shumë pune për t'u bërë. Natyra dhe shtrirja e programit të monitorimit është shkurtuar kryesisht, nga mungesa e burimeve adekuate.

Sistemet e monitorimit të ajrit të ambientit përbëjnë një shtyllë të programit të menaxhimit të cilësisë së ajrit të vendit. Monitorimi i ajrit të ambientit, do të përdoret për një shumëllojshmëri të gjerë të qëllimeve në menaxhimin e cilësisë së ajrit. Menaxhimi i cilësisë së ajrit përfshin një cikël në vendosjen e standardeve dhe objektivave, hartimin dhe zbatimin e strategjive të kontrollit, duke vlerësuar rezultatet e këtyre strategjive të kontrollit dhe matjen e progresit.

Të dhënat e monitorimit të mjedisit kanë shumë përdorime në të gjithë këtë proces, siç është përcaktimi i përputhshmërisë me standardet e cilësisë së ajrit të mjedisit; karakterizojnë cilësinë e ajrit dhe tendencat; vlerësimi i rreziqeve shëndetësore dhe ndikimet e ekosistemit; zhvillimi dhe vlerësimi i strategjive të kontrollit të shkarkimeve; vlerësimi i marrëdhënieve burim-receptor; sigurimi i të dhënave për kontributin në drejtimin dhe vlerësimin e modeleve; matja e progresit të përgjithshëm të programeve të kontrollit të ndotjes së ajrit. Të dhënat e monitorimit të ajrit të ambientit sigurojnë llogaridhënien për progresin e strategjisë së shkarkimeve, nëpërmjet ndjekjes së trendeve afatgjata të ndotësve. Të dhënat gjithashtu, formojnë bazën për parashikimin e cilësisë së ajrit dhe raporte të tjera të cilësisë së ajrit për publikun. Ato gjithashtu, mund të sigurojnë informacion të vlefshëm për ndikimet më të gjera të ekosistemit.

Një element kyç i këtij plani kombëtar 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 pasur parasysh këtë sfond, objektivat e Qeverisë shqiptare për monitorim të ajrit janë:

1. Të sigurojë që rrjetet ekzistuese të monitorimit të jenë të rikonfiguruar, për të qenë në përputhje me nevojat themelore mjedisore dhe programatike, për menaxhimin e tanishëm të mjedisit;

2. Të kërkojë mënyra për të integruar rrjetet e ndryshme monitoruese ku ekzistojnë mundësi për integrim, dhe të rrisin mbikëqyrjen nga AKM-ja të këtyre rrjeteve;

3. Të përmirësojë kompetencën shkencore dhe teknike të Agjencisë Kombëtare të Mjedisit, për të siguruar të dhëna të cilësisë së lartë;

4. Të zgjerojë ruajtjen e të dhënave, shpërndarjen, dhe analizën, në mënyrë që agjencitë qeveritare, studiuesit dhe publiku i gjerë të kenë një qasje të përmirësuar në të dhënat e monitorimit të mjedisit, si në aspektin e plotësisë dhe afatet kohore.

Objektivi i menjëhershëm i këtij plani është:

- Sigurimi i cilësisë më të mirë dhe me më shumë të dhëna përfaqësuese në cilësinë e ajrit, me modernizimin dhe përmirësimin e rrjeteve të monitorimit;

- Zbatimi i Sistemit të Monitorimit të shkarkimeve industriale, me qëllim përditësimin e vazhdueshëm të RTSHN-së dhe kadastrës kombëtare të shkarkimeve;

- Përpilimi i Inventarit Kombëtar të Shkarkimeve, sipas Konventës LRTAP, me qëllim përcaktimin e taveve kombëtare të shkarkimeve për disa ndotës atmosferikë, që rrjedhin nga të gjitha burimet e ndotësve, që rezultojnë nga aktivitetet e njeriut, në territorin e Republikës së Shqipërisë;

- Forcimi i kapaciteteve në Inspektoratin Shtetëror, për të kryer matjen e shkarkimeve nga burimet e palëvizshme, si dhe forcimin e organizatave që veprojnë në këtë fushë.

Tabela 15: Masat për forcimin e inspektimit dhe kapaciteteve monitoruese

Masat	Veprimet	Territori i aplikimit	Autoritetet kompetente	Data e zbatimit
Modernizimi dhe përmirësimi i rrjetit të monitorimit.	<ul style="list-style-type: none"> ○ Rritja e numrit të stacioneve të monitorimit automatik me të paktën blerjen e 10 stacioneve të reja, gjetjen e pajisjeve për vendet e reja, pikat e nxehta që nuk monitorohen aktualisht. ○ Rishikimi dhe përshtatja e rrjetit të monitorimit të tanishëm. ○ Zbatimi i procedurave të kalibrimit me furnizimin e një kalibratori portativ (tub depërtimi dhe hollimi). ○ Ofrimi i kurseve të trajnimit teknik, për të përmirësuar kalibrimin dhe mirëmbajtjen për stafin e AKM-së. ○ Ofrimi i trajnimeve për stafin e AKM-së në analizimin, raportimin dhe prezantimin e të dhënave. ○ Shqyrtimi dhe rregullimi I klasifikimit të zonave kritike të territorit në baza vjetore. ○ Përgatitja dhe publikimi i parashikimeve afatshkurtra (24-48 orë) të përqendrimeve të ndotësve kryesorë, përmes modeleve të simulimit. 	Zonat A dhe B	ministra përgjegjëse e mjedisit Agjencia Kombëtare e Mjedisit	2021-2026
Krijimi i Sistemit të Inventarit Kombëtar të Shkarkimeve.	<ul style="list-style-type: none"> ○ Përcaktimi i procesit të përgatitjes së inventarit; baza për vlerësimin e shkarkimeve; mbledhja e të dhënave; përgatitja e të dhënave dhe llogaritjen e shkarkimeve; raportimi dhe arkivimi. ○ Vendosja e taveve të shkarkimeve 	Të gjitha zonat	Agjencia Kombëtare e Mjedisit	2021-2023

	<p>për sektorët qendrorë (të energjisë, industrisë, transportit, bujqësisë dhe strehimit) për ndotësit e mëposhtëm: (SO₂), oksidet e azotit (NO_x), komponimet organike të avullueshme (VOC) dhe amoniakut (NH₃).</p> <ul style="list-style-type: none"> o Krijimi i kapaciteteve për raportim të rregullt të shkarkimeve hapësinore, siç kërkohet, sipas Udhëzimit të Raportimit të Emetimeve për Palët në Konventën LRTAP. 			
	<ul style="list-style-type: none"> o Hartimi i programeve për reduktimin progresiv të shkarkimeve të ndotësve kombëtare. 	Të gjitha zonat	ministra përgjegjëse e mjedisit	Pas vitit 2022
Sigurimi që inspektimi dhe zbatimi i legjislacionit, që lidhet me cilësinë e ajrit, është proporcional dhe efikas.	<ul style="list-style-type: none"> o Intensifikimi i forcimit të inspektimeve periodike të tymit të të gjitha sistemeve të ngrohjes civile (sistemet e ngrohjes, tubat dhe oxhaqet etj.). o Sigurimi i inspektorëve me pajisjet matëse portative. 	Zonat A dhe B	ministra përgjegjëse e mjedisit Inspektorati Shtetëror i Mjedisit Pyjeve dhe Ujërave	2019-2024

4.4 Përmirësimi i ndërgjegjësimit të publikut

Disa aktivitete edukative për të shpërndarë informacion mbi cilësinë e ajrit, janë zbatuar në të kaluarën, megjithatë ato janë me fushë të kufizuar.

Arsimi publik dhe programet e ndërgjegjësimit janë të rëndësishme në informimin e publikut për përgjegjësitë e tyre për një ajër më të pastër, dhe përpjekjet e bëra në komunitetin e tyre për përmirësimin e cilësisë së ajrit.

Është politika e qeverisë qendrore dhe lokale, së bashku me organizata të tjera qeveritare, akademike, organizatat private dhe vullnetare, që promovojnë programe arsimore për çështjet që lidhen me kontrollin dhe reduktimin e shkarkimeve në ajër, për të përmirësuar cilësinë e ajrit.

Për këtë qëllim, mbështetja e vazhdueshme duhet të sigurohet për trajnime, aktiviteteve ndërgjegjësuere dhe nismave për mbrojtjen e mjedisit.

Iniciativa të reja arsimore dhe trajnime duhet të lançohen, me qëllim që të përdoren teknika arsimore dhe teknologji informative më të fundit, për të shpërndarë informacion mbi ndotjen e ajrit.

Ndër prioritetet është zhvillimi i një fushate për informimin e publik, mbi rreziqet shëndetësore dhe mjedisore, që lidhen me djegien e mbeturinave. Djegia e pakontrolluar e mbeturinave shtëpiake përbën një burim të rëndësishëm të të gjitha shkarkimeve të dyoksinave. Ky problem vazhdon të rritet, për shkak se pjesa më e varfër e popullsisë beson se djegia në oborrin e shtëpisë është një metodë e pranueshme e asgjësimit të mbetjeve.

Tabela 16: Masat për përmirësimin e ndërgjegjësimit të publikut

Masat	Veprimet	Territori i aplikimit	Autoritetet kompetente	Data e zbatimit
Promovimi i programeve arsimore mbi çështjet që lidhen me kontrollin dhe reduktimin e shkarkimeve në ajër për të përmirësuar cilësinë e ajrit.	<ul style="list-style-type: none"> o Ndërmarrja e programeve promovuese dhe edukative që synojnë individët dhe shkollat. Rolet e tyre në ndihmën për të përmirësuar cilësinë e ajrit të ambientit brenda fushës së Planit, do të theksohen përmes përdorimit të fletushkave informative dhe emisioneve në radio dhe televizion. Çështje të cilat do të mbulojnë në programe të tilla, do të përfshijnë ndryshimin nga lëndë djegëse të ngurta- në lëndë djegëse të pastra, që shkaktojnë ndotje të ulët, ruajtjen e energjisë në shtëpi, përdorimin e metodave alternative të transportit në vend të makinave 	Të gjitha zonat	ministra përgjegjëse e mjedisit ministra përgjegjëse e arsimit bashkitë	Nga 2022-2025

	<p>private, fushata për të nxitur ruajtjen më të mirë të makinave dhe miratimin e teknikave më të mira lëvizëse, për të reduktuar shkarkimet e automjeteve.</p> <ul style="list-style-type: none"> o Publikimi i të dhënave të monitorimit të ndotjes së ajrit nga rrjetet e tyre respektive, për të qenë në dispozicion të publikut të gjerë, përmes mediave dhe internetit. Në rast të cilësisë së dobët të ajrit të rajonit, informacioni do të jetë në dispozicion si lajm i rregullt, i përditësuar, në shërbimet e radiove lokale. o Promovimi i fushatave lokale në zonat e banuara për të reduktuar varësinë nga makina, si një mjet për të udhëtuar për në shkollë, dhe për të inkurajuar çiklizmin dhe ecjen, si mënyra alternative të transportit. o Inkurajimi dhe promovimi i iniciativave lokale dhe partneriteteve për të përmirësuar cilësinë e ajrit në komunën e tyre. 			
Lançimi i një fushate të informimit të publikut mbi rreziqet shëndetësore dhe mjedisore që lidhen me djegien në oborrin e shtëpisë.	<ul style="list-style-type: none"> o Ndërmarrja e programeve promovuese dhe edukative që synojnë paralajmërimin individual, që djegia e mbeturinave sjellë implikime serioze të shëndetit të publikut, për shkak të çlirimit të toksinave. 	Të gjitha zonat	<p>ministra përgjegjëse e bujqësisë ministra përgjegjëse e arsimit</p>	2023-2025
Vlerësimi i efekteve në shëndet dhe në mjedis nga ndotja e ajrit.	<ul style="list-style-type: none"> o Kryerja e vlerësimit të efekteve shëndetësore nga ndotja e ajrit o Kryerja e vlerësimit të efekteve mjedisore nga ndotja e ajrit 	Zona A	<p>ministra përgjegjëse e shëndetësisë ministra përgjegjëse e mjedisit</p>	2022

4.5 Vlerësimi i masave të propozuara për cilësinë e ajrit

Tabela e mëposhtme u jep një prioritet masave të propozuara, për të përmirësuar cilësinë e ajrit dhe një vlerësim të efektivitetit të tyre, bazuar në provat e identifikuara në një shqyrtim të literaturës.

Tabela 17: Prioriteti dhe vlerësimi i masave të propozuara

Masat	Prioriteti	Komente
Menaxhimi dhe kontrolli i rrjedhës së trafikut, në mënyrë që të shmanget bllokimi i automjeteve dhe qëndrimi i zgjatur në kryqëzimet e rrugëve dhe në zonat urbane, duke përmirësuar cilësinë e ajrit në këto vende.	I lartë	Është shumë efektive si në reduktimin direkt të problemit ose në mënjanimin e burimit të ndotjes së ajrit, sidomos në zonën A dhe B. Megjithatë, ato mund të kenë kosto të lartë për t'u zbatuar politikisht dhe jopopullore, në qoftë se nuk trajtohen me ndjeshmërinë e duhur.
Inkurajimi i kalimit nga përdorimi i automjeteve private drejt llojeve të tjera të udhëtimit dhe nxitjen e përdorimit të transportit publik, për të reduktuar shkarkimet e automjeteve dhe për të përmirësuar cilësinë e ajrit.	I lartë	Është shumë efektive si në reduktimin direkt të problemit, ose në mënjanimin e burimit të ndotjes së ajrit. Megjithatë, ato mund të kenë kosto të lartë për t'u zbatuar politikisht dhe jopopullore, në qoftë se nuk trajtohen me ndjeshmërinë e duhur.
Rregullimi dhe kufizimi i shkarkimeve nga të gjitha mjetet motorike.	I mesëm	Kjo sigurohet duke përsheptuar futjen e klasës Euro 6 për automjete të lehta (makina dhe furgona) dhe klasën Euro VI për automjete të rënda (kamionë, trajnerë dhe autobusë), në zonat më të prekura nga ndotja e ajrit
Promovimi i përdorimit të automjeteve me ndikim të ulët	I mesëm	Gjeneron shkarkime të rëndësishme dhe përfitimet e cilësisë së ajrit, nëse prurjet e tyre rriten ndjeshëm, dhe mund të japin përfitime më të gjera ekonomike, përmes zhvillimit, prodhimit

		dhe shërbimit të teknologjive të reja të automjeteve, megjithatë, ato nuk janë gjithmonë aq efektive sa pritet, për shkak të hyrjes së ulët, mund të jetë e kushtueshme, dhe nuk ofrojnë përfitime lokale, të tilla si reduktimi i kongestionit ose nivelet në rritje të aktivitetit fizik.
Kontrolli dhe reduktimi i shkarkimeve nga automjetet e shërbimit publik.	I mesëm	Objektivi është krijimi i flotës së gjelbër të taksive, veçanërisht për operim në zonat e nxehta, në të cilat ndotja vjen duke u rritur, si dhe futja e mjeteve motorike hibride. Për autobusët në veçanti, motorët hibridë, duhet të jenë optimizuar për NOX dhe CO2 për ciklin urban.
Hartimi i një strategjie afatshkurtër të menaxhimit për automjetet komerciale.	I ulët	Përdorimi i mekanizmave të çmimeve që ndikojnë në zgjedhjen e blerjes së automjeteve dhe përdorimin e tyre, është konsideruar si një masë me kosto shumë efektive, pasi ato përdorin një sistem ekzistues tatimor për tatimin e automjeteve dhe taksa e karburantit. Zhvendosja e tatimeve në favor të automjeteve me shkarkim të ulët të NOx, veçanërisht për kompanitë e shitjes së automjeteve, të cilat përfaqësojnë mbi 50% të të gjitha shitjeve të automjeteve të reja, do të duket një masë me kosto shumë efektive.
Kufizimi dhe zvogëlimi i nivelit të parkimit në rrugë dhe jashtë rrugës, parashikuar në qendrën urbane, për të reduktuar volumet e trafikut dhe shkarkimet e automjeteve.	I mesëm	Është shumë efektive në reduktimin direkt të burimit të ndotjes së ajrit. Megjithatë, ajo mund të jetë politikisht jopopullore për t'u zbatuar.
Ndërtimi i hapësirave me gjelbërim të përhershëm përgjatë rrugëve kryesore të trafikut.	I ulët	Është shumë efektive dhe me kosto të lartë për t'u zbatuar.
Përmirësimi i planifikimit urban.	I ulët	Gjeneron përfitime të cilësisë së ajrit, në qoftë se marrja e djeshme e tyre, mund të japë përfitime më të gjera ekonomike, përmes përmirësimit të standardeve të jetesës së qytetarëve, sidomos të atyre që jetojnë në zona A dhe B.
Ndalimi i djegies në natyrë, në veçanti në fushat e ndërtimit të materialeve të mbetura/mbetjeve.	I lartë	Është shumë efektive në reduktimin direkt të burimit të ndotjes së ajrit. Ka kosto të kufizuara të zbatimit.
Ndalimi i djegies në natyrë të materialeve të mbetura/mbetjeve	I lartë	Mund të jetë shumë efektive në reduktimin direkt të burimit të ndotjes së ajrit. Ka kosto të kufizuara të zbatimit.
Kufizimi i aktiviteteve të djegies së gjineshtrës, kashtës dhe drithërave në tokat bujqësore, ku mund të kemi shqetësime.	I lartë	Është shumë efektive në reduktimin direkt të burimit të ndotjes së ajrit. Ka kosto të kufizuara të zbatimit.
Realizimi i instalimeve për rikuperimin dhe ripërdorimin e biogazit nga bagëtitë.	I ulët	Gjeneron përfitime të rëndësishme të shkarkimeve dhe të cilësisë së ajrit. Megjithatë, mund të jenë të shtrenjta për t'u zbatuar dhe politikisht jopopullore, në qoftë se nuk trajtohen me ndjeshmërinë e duhur.
Vendosja e Kodit të praktikave më të mira bujqësore.	I mesëm	Është një nga detyrimet e Direktivës për Nitratet, të cilat janë shumë efektive në kontributin për të zvogëluar burimin e ndotjes së ajrit, duke përmirësuar praktikën bujqësore.
Promovimin e përdorimit të burimeve të energjisë së rinovueshme, me qëllim pëmbushjen e kërkesave të energjisë për ngrohje, ajër të kondicionuar, ndriçim dhe prodhimin të ujit të nxehtë.	I mesëm	Gjenerojnë përfitime të rëndësishme të shkarkimeve dhe të cilësisë së ajrit dhe japin përfitime më të gjera ekonomike përmes zhvillimit, prodhimit dhe shërbimit të teknologjive të reja të prodhimit të energjisë. Megjithatë, mund të jenë mjaft të kushtueshme për t'u zbatuar dhe politikisht jopopullore, në qoftë se nuk trajtohen me ndjeshmërinë e duhur
Përgatitja e një fushate për matjet, me pajisje portative të monitorimit për vlerësimin e shkarkimeve.	I lartë	Verifikimi dhe kontrolli i shkarkimeve të të gjitha instalimeve industriale do të zvogëlojë rastet e vlerave të paautorizuara të shkarkimeve.
Vendosja e lartësisë minimale nga toka për oxhaqet dhe shtëllungat në të gjitha instalimet me leje të tipit A.	I ulët	Përmirëson shpërndarjen e ndotësve dhe si pasojë uljen e përqendrimeve në tokë. Megjithatë kjo mund të jetë e shtrenjtë për t'u zbatuar dhe për të dekurajuar bizneset.
Rishikimi i kushteve të lejes Class A ose B	I lartë	Lëshimi i lejeve të klasës A dhe B që synojnë reduktimin maksimal të mundshëm të ndotësve nga aplikimi i

për instalimet ekzistuese.		teknologjive më të mira në dispozicion dhe / ose kërkesat / kufizimet e duhura, do të kontribuojë në përfitime të ndjeshme të cilësisë së ajrit. Megjithatë kjo mund të hasë kundërshtimin nga komuniteti i biznesit.
Ndihmesa e biznesit (a) për të minimizuar ndikimin negativ në mjedis nga operacionet e tyre (proceset etj.), që shkaktojnë ndotje në ajër, ujë ose tokë); (b) për të qenë në përputhje me ligjet e aplikueshme, rregulloret dhe kërkesat e tjera të orientuara për mjedisin, dhe (c) për t'u përmirësuar vazhdimisht sa më sipër.	I ulët	Promovimi i certifikatës së cilësisë së mjedisit, përmes veprimeve sensibilizuese me komunitetin e bizneseve, do të gjenerojë përfitime të rëndësishme të shkarkimeve dhe të cilësisë së ajrit. Megjithatë, ato nuk janë gjithmonë aq efektive sa pritet, për shkak të hyrjeve të ulëta.
Modernizimi dhe përmirësimi i rjetit të monitorimit	I lartë	Do të rrisë nivelin e informacionit të njohurive bazë të cilësisë së ajrit në vend dhe ndihmon në vlerësimin e efekteve të politikave specifike mbi përqendrimet e ndotësve.
Krijimi i sistemit për Inventarin kombëtar të shkarkimeve.	I mesëm	Do të përmirësojë futjen e një sistemi të integruar të modelimit për të mbështetur vlerësimin e cilësisë së ajrit në vend.
Sigurimi sa të jetë e mundur që inspektimet që lidhen me cilësinë e ajrit të jenë proporcionale dhe efikase.	I mesëm	Do të përmirësojë kushtet e marrjes së lejeve nga ana e mbajtësit të lejes.
Promovimi i programeve arsimore në çështjet që lidhen me kontrollin dhe reduktimin e shkarkimeve në ajër për të përmirësuar cilësinë e tij.	I mesëm	Promovimi i fushatave informuese, informimit dhe edukimit mjedisor, natyrë, burimi, përhapja e ndotësve dhe gjendja e cilësisë së ajrit të mjedisit, do të përmirësojë vetëdijen e popullatës.
Lançimi i një fushate të informimit të publikut mbi rreziqet shëndetësore dhe mjedisore që lidhen me djegien në oborrin e shtëpisë.	I lartë	Do të sjellë ndryshime të sjelljes së popullsisë dhe ndihmon në kufizimin e shkarkimeve të paautorizuara.
Fuqizimi i transportit publik	I lartë	Mbulimi me transport publik, i të gjithë territorit, do të ulte përdorimin e automjeteve personale
Nxitiqja e transporteve alternativ	I mesëm	Shtimi i korsive të biçikletave, dhe dhënia prioritet e këtij transporti do të ndihmonte në uljen ndjeshëm të përdorimit të automjeteve, veçanërisht në qytet e vogla.
Planifikimi eficient i territorit	I lartë	Densifikimi i zonave dhe mosshpërhaja e ndërtimeve, në atë që quhet "Urban sprawl", do të ishte një masë shumë efiçente, duke përqendruar ndërtimin dhe mundësuar në krijimin e sa më shumë hapësirave të gjelbra.
Shtimi i sipërfaqeve të gjelbra në qytet	I Mesëm	Shtimi i parqeve brenda qytetit si dhe ripyllëzimet e hapësirave të gjelbra në periferi, do të ndikonte në mënyrë të drejtpërdrejtë në përmirësimin e cilësisë së ajrit
Hartimi dhe zbatimi i Programeve të ndërgjegjësimit të publikut	I Mesëm	Përtej ofrimit të transporteve alternative, është e rëndësishme që qytetarët të njihen me problematikat e kësaj çështje, të kuptojnë rrezikshmërinë e saj, si dhe të kuptojnë rëndësinë që ka cilësia e ajrit në jetën e tyre
Eliminimi 100% i vendeve të paligjshme aktuale të hedhjes së mbeturinave	I mesëm	Hedhja pa kriter i mbetjeve dhe djegia e tyre, janë një nga ndotësit kryesor të qyteteve tona.
Përcaktimi i zonave Industriale me teknologji të lartë	I lartë	Emetimi i gazeve të tyre është në sasi të ulët, në krahasim me zonat e tjera industriale
Punimet ndërtimore të kryhen me deklaratë paraprake punimesh dhe shfrytëzimi i lejeve zhvillimore nga autoritete të specializuara.	I lartë	Sigurohet mbrojtja e trashëgimisë mjedisore duke iu përmbajtur legjislacionit dhe kufizimeve që ai sugjeron në funksion të saj.
Përcaktimi i distancave dhe intensitetit ndërtimor sipas standardeve mjedisore.	I lartë	Kësaj rregullore i referohet edhe rregulloja e planit, gjithashtu PPV i parashikon këto parametra sipas ndikimit mjedisor.
Krijimi i një Forumi për Bashkërendimin e planifikimit në nivel qendror.	I mesëm	Forumi përbëhet nga përfaqësues të cilët trajtojnë çështje që ndikojnë direkt në planifikimin e territorit, ndër të cilat edhe mjedisi, dhe ndihmojnë në zgjidhjen e shmangien problematikave.
Hartimi i rregullave për rolin e sektorit mjedisor në territor.	I lartë	Ndihmon në përmirësimin e masave mbrojtëse në aspektin mjedisor.
Urbanizimi i kontrolluar i qendrave të	I lartë	Shmanget ndryshimi i vlerave të biodiversitetit lokal dhe efekti

banuara në harmoni me burimet natyrore, tokën, ujin dhe ajrin.		negativ në shëndetin e njeriut.
----------------------------------------------------------------	--	---------------------------------

5. Kostot dhe përfitimet e zbatimit të planit

Shpenzimet e kontrollit të ndotjes së ajrit në përgjithësi, janë më të ulëta se kostot e dëmtimit të shëndetit dhe mjedisit. Në shumë vende, ndikimi neto i masave të pakësimit të ndotjes në të ardhurat kombëtare dhe në punësim do të jetë neutral, sepse prodhimi i teknologjive të kërkuara do të krijojë punësim.

Gjetjet kryesore të vlerësimit të cilësisë së ajrit dhe të analizës së shkarkimeve të paraqitura në Kapitullin 2, kanë formuar bazën për identifikimin dhe vendosjen mbi implementimin dhe zbatimin e veprimeve të nevojshme në të ardhmen.

Ato veprime, të cilat do të mundësojnë përmirësimin e cilësisë së ajrit, janë vlerësuar në aspektin e shpenzimeve. Rezultatet e kostos janë paraqitur më poshtë. Metoda e ndërmarrë me kostot dhe disa supozime të përgjithshme të ndërmarra, janë përshkruar në seksionet e mëposhtme.

5.1 Kostot

Në vitet e fundit Qeveria shqiptare ka bërë disa investime në zonat që, direkt apo indirekt, kanë sjellë dhe reflektojnë në përmirësimin e cilësisë së ajrit. Ndër këto vlen të përmenden investimet e programuara për ripërtëritjen e transportit publik, urban dhe ekstraurban; ndërhyrjet për realizimin e parkingut, korsi për biçikleta etj.

Megjithatë, janë të nevojshme masat e jashtëzakonshme për zbatimin e politikave mjedisore dhe legjislacionin që synon reduktimin e shkarkimeve të ndotësve, forcimin e rrjeteve të monitorimit dhe zbatimin e veprimeve detyruese për zvogëlimin dhe kontrollin e ndotjes së ajrit.

Në tabelat e mëposhtme është paraqitur një analizë e shpenzimeve të programuara në lidhje me planin e masave dhe veprimeve për përmirësimin e cilësisë së ajrit.

Në secilën prej ndërhyrjeve të propozuara ndikimi mund të jetë:

- Direkte: Shpenzime që ndikojnë direkt në kushtet e cilësisë së ajrit
- Indirekte: Shpenzime që në mënyrë indirekte ndikojnë në kushtet e cilësisë së ajrit
- Potenciale: Shpenzime që mund të ndikojnë vetëm pak në kushtet e cilësisë së ajrit

Shpenzimet janë agreguar në këto fusha tematike: reduktimi i shkarkimeve difuze dhe burimeve pikësore (nga trafiku, ndërtimi dhe zhvillimin urban, bujqësia dhe instalimet industriale), forcimin e inspektimit dhe kapaciteteve monitoruese, si dhe rritjes së ndërgjegjësimit dhe trajnimit.

Vlerësimi i kostove është i bazuar kryesisht në të ashtuquajturën qasje nga lart-poshtë, ku kostot e investimeve dhe kostot operative janë vlerësuar në bazë të të dhënave të agreguara, në nivel të sektorëve dhe nënsektorëve të vëzhguar. Kjo qasje është e pranueshme për analizën e përdorur, për të identifikuar shkallën e shpenzimeve, pa detajuar veprimet individuale. Disa të dhëna janë marrë direkt nga sektori privat apo qeveritë lokale, me vlerësimet e kostos, për programet që janë duke u zbatuar dhe / ose janë zbatuar.

Tabela 18: Shpenzimet në lidhje me përmirësimin e cilësisë së ajrit

Zona	Masat	Impakti/ndikimi	Kostot e vlerësuar a (€)	Komentet
Reduktimi i shkarkimeve	Menaxhimi dhe kontrolli i rrjedhës së trafikut në mënyrë që të shmanget bllokimi i automjeteve dhe qëndrimi i zgjatur në kryqëzimet e rrugëve dhe në zonat urbane, duke përmirësuar cilësinë e ajrit në këto vende.	Indirekt	50,000,000	Bashkia e Tiranës ka ngritur një qendër për kontrollin e trafikut, i financuar nga një kredi e marrë nga BERZH-I. Kostoja e projektit është 8.2 milionë €. Projekte pilot mund të zbatohen në disa bashki të mëdha me një kosto totale prej rreth 50 milionë €.
	Inkurajimi i kalimit nga përdorimi i makinave private	Direkt	41,500,000	Qeveria mund të vendosë një skemë taks për rrugën, duke detyruar drejtuesit të reflektojnë

drejt llojeve të tjera të udhëtimit dhe nxitjen e përdorimit të transportit publik, për të reduktuar shkarkimet e automjeteve dhe për të përmirësuar cilësinë e ajrit.				mbi përdorimin e makinave, ku përdoruesit e shpeshtë të automjeteve do të paguajnë më shumë se përdoruesit më të rrallë. Normalisht, skemat janë përdorur për të inkurajuar shoferët të përdorin rrugët më pak të ngarkuara, apo të përdorin sa më pak kohë me makinë. Futja e një skeme të taksave është e kushtueshme kryesisht, për shkak të kostove për sigurimin e alternativave të transportit, trajnimin e stafit dhe shërbimeve të klientit. Sipas literaturës vlerësimet e kostos janë 41 milionë €. Megjithatë shpenzimet janë të balancuara zakonisht me të ardhurat e arkëtuara.
Rregullimi dhe kufizimi i shkarkimeve nga të gjitha mjetet motorike.	Direkt	15,000,000		Qeveria mund të subvencionojë programe për të rritur blerjen e automjeteve me nivel të ulët të shkarkimeve. Numri i përfituesve mund të jetë deri në 15 mijë njerëz në varësi të skemës.
Promovimi dhe dhënia e ndihmës për përdorim të automjeteve me ndikim të ulët.	Direkt	20,000,000		Qeveria mund të drejtojë një program pilot, për heqjen e automjeteve më ndotëse, duke inkurajuar blerjen e automjeteve me nivel të ulët të shkarkimeve dhe / ose një tjetër program për të hequr nga përdorimi makinat e prodhuar para vitit 1995. Qeveria duhet të ndajë një fond prej të paktën 20 milionë euro, për të filluar programet për një periudhë prej 3-5 vjet. Numri i përfituesve mund të arrijë deri në 20 mijë ose rreth 6% e njerëzve dhe / ose kompanitë që zotërojnë një makinë.
Kontrolli dhe reduktimi shkarkimeve nga automjetet e shërbimit publik.	Direkt	13,750,000		Është supozuar për të eliminuar totalisht automjetet euro 0, euro 1 dhe euro 2 nga flota e automjeteve në bashkitë e Tiranës, Elbasanit dhe Fierit. Numri i vlerësuar i autobusëve të rinj është 55. Kostoja treguese për një autobus hibrid 41 vendesh konsiderohet të ishte 250,000 €.
Hartimi i një strategjie afatshkurtër të menaxhimit për automjetet komerciale.	Indirekt	350,000		Projekti i TA-it harton një strategji për automjetet komerciale.
Kufizimi dhe zvogëlimi i nivelit të parkimit në rrugë dhe jashtë rrugës, parashikuar në qendrën urbane, për të reduktuar volumet e trafikut dhe shkarkimet e automjeteve.	Direkt	250,000		Projekti TA.
Ndërtimi i hapësirave me gjelbërim të përhershëm përgjatë rrugëve kryesore të trafikut.	Indirekt	20,000,000		Supozohet 800 km të rrugëve.
Përmirësimin e planifikimit urban.	E mundshme	500,000		Pajisje të tjera dhe trajnim për stafin.
Ndalimi i djegies në natyrë, në veçanti në fushat e ndërtimit të materialeve të mbetura/mbetjeve.	Direkt	10,000		Aktet nënligjore të përgatitura dhe të hartuara.
Ndalimi i djegies në natyrë materialeve të mbetura/mbetjeve	Direkt	10,000		Aktet nënligjore të përgatitura dhe të hartuara.
Kufizimi i aktiviteteve të	Direkt	150,000		Pajisje të tjera dhe trajnim për stafin.

	djegies së gjineshtrës, kashtës dhe drithërave në tokat bujqësore, ku ka të ngjarë të kemi shqetësime.			
	Realizimi i instalimeve për rikuperimin dhe ripërdorimin e biogazit nga bagëtitë.	Direkt	675,000	Ndihma mesatare për fermë është € 1500. Bashkitë me ndotjen e ajrit të lartë nga burime të ngrohjes duhet të përfitojnë nga ndihma në formë të subvencioneve.
	Vendosja e Kodit të praktikave më të mira bujqësore.	Indirekt	300,000	Projekti TA për hartimin e Kodit të praktikave më të mira bujqësore.
	Promovimi dhe dhënia e ndihmës për përdorim të burimeve të energjisë së rinovueshme, me qëllim përmbushjen e kërkesave të energjisë për ngrohje, ajër të kondicionuar, ndriçim dhe prodhimin e ujit të nxehtë.	Indirekt	125,000,000	Ndihma mesatare për familjet është € 500. Bashkitë me ndotje të lartë të ajrit nga pluhuri nga burimet bujqësore duhet të përfitojnë nga ndihma në formë të subvencioneve.
	Përgatitja e një fushate për matje, me pajisje portative të monitorimit për vlerësimin e shkarkimeve.	E mundshme	1,000,000	Pajisje të tjera dhe trajnim për stafin.
	Vendosja e lartësisë minimale nga toka për oxhaqet dhe shtëllungat në të gjitha instalimet me leje të tipit A.	Direkt	500,000	Projekti TA dhe trajnime shtesë të stafit.
	Rishikimi i kushteve të lejes Class A ose B për instalimet ekzistuese.	Indirekt	1,500,000	Projekti TA dhe trajnime shtesë të stafit.
	Ndihmesa e biznesit (a) për të minimizuar ndikimin negativ në mjedis nga operacionet e tyre (proceset etj.), që shkaktajnë ndotje në ajër, ujë ose tokë); (b) për të qenë në përputhje me ligjet e aplikueshme, rregulloret dhe kërkesat e tjera të orientuara për mjedisin, dhe (c) për t'u përmirësuar vazhdimisht sa më sipër.	E mundshme	10,000,000	Projekti TA, pajisjet shtesë dhe trajnim të stafit.
Fuqizimi i kapaciteteve të inspektuesve dhe monitoruesve	Modernizimi dhe përmirësimi i rrejtës të monitorimit.	Indirekt	4,500,000	Pajisje të tjera, duke përfshirë edhe 10 stacione të reja të monitorimit.
	Krijimi i Sistemi për Inventarin Kombëtar të shkarkimeve.	Indirekt	250,000	Projekti i asistencës teknike dhe trajnim për stafin.
	Sigurimi sa të jetë e mundur që inspektimet që lidhen me cilësinë e ajrit të jenë proporcionale dhe efikase.	E mundshme	1,000,000	Pajisje të tjera dhe trajnim për stafin
Ndërgjegjësimi dhe trajnimi	Promovimi i programeve arsimore mbi çështjet që lidhen me kontrollin dhe reduktimin e shkarkimeve në ajër për të përmirësuar cilësinë e ajrit	E mundshme	7,500,000	Tre vjet program përmes mediave.
	Lançimi i një fushate të informimit të publikut mbi rreziqet shëndetësore dhe mjedisore që lidhen me	E mundshme	4,500,000	Tre vjet program.

BURIMET FINANCIARE

Plani Kombëtar për Menaxhimin e Cilësisë së Ajrit është një dokument pa afat dhe përfshin masa që do të zbatohen në periudhën deri në vitin 2022 dhe 2022–2026. Për të mbështetur zbatimin e tij është parashikuar kostoja për secilin masë, veprimtari dhe nënveprimtari.

Masat e parashikuara deri në vitin 2022 janë të mbuluara nga PBA-të e institucioneve qendrore përgjegjëse për fushat si: transporti, eficienta energjisë, zhvillimi urban etj. Masat që shtrihen përtej 2022 e deri më 2026-n, përfshijnë masa të cilat janë kostuar por ose nuk janë mbuluar nga Programet buxhetore përkatëse, si në rastin e Ministrisë së Bujqësisë, ose përfshijnë masa të cilat detajohen dhe specifikohen më tej në planet lokale të cilësisë së ajrit. detyrimi i njëjësive të vetëqeverisjes vendore, për hartimi e planeve lokale të cilësisë së ajrit, parashikohet të fillojë pas vitit 2022.

Kostoja totale e zbatimit të masave të planifikuara, llogaritet në 51.753.956.000 lekë nga të cilat 43.362.359.000 lekë mbulohen nga PBA-të e institucioneve përkatëse për vitet 2020-2022. Vetëm një pjesë e vogël e këtyre masave nuk financohet nga buxheti shtetit, duke përbërë një hendek prej vetëm 8.391.597.000 lekë. Hendeku më i madh, lidhet me sistemet e monitorimit të cilat kanë edhe kostot më të mëdha. Për rrjedhojë, në masat e planit janë parashikuar ndërtimi i vetëm 2 stacioneve të tilla me buxhet shteti dhe pjesa tjetër me donator, gapi financiar për të cilat fillon nga 2026.

Plani Kombëtar për Menaxhimin e Cilësisë së Ajrit ka specifikuar burimet e financimit të cilat janë:

1. *Financimin nga buxheti* (buxheti i ministrive të linjës dhe buxheti i institucioneve që financohen nga buxheti i shtetit) për masat që kanë si objekt të drejtpërdrejtë veprimtarinë e këtyre institucioneve.

2. *Financimi nga donatorët* për ato veprimtari kostot e të cilave mbulohen nga fonde të donatorëve, pavarësisht nëse kanalizohet përmes buxhetit ose jo.

3. *Financime të tjera* (buxheti i NjQV dhe nga investimet e biznesit)

4. *Nevojat për fonde*, për ato aktivitete që nuk janë të buxhetuara në buxhetin afatmesëm.

5.2 Strategjia e financimit

Qëllimi i këtij seksioni është që të shohim se si kostot e identifikuar në seksionin e mëparshëm mund të financohen në vitet e ardhshme. Megjithatë, sikurse nuk ka produkte të qarta specifike në buxhetin afatmesëm, që kanë të bëjnë me përmirësimin e cilësisë së ajrit, kjo pjesë ka vetëm karakteristika të përgjithshme.

Burimet kryesore të mundshme të financimit janë:

- Tarifat e paguara nga ndotësit, makinat, kamionët, industrinë etj.
- Buxhetet e shtetit apo bashkiake
- Grantet nga instrumentet e paraanëtarësimit IPA, nga Bashkimi Evropian
- Grantet nga Fondi Evropian për Zhvillim Rajonal (ERDF) - postanëtarësimit
- Grantet nga donatorë të tjerë ndërkombëtarë
- Kreditë nga institucionet ndërkombëtare të financimit (IFN)
- Kreditë nga institucionet bilaterale të financimit
- Kredi nga bankat komerciale
- Detyrimet e lëshuara nga organet e qeverisjes qendrore ose lokale
- Kapitali private (përmes marrëveshjeve parimore ndotësi-paguan).

Burime të ndryshme të financimit janë konsideruar më poshtë.

Pagesat e bëra nga ndotësit (p.sh. pronarët e makinave)

Pagesat e bëra nga ndotësit mund të përfshijnë:

- Taksa për importimin e automjeteve të përdorura.
- Taksa e karbonit për benzinën, naftën dhe gazoilin. Kjo taksë zbatohet si për karburantet e

importuara dhe ato të prodhuara në vend.

Ligji 2002-it për cilësinë e ajrit thotë se taksa e mjedisit duhet të paguhet për shkarkimin e ndotësve të ajrit. Neni 18, taksat e shkarkimit në ajër thotë: Për ndotjen e ajrit, operatorët e burimit të ndotjes paguajnë taksë shkarkimesh, sipas sasisë dhe tipit të ndotësve të shkarkuar, sipas përcaktimeve në legjislacionin për taksat kombëtare. Taksa për shkarkimet e ndotjes së ajrit nuk është zbatuar.

Buxhetet shtetërore apo bashkiake

Pagat (përfshirë kostot indirekte të lidhura me personelin) e stafit të ri të punësuar për të përmbushur detyrimet e tjera, dhe të gjithave kostove të vazhdueshme operative, do të duhet të plotësohen nga MM-ja apo agjenci të tjera të qeverisë në fjalë

Instrumenti për asistencën e Paraanëtarësimit

Instrumenti për Asistencën e Parahyrjes është mekanizmi kryesor i Bashkimit Evropian, për ofrimin e asistencës financiare, për investimet e lidhura me përputhshmërinë për vendet kandidatë dhe ato që kanë hyrë.

Autoritetet duhet të kërkojnë për të marrë shpenzimet që kanë të bëjnë me asistencën teknike, trajnimin, sende të vogla të pajisjeve dhe blerjen e kompjuterëve hardware dhe software të financuar nga ky instrument.

Fondi European 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 projektesh, duke përfshirë infrastrukturën dhe mjedisin, deri në 50% të vlerës së projektit. Nuk dihet se sa do të vihet në dispozicion nga ERDF-ja 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.

Donatorë të tjerë bilateralë dhe multilateralë

Qeveria duhet të përpiqet për të siguruar, sa më shumë të jetë e mundur, ndihma nga të huajt në mënyrë që Shqipëria të përmbushë detyrimet e veta të pranimit. Financime të tilla ka shumë mundësi të zvogëlohen pas hyrjes së Shqipërisë në BE.

Huatë nga institucionet ndërkombëtare të financimit (IFIs)

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

Kredi nga bankat komerciale

Pro Credit Bank është banka e parë në Shqipëri, që ka lançuar programin që mbështet efikasitetin e energjisë. Kredia për Eficiencë të Energjisë promovon investimet në shtëpitë private dhe apartamente, me qëllim zvogëlimin e përdorimit të energjisë dhe shpenzimet e energjisë. Banka i jep të gjitha familjeve dhe bizneseve mundësi, për të investuar në teknologji të reja, për të kursyer energji dhe për të ulur shkarkimet e CO₂.

Kapitali privat

Kostot e pagueshme nga ndotësit përfshijnë:

- Kostot lidhur me zbatimin e masave të drejtpërdrejta për reduktimin e shkarkimeve, siç është paraparë sipas Direktivës për Impiantet e Mëdha të Djegies.

- Kostot që lidhen me zbatimin e aktiviteteve të vetë monitorimit, siç parashikohet në Direktivën IPPC.

- Shpenzimet që lidhen me kufijtë e ardhshëm të shkarkimeve nga automjetet.

- Reduktimi i shkarkimeve nga automjetet, për shkak të rinovimit të flotës së automjeteve në të ardhmen.

5.3 Përfitimet

Ekspozimi ndaj ndotësve të ajrit të mjedisit është kryesisht jashtë kontrollit të individëve dhe kërkon veprime nga autoritetet publike në nivel kombëtar, rajonal dhe madje, edhe ndërkombëtar.

Qëllimi i planit është për të shmangur, parandaluar ose reduktuar shkarkimet e ndotësve të dëmshëm të ajrit, dhe për të arritur kufijtë e përqendrimit për cilësinë e ajrit të mjedisit të dhënë në legjislacion, duke marrë parasysh standardet, udhëzimet dhe programet përkatëse kombëtare.

Pasojat shëndetësore të ekspozimit në ajrin e ndotur janë të konsiderueshme dhe përfshijnë një gamë të gjerë të problemeve nga kollitjet dhe bronkitet, deri tek sëmundjet e zembrës dhe kancerit të mushkërive. Grupet e cenueshme janë foshnjat, të moshuarit dhe ata që vuajnë nga sëmundje kronike të frymëmarrjes, duke përfshirë astma, bronkit ose emfizemë.

Zbatimi i këtij plani do të rezultojë në një ulje të theksuar të numrit të njerëzve në qytetet e Shqipërisë që vuajnë nga infeksionet respiratore, sëmundjeve të zembrës dhe kancerit të mushkërive. Do të jetë gjithashtu, një reduktim i përgjithshëm në ndikimet mjedisore që rezultojnë nga ndotësit në ajër (acidifikimit, procesit të eutrofikimit, reduktimit të kulturave bujqësore, degradimi i pyjeve etj.).

Strategjia për pjesëmarrjen e publikut

Një planifikim i duhur mjedisit dhe, në veçanti, një menaxhimi modern i mjedisit, nuk mund të shmangë ndarjen me aktorë të ndryshëm të përcaktimit të objektivave, për të racionalizuar mbrojtjen e territorit dhe zbatimit të masave më efektive, si dhe për t'i ndjekur ato.

Për këtë qëllim, pasi tashmë është vënë në dukje në hyrje, Plani Kombëtar i menaxhimit të cilësisë së ajrit është përgatitur nga ministria përgjegjëse për mjedisit me asistencën teknike të projektit IBECA-s të financuar nga BE-ja, në partneritet me aktorët kryesorë, institucionalë dhe privat, të interesuar në çështjen e ndotjes / cilësisë së ajrit.

Për të siguruar pjesëmarrjen e publikut, në vijim është propozuar:

- Drafti i parë është shpërndarë nga ministria përgjegjëse për mjedisin për autoritetet përgjegjëse për kontrollin / menaxhimin për konsultimin / vlerësimin e cilësisë së ajrit; në këtë fazë çdokush mund të dërgojë komentet e tyre brenda një periudhë të caktuar kohore nga data e shpërndarjes.

- Drafti i dytë është i përgatitur në bazë të komenteve dhe është vënë në dispozicion për konsultim publik, duke e publikuar në faqen *web* të Ministrisë përgjegjëse për mjedisin.

Integrimi i këtyre dy procedurave tregon një fazë të përbashkët të konsultimeve dhe reklamimit të planit, i cili siguron pjesëmarrjen aktive, jo vetëm të organeve dhe shoqatave lokale të përfshira drejtpërdrejt në masat e planit, por edhe të qytetarëve individual. Në fakt, edhe ata konsiderohen protagonistët, dhe ata janë në rolin e dyfishtë të njerëzve të ekspozuar ndaj ndotjes dhe të shkarkuesve të ndotësve, përmes aktiviteteve dhe jetesës së tyre.

Takime tematike mund të organizohen nga ministria përgjegjëse për mjedisin në çdo bashki, me pjesëmarrjen e shtypit lokal, si për të shpërndarë informacionin mbi përmbajtjen e Planit, ashtu edhe për rritjen e ndërgjegjësimit dhe trajnimin e popullsisë mbi nevojën, për të zbatuar ndryshimet e sjelljes dhe rutinës, sa i përket lëvizshmërisë, konsumimit të energjisë, duke respektuar burimet në dispozicion dhe mundësitë për individët, për të kontribuar në mënyrë të konsiderueshme në përmirësimin e cilësisë së ajrit.

Monitorimi dhe verifikimi i planit

Për të siguruar që plani është zbatuar në përputhje me objektivat e përcaktuara dhe të ndjekë evolucionin dhe kontekstin e terrenit, më poshtë janë përcaktuar mekanizmat e monitorimit dhe verifikimit, të dobishme për të vënë në lëvizje çdo masë të planifikuar në kohën e duhur.

5.4 Monitorimi i Planit

Mekanizmi i monitorimit ka për qëllim të japë informacion për të vlerësuar funksionalitetin dhe efikasitetin e planit dhe, për këtë arsye, ofron një analizë të zbatimit të Planit të masave dhe vlerësimin e gjendjes së cilësisë së ajrit.

ministria përgjegjëse për mjedisin do të krijojë Komitetin Drejtues, me pjesëmarrjen e të gjitha institucioneve përkatëse të linjës dhe qeverisjen lokale, me përgjegjësi për zbatimin e planit. Komiteti Drejtues mund të ketë nevojë për të krijuar grupe të punës dhe t'u caktojë atyre detyrën e hartimit të planeve specifike të punës.

Për këtë qëllim, ministria përgjegjëse për mjedisin, në bashkëpunim me pushtetin vendor dhe

me mbështetjen e AKM-së, përgatit një raport vjetor të monitorimit, që përmban informacion për çdo veprim/ masë të Planit mbi:

- Shkallën e statusit të zbatimit.
- Çdo pengesë administrative, financiare apo teknike.
- Veprime korigjuese të marra ose që do të merren.
- Vendosja e indikatorëve të referencës.

Raporti gjithashtu, duhet të përmbajë një vlerësim të gjendjes së cilësisë së ajrit, në bazë të masave kombëtare të kontrollit të rrjetit, dhe një përmbledhje të problematikës kryesore të shfaqur.

5.5 Verifikimi i Planit

Verifikimi i këtij plani ka për qëllim vlerësimin e efektivitetit të reduktimit të shkarkimeve, në krahasim me atë të planifikuar, dhe efektivitetin e reduktimit të shkarkimeve, mbi nivelet e përqendrimit, dhe në këtë mënyrë respektimin e objektivave / rezultateve.

Për këtë qëllim, është shumë e rëndësishme: forcimi i strukturave përkatëse në AKM-ë, për të krijuar një qendër reference kombëtare të cilësisë së ajrit në gjendje për të trajtuar, përveç rrjetit të monitorimit, dhe sistemin e integruar të modelimit për vlerësimin e cilësisë së ajrit.

Siç u përmend më lart, ky plan vuan nga:

- a) mungesa e informacionit të detajuar në lidhje me monitorimin e cilësisë së ajrit;
- b) njohuri të reduktuara të statusit të shkarkimeve në ajër.

Me qëllim që të harmonizojmë praktikën aktuale të monitorimit me kërkesat e BE-së, do të jetë një prioritet i AKM-së, për të zbatuar procedurat QA/QC të të dhënave të monitorimit. Sigurimi i cilësisë është i nevojshëm, nëse të dhënat do të konsiderohen të besueshme dhe do të përdoren për të krijuar informacionin e nevojshëm, për menaxhimin e cilësisë së ajrit. Përpjekjet urgjente janë të nevojshme për të zhvilluar një sistem të konsoliduar të monitorimit dhe informimit të pajisur siç duhet, dhe të shqyrtojë informacionin e përfshirë në plan.

Procesit të monitorimit dhe verifikimit të masave të identifikuara në këtë dokument, i shërbejnë edhe të dhënat më poshtë*:

Emërtimi i indikatorit: Shkarkimet e ndotësve urban të ajrit (PM, SO₂, NO₂, O₃, CO₂, HC)

Klasifikimi Trysnia

Përkufizimi dhe arsyetimi

Ndotësit fotokimikë janë burimi kryesor i ndrojtjes së ajrit në zonat urbane, të shkaktuara kryesisht nga transporti dhe prodhimi i energjisë (ngrohja). Këta indikatorë janë përgatitur kryesisht për të dhënë informacion lidhur me performancën e reduktimit të shkarkimeve në ajër. Në kontekstin e BE-së, ato përkruhen në Direktivën 2008/50/BE. Monitorimi ka të bëjë me regjistrimin e parametrave të mëposhtëm:

- Përqendrimi mesatar çdo orë/ditor/vjetor (g/m³);
- Numri mesatar i ditëve që tejkalojnë kufirin.

Kuadri i politikave dhe synimet NDOTJA E AJRIT
Metodologjia

Matja e ndotësve (infektuesve) duhet të bëhet në mënyrë të vazhdueshme gjatë 24 orëve. Koha e përgjigjes së analizuesve automatikë është në rendin e një minute, p.sh: çdo analist jep një vlerë pothuajse çdo minutë. Me një mikroprocesor dhe/ose regjistruer i cili do të vendoset në çdo stacion të lidhur, analizuesit automatikë llogarisin në çdo kohë vlerën mesatare në orë për ndotjen.

Mikrogramet (mg) e ndotësve për metër kub për PM_{2.5}, PM₁₀, O₃, NO_x, SO₂.

Vlerat e mbledhura transferohen në serverin e bazës së të dhënave nga një modem, duke lejuar

në këtë mënyrë regjistrimin e vazhdueshëm për nivelet e ndotjes së ajrit në një zonë urbane. Në përgjithësi metodat e përdorura në stacionet automatike janë:

-NDIR (CO) kimiluminishencë (NOX), IR thithje (O₃), Fluorometrik (SO₂), b rrezatim ose gravi-imetrik (PM), gaz kromatografi (HC).

Stacionet e monitorimit të mbikëqyrjes mund të përdoren gjithashtu për të regjistruar, ndotjen e ajrit në më shumë zona për të siguruar të dhëna për të kuptuar më mirë modelet hapësinore të ndotjes (zona urbane më të vogla, pyje, zona rurale afër akseve të mëdha të transportit ose zonave industriale).

Frekuenca e matjeve

Vazhdueshëm në qytete, kampionime në 'zona të kërkimit'

Afërsisht 110 stacione të monitorimit të mbikëqyrjes në vit duhet të mbulojnë 4 fushata të kampionimit.

Mbulimi gjeografik-zhvillimi

Qendrat e mëdha urbane/zona të tjera

Indikatorët shtesë që mund të prodhohen nga seti i të dhënave primare:

- **Tejkalimi i vlerave limit të cilësisë së ajrit në zonat urbane.**

- **Autoriteti përgjegjës** Sot ekziston një përgjegjësi e përbashkët midis AKM dhe Institutit të Shëndetit Publik. propozohet unifikimi i përgjegjësisë nën një autoritet (AKM).

Pasiguritë -

**Burimi: Botim i GEF, Ministrisë së Mjedisit dhe UNDP: Vlerësimi i kapaciteteve kombëtare për monitorimin e indikatorëve mjedisor.*

5.6 Rishikimi i Planit

Plani do të përditësohet vazhdimisht, në varësi të përmirësimit të njohurive mbi gjendjen e cilësisë së ajrit dhe proceset e lidhura me të; përditësimet dhe ndryshimet në legjislacion, si dhe çdo ndryshim thelbësor që mund të ndodhin në territorin, në bazë të të cilave ministria përgjegjëse për mjedisin do të ndërhyjë për të gjetur ndonjë zgjidhje të përshtatshme me menaxhimin e duhur të cilësisë së ajrit, në përputhje me objektivin e përgjithshëm të mbrojtjes së shëndetit publik dhe të ekuilibrit të ekosistemeve.

Masat dhe veprimet e planit janë bërë për një skenar deri më 2022-in, prandaj është e përshtatshme që plani aktual të rishikohet, pas periudhës prej tre vjetësh.

Aneksi A: Të dhënat e monitorimit 2002–2017

Në tabelat e mëposhtme është treguar përmbajtja e disa ndotësve të ajrit, në bashkitë kryesore të Shqipërisë, gjatë periudhës 2002–2015. Burimi i këtij informacioni është Agjencia Kombëtare e Mjedisit.

Siç mund të vërehet, të dhënat nuk janë dhënë për të gjitha vitet dhe të gjitha parametrat. Kjo, për shkak të numrit të mangësive si më poshtë:

- Në Tiranë të dhënat në SO₂, për periudhën 2011–2013, janë të humbura, se pajisja nuk funksiononte, ndërsa për LNP-në nuk kishte asnjë pajisje, dhe monitorimi është realizuar me stacione automatike.

- Stacioni i monitorimit në Shkodër, në vitin 2013, ka pasur probleme në transmetimin e të dhënave.

- Stacioni i monitorimit në Durrës, në vitin 2013, ka pasur probleme të furnizimit me energji elektrike.

- Në Elbasan pajisjet janë dëmtuar.

- Monitorimi në Fier ka qenë i kryer nga Instituti i Shëndetit Publik me pajisje manuale, i cili është kontraktuar nga AKM-ja. Për periudhën 2013–2015, ISHP-ja është kontraktuar, për shkak

të kufizimeve buxhetore, vetëm në vitin 2014 për PM-në.

- Në periudhën 2008–2009, monitorimi në Vlorë nuk është kryer, pasi AKM-ja nuk e ka nënshkruar kontratën me ISHP-në, ndërsa në vitin 2012 stacioni nuk ishte instaluar. Në tetor të vitit 2011, 4 stacione të reja automatike janë dorëzuar, por stacioni në Vlorë nuk ishte instaluar.

- Në Korçë gjatë vitit 2008–2009, nuk ka kontratë me ISHP-në, për shkak të kufizimeve buxhetore.

Ndotësit e ajrit	Vitet/njësi	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
		Tiranë													
SO ₂	µg/m ³	18,00	17,00	16,00	20,00	24,00	20,00	12,50	13,04	12,72	7,61	6,3	-	15,52	10,46
NO ₂	µg/m ³	35,00	35,00	35,00	36,00	34,00	38,00	34,26	33,52	32,47	39,94	23,83	27,30	35,01	42,38
Lead	µg/m ³	1,10	1,10	1,10	0,00	0,32	0,35	0,06	0,05	0,055	-	-	-	0,01	0,007
O ₃	µg/m ³	59,00	79,00	99,00	100,00	100,00	97,00	41,80	50,00	56,98	38,98	55,79	51,03	32,64	33,34
PM ₁₀	µg/m ³	152,00	159,50	167,00	172,00	163,00	160,00	68,44	33,50	72,81	82,56	35,44	32,56	54,06	57,34
PM _{2,5}	µg/m ³	-	-	-	-	-	-	-	-	30,95	32,805	19,24	16,45	-	-
CO	mg/m ³	-	-	-	-	-	-	-	0,356	0,4665	0,559	0,43	-	0,85	0,87
Benzen	µg/m ³	-	-	-	-	-	-	-	0,9215	0,5065	1,773	3,95	-	2,76	2,9

Ndotësit e ajrit	Vitet/njësi	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
		Shkodër													
SO ₂	µg/m ³	20,00	14,50	9,00	12,00	18,00	11,00	16,00	15,00	17,00	12,40	3,11	-	5,52	13,91
NO ₂	µg/m ³	33,00	23,50	14,00	18,00	21,00	22,00	28,00	24,00	26,50	25,50	6,7	-	12,5	9,94
Lead	µg/m ³	0,38	0,42	0,46	0,30	0,28	0,28	0,24	0,25	0,22	0,22	-	-	-	-
O ₃	µg/m ³	91,00	93,00	95,00	90,00	90,00	93,00	68,00	68,00	70,60	73,80	61,52	-	71,54	71,1
PM ₁₀	µg/m ³	101,00	102,00	103,00	107,00	100,00	101,00	108,00	112,00	86,00	93,90	40,2	-	21,84	20,67
PM _{2,5}	µg/m ³	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19,19	-	11,64	13,91
CO	mg/m ³	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,28	-	0,51	0,9
Benzen	µg/m ³	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,7	-	1,59	2,91

Ndotësit e ajrit	Vitet/njësi	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
		Durrës													
SO ₂	µg/m ³	27,00	19,50	12,00	16,00	19,00	15,00	18,00	18,00	20,10	15.132.8	5,2	-	9,12	11,77
NO ₂	µg/m ³	27,00	22,50	18,00	22,00	24,00	23,00	35,00	28,00	28,10	32,80	20,5	-	24,52	26,54
Lead	µg/m ³	0,47	0,405	0,34	0,29	0,28	0,26	0,27	0,27	0,25	0,24	-	-	-	-
O ₃	µg/m ³	66,00	82,50	99,00	98,00	98,00	99,00	64,00	72,00	67,40	79,00	65,8	-	50,37	52,86
PM ₁₀	µg/m ³	124,00	109,50	95,00	91,00	93,00	100,00	116,00	121,00	91,00	104,00	32,9	-	13,97	18,07
PM _{2,5}	µg/m ³	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,31	-	8,45	12,74
CO	mg/m ³	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,38	-	0,48	0,43
Benzenë	µg/m ³	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,54	-	1,94	2,68

Ndotësit e ajrit	Vitet/njësi	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
		Elbasan													
SO ₂	µg/m ³	38,00	29,00	20,00	27,00	22,00	19,00	8,67	14,41	18,40	-	15,5	-	16,92	6,9
NO ₂	µg/m ³	33,00	29,00	25,00	33,00	22,00	24,00	22,25	23,98	29,39	-	22,6	-	32,67	24,08
V	µg/m ³	0,16	0,24	0,32	0,00	0,27	0,31	0,06	0,05	-	-	-	-	0,89	0,019
O ₃	µg/m ³	57,00	76,50	96,00	26,00	26,00	95,00	46,24	-	-	-	72	-	18,76	32,98
PM ₁₀	µg/m ³	175,00	147,00	119,00	120,00	90,00	103,00	57,16	51,39	116,44	97,24	89,7	-	46,25	45,09
PM _{2,5}	µg/m ³	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CO	mg/m ³	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,66	0,68
Benzen	µg/m ³	-	-	-	-	-	-	-	0,413	-	-	-	-	0,25	0,76

Ndotësit e ajrit	Vitet/njësi	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
------------------	-------------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

		Fier													
SO ₂	µg/m ³	21,00	19,75	18,50	18,00	24,00	25,00	32,00	33,00	26,70	19,60	20,00	-	-	
NO ₂	µg/m ³	21,00	18,00	15,00	23,00	25,00	24,00	33,00	27,00	31,00	31,50	25,00	-	-	
Lead	µg/m ³	0,23	0,21	0,19	0,25	0,29	0,25	0,32	0,25	0,24	0,23	-	-	-	
O ₃	µg/m ³	51,00	73,50	96,00	100,00	100,00	98,00	70,00	74,00	62,60	76,00	74,00	-	-	
PM ₁₀	µg/m ³	109,00	92,00	75,00	93,00	106,00	102,00	112,00	110,00	93,00	89,00	97,00	-	-	
PM _{2,5}	µg/m ³	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	41,54
CO	mg/m ³	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Benzen	µg/m ³	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Ndotësit e ajrit	Vitet/njësi	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
		Vlorë													
SO ₂	µg/m ³	23,00	16,50	10,00	12,00	16,00	14,00	-	-	21,80	11,40	-	-	8,05	7,7
NO ₂	µg/m ³	21,00	19,00	17,00	18,00	23,00	23,00	-	-	26,00	25,70	-	7,25	10,41	13,71
Lead	µg/m ³	0,24	0,335	0,43	0,25	0,24	0,23	-	-	0,21	0,19	-	-	-	-
O ₃	µg/m ³	60,00	81,50	103,00	103,00	103,00	100,00	-	-	68,10	70,40	-	75,25	63,65	68,28
PM ₁₀	µg/m ³	70,00	69,50	69,00	72,00	86,00	89,00	-	-	80,00	83,70	-	34,37	15,29	18,72
PM _{2,5}	µg/m ³	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16,11	10,55	8,39
CO	mg/m ³	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,37	0,42
Benzen	µg/m ³	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,91	1,75

Ndotësit e ajrit	Vitet/njësi	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
		Korçë													
SO ₂	µg/m ³	14,00	11,00	8,00	10,00	17,00	11,00	-	-	19,90	11,30	2,4	5,83	6,95	4,31
NO ₂	µg/m ³	21,00	16,00	11,00	12,00	20,00	15,00	-	-	24,60	16,90	7,9	5,06	13,66	13,9
Lead	µg/m ³	0,16	0,19	0,21	0,12	0,20	0,16	-	-	0,22	0,19	-	-	-	-
O ₃	µg/m ³	59,00	74,50	90,00	86,00	86,00	85,00	-	-	62,30	67,40	57,3	66,2	54,87	49,46
PM ₁₀	µg/m ³	70,00	63,00	56,00	63,00	82,00	91,00	-	-	85,00	84,40	44,49	27,52	38,28	44,85
PM _{2,5}	µg/m ³	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28,81	-	-	29,14
CO	mg/m ³	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,67	-	1,18	1,13
Benzen	µg/m ³	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,91	-	3,48	6,21

Ndotësit e ajrit	Vitet/njësi	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
		Mesatarja e përgjithshme													
SO ₂	µg/m ³	23,00	18,18	13,36	16,43	20,00	16,43	17,43	18,69	19,52	12,46	8,75	5,83	10,35	8,36
NO ₂	µg/m ³	27,29	23,29	19,29	23,14	24,14	24,14	30,50	27,30	28,29	28,72	17,75	13,20	21,46	23,76
Lead	µg/m ³	0,39	0,41	0,44	0,17	0,27	0,26	0,19	0,17	0,20	0,21	-	-	0,45	0,013
O ₃	µg/m ³	63,29	80,07	96,86	86,14	86,14	95,29	58,01	66,00	64,66	67,60	64,40	64,16	48,64	51,34
PM ₁₀	µg/m ³	114,43	106,07	97,71	102,57	102,86	106,57	92,32	85,57	89,18	90,69	56,62	31,48	31,62	37,44
PM _{2,5}	µg/m ³	-	-	-	-	-	-	-	-	30,95	32,81	20,38	16,28	18,05	16,12
CO	mg/m ³	-	-	-	-	-	-	-	0,356	0,4665	0,56	0,44	-	0,68	0,74
Benzen	µg/m ³	-	-	-	-	-	-	-	0,667	0,5065	1,77	2,52	-	1,82	2,87

Referuar Raportit të Gjendjes së Mjedisit, për vitin 2016, nga monitorimi i cilësisë së ajrit, konstatohet se: ndotësit kryesorë të cilësisë së ajrit urban janë pluhurat me diametër 10 dhe 2.5 mikrometër (PM₁₀/PM_{2,5}) në stacionet e Tiranës dhe Elbasanit si dhe në stacionin e Korçës në periudhën e dimrit Burimi kryesor i ndotjes nga PM₁₀ në stacionin e Elbasanit dhe Tiranës është shkarkimi i automjeteve pasi dhe stacionet janë instaluar buzë rrugëve me trafik të rënduar ndërsa në stacionin e Korçës burimi kryesor i ndotjes nga PM₁₀/2.5 është përdorimi lëndës së djegshme për ngrohjen e banesave.

Një nga treguesit kryesorë të cilësisë së ajrit urban për PM₁₀ është dhe numri i ditëve që tejkalon normën ditore të BE-së prej 50 µg/m³ nga numri i ditëve të lejuara në një vit që është 35

ditë. Bazuar në të dhënat statistikore për numrin e ditëve që tejkalojnë normën ditore të PM₁₀ vërejmë se kemi tejkalim në stacionin e Korçës ku kemi tejkalim 65 ditë në vit dhe Tirana AKM ku kemi tejkalim 76 në vit nga 35 ditë që numri i ditëve të lejuar në një vit. Kemi përaftrim të numrit të ditëve të lejuar në vit për stacionin e Durrësit dhe Elbasanit. Ndërsa në stacionin e Shkodrës, Vlorës dhe Tirana ATSH numri i ditëve që tejkalojnë normën ditore të BE është i ulët.
(Burimi:http://www.akm.gov.al/assets/web_raporti-mjedisit_17.pdf)

Referuar Raportit të Gjendjes së Mjedisit, për vitin 2017, monitorimi nuk është kryer i plotë për arsye të mungesës së fondeve të monitorimit dhe llogaritja e mesatareve është bërë bazuar në vlerat për periudhën e monitoruar. Në raport nuk është paraqitur trendi në vite për arsye se nuk mund të bëhet krahasimi i vlerave vjetore me periudhën e monitoruar gjatë këtij viti. Vlerësimi i cilësisë së ajrit, është bërë bazuar në krahasimin e vlerave faktike me ato të përcaktuara në legjislacionin Shqiptar dhe në direktivat e BE-së për ajrin urban. Referuar vlerave ditore të periudhës së monitoruar rezulton se ka tejkalim të normës ditore prej 50 µg/m³ në stacionin e Korçës, Tirana BT dhe Tirana AKM. Numri i ditëve që tejkalojnë normën ditore të PM₁₀ në stacionin e Tirana BT është 64 ditë nga 107 ditë të monitoruar, në stacionin e AKM 70 ditë nga 155 ditë të monitoruara dhe në stacionin e Korçës 40 ditë nga 239 ditë të monitoruara. Numri i ditëve të lejuara që tejkalojnë normën ditore të PM₁₀ është 35 ditë në një vit.

http://akm.gov.al/assets/raporti-akm-2017_preview_09052018.pdf-ardhur-nga-shtepia-botuese.pdf

Aneksi B: Buxheti sipas veprimeve dhe masave

PLANI KOMBËTAR PËR MENAXHIMIN E CILËSISË SË AJRIT

I. Masat për reduktimin e shkarkimeve nga trafiku

Nr.	Veprimtari dhe nën-veprimtari	Strukturat përgjegjëse	Afati	Treguesit/Synimet	Kosto (në mijë lekë)	Burimi i financimit (në mijë lekë)			
						Institucio net shtetërore	Të tjerë (biznesi, NJVQV)	Donatorët	Nevoja për fonde
<i>I.¹ Inkurajimi i kalimit nga përdorimi i makinave private drejt llojeve të tjera të udhëtimit dhe nxitjen e përdorimit të transportit publik për të reduktuar shkarkimet e automjeteve dhe për të përmirësuar cilësinë e ajrit</i>									
I.1.1	Promovimi dhe inkurajimi i lehtësirave në çiklizëm brenda zonave të banuara, për të mundësuar rrugë të sigurta çiklizmi nga shkollat lokale dhe dyqanet. Theksi do të jetë në inkurajimin e përdorimit të çiklizmit që do të zvogëlojë volumin e makinave private që udhëtojnë gjatë periudhës së pikut të trafikut në mëngjes	NJQV (Zona A dhe B) ⁷	2019	Vlerat e PM _{2.5} , PM ₁₀ , O ₃ , NO _x , SO _x në zonat urbane brenda standardeve.	12,320	12,320			
I.1.2	Përgatitja dhe zbatimi i planit të transportit për një rrjet strategjik të rrugëve të biçikletave dhe rrugëve të çlodhjes.	NJQV (Zona A dhe B)	Nga 2023 e në vazhdim	Vlerat e PM _{2.5} , PM ₁₀ , O ₃ , NO _x , SO _x në zonat urbane brenda standardeve.	250,000	250,000			

⁷ Zona A (Tiranës dhe Elbasani); Zona B (Fierit, Durrësit, Vlorës, Shkodrës, Korçës, Patosit, Ballshit, Kamzës dhe Paskuqanit)

Nr.	Veprimtari dhe nën-veprimtari	Strukturat përgjegjëse	Afati	Treguesit/ Synimet	Kosto (në mijë lekë)	Burimi i financimit (në mijë lekë)			
						Institucio net shtetërore	Të tjerë (biznesi, NJVQV)	Donatorë t	Nevoj a për fonde
	Ky plan duhet të përfshijë kushte më të sigurta për biçikletat, përmirësime në parkim të biçikletave dhe komunikim të përshtatshëm mes çiklizmit dhe mënyrave të tjera të udhëtimit. Ky plan duhet gjithashtu, të japë vëmendjen e duhur masave të përshtatshme për qetësimin e trafikut, në zonat e banuara, në afërsi të rrugës, për të parandaluar një përkeqësim në cilësinë e ajrit								
I.1.3	Promovimi dhe inkurajimi i rrugëve të sigurta dhe të përshtatshme për të ecur nga shkollat dhe dyqanet në zonat e banuara me theks të veçantë në sigurimin e rrugëve alternative 'të sigurta' për udhëtime të shkurtra, zakonisht më pak se 1-2 km gjatësi.	NJQV (Zona A dhe B)	Nga 2025 e në vazhdim	Vlerat e PM _{2,5} , PM ₁₀ , O ₃ , NO _x , SO _x në zonat urbane brenda standardeve.	220,000	220,000			
I.1.4	Mbështetje dhe inkurajim në zbatimin e shpejtë të korridoreve cilësore të autobusëve dhe masave të tjera prioritare për autobusët, përgjatë rrugëve kryesore të trafikut	NJQV (Zona A dhe B)	Nga 2024 e në vazhdim	Vlerat e PM _{2,5} , PM ₁₀ , O ₃ , NO _x , SO _x në zonat urbane brenda standardeve.	910,000				
I.1.5	Sigurimi i lehtësirave të shërbimit të autobusëve ndërrurban dhe shërbimeve hekurudhore periferike, për të lehtësuar lëvizjen për në/ dhe nga puna	NJQV (Zona A dhe B)	Nga 2024 e në vazhdim	Vlerat e PM _{2,5} , PM ₁₀ , O ₃ , NO _x , SO _x në zonat urbane brenda standardeve.	3,500,000			3,500,000	
I.1.6	Futja e politikave të çmimeve të rrugëve për makinat private	ministra përgjegjëse për transportin	Nga 2023 e në vazhdim	Vlerat e PM _{2,5} , PM ₁₀ , O ₃ , NO _x , SO _x në zonat urbane brenda standardeve.	875,000				

Masat e parashikuara në pikat 1.1.1 deri në 1.1.6 më sipër, synojnë uljen e shkarkimit të ndotësve të ajrit (PM_{2,5}, PM₁₀, O₃, NO_x, SO_x) në zonat urbane.

Vlerat standarde të treguesve janë të përcaktuara sipas legjislacionit në fuqi: VKM nr. 594, datë 10.9.2014 'Për miratimin e strategjisë kombëtare për cilësinë e ajrit të mjedisit' dhe VKM nr. 352, datë 29.4.2015 'Për vlerësimin e cilësisë së ajrit të mjedisit dhe kërkesat për disa ndotës në lidhje me të'. Indikatorët e përcaktuar në këtë plan janë në përputhje me SKZHI 2015-2020, Objektivat e Zhvillimit të Qëndrueshëm (OZHQ), si dhe

Nr.	Veprimtari dhe nën-veprimtari	Strukturat përgjegjëse	Afati	Treguesit/Synimet	Kosto (në mijë lekë)	Burimi i financimit (në mijë lekë)			
						Institucionet shtetërore	Të tjerë (biznesi, NJQV)	Donatorët	Nevoja për fonde

indikatorët e përmirësimit të cilësisë së ajrit në PBA.

Masat e parashikuara në pikat 1.1.1 deri në 1.1.6 më sipër, do të jenë të integruara edhe në planet lokale të cilësisë së ajrit për zonat A dhe B, që do të hartohen nga NJQV.

I.2 Menaxhimi dhe kontrolli i rrjedhës së trafikut në mënyrë që të shmangët bllokimi i automjeteve dhe qëndrimi i zgjatur në kryqëzimet e rrugëve dhe në zonat urbane, duke përmirësuar cilësinë e ajrit në këto vende									
I.2.1	Adresimi i propozimeve mbi masat e qetësimit të trafikut, për të kufizuar volumin e trafikut që kalon përmes zonave të banuara ose në afërsi, ose si një mjet për të shmangur kryqëzime të mëdha rrugore	NJQV (Zona A dhe B)	2020-2022	Plane lokale të cilësisë së ajrit për zonat A dhe B.	6,500,000		6,500,000		
I.2.2	Promovimi i planeve për futjen e qelizave mjedisore të trafikut (ETC) në qendrat urbane. Monitorimi i fluksit të trafikut në zonat e afërta për të siguruar se nuk ka ndikim negativ në cilësinë e ajrit	NJQV (Zona A dhe B)	2020-2022	Plane lokale të cilësisë së ajrit për zonat A dhe B.					
I.2.3	Vlerësimi i futjes së strategjive të menaxhimit të trafikut, si një mjet për të parandaluar një përkeqësim të mëtejshëm në cilësinë e ajrit në "pikate nxehta"	MTM	2019	Raport vlerësimi	250			250	
I.2.4	Promovimi i përmirësimit të kulturës së trafikut do të jetë për arsye shëndetësore dhe sigurie. Policia është pala më e rëndësishme e interesuar, në lidhje me sigurinë e trafikut.	Policia e Shtetit NJQV (Zona A dhe B)	2020	Fushate sensibilizuese për sigurinë rrugore	12,320	12,320			
I.2.5	Shkelje të rënda të ligjeve të trafikut, sidomos në lidhje me sigurinë për përdoruesit e rrugëve të lehta, do të ndëshkohen me gjobë dhe / ose kufizime	Policia e Shtetit, NJQV (Zona A dhe B)							
I.3 Rregullimi dhe kufizimi i shkarkimeve nga të gjitha mjetet motorike.									
I.3.1	Forcimi i kontrolleve vjetore të detyrueshme të shkarkimeve të gazta në të gjithë vendin, për të gjitha automjetet në pronësi të drejtuesve (motoçikleta / makina - private /	ministra përgjegjëse për Transportin	2025	Raport vjetore të kontrollit të automjeteve të dorëzuara pranë MTM nga subjekti i autorizuar nga ministria përgjegjëse e Transportit	1,950,000	1,950,000			

Nr.	Veprimtari dhe nën-veprimtari	Strukturat përgjegjëse	Afati	Treguesit/ Synimet	Kosto (në mijë lekë)	Burimi i financimit (në mijë lekë)			
						Institucio net shtetërore	Të tjerë (biznesi, NJVQV)	Donatorë t	Nevoj a për fonde
	publike)								
I.3.2	Ndalimi i qarkullimit për të gjitha automjetet private dhe publike që nuk janë në gjendje të mirë, ose që tejkalojnë vlerën e përcaktuar të kufirit të shkarkimeve	ministra përgjegjëse për Transportin	2025	Raporte vjetore të kontrollit të automjeteve të dorëzuara pranë MTM nga subjekti i autorizuar nga ministria përgjegjëse e Transportit	1,820,000			1,820,000	
I.3.3	Pajisja e inspektorëve me mjete më të mira dhe pajisje për testimin e shkarkimeve	ISHMP	2019-2022	Numri i pajisjeve portative të blera për ISHMP për kontrollin e ndotjes nga automjetet	42.440	42440			
I.3.4	Rritja e numrit të kontrolleve në rrugë	ISHMP		Numër kontrollesh nga ISHMPU					
I.4 Promovimi i përdorimit të automjeteve me ndikim të ulët.									
I.4.1	Fushata promovuese për nxitjen e blerjes së automjeteve elektrike	ministra Përgjegjëse për industrinë	pas 2022	Fushata promovuese					
I.4.2	Krijimi i rrejtit shpërndarës për karikimin elektrik	MIE	2019-2022	Intensiteti i energjisë i matur në termat e energjisë primare dhe Prodhimit të Brendshëm Bruto (PBB)	149,000	149,000			
I.4.3	Lehtësimi në rritjen e shpërndarjes së stacioneve të mbushjes me ndikim të ulët (GLN dhe metan).	ministra përgjegjëse për energjinë	Pas 2024	Intensiteti i energjisë i matur në termat e energjisë primare dhe Prodhimit të Brendshëm Bruto (PBB)					
I.4.4	Sigurimi i karburantit me përmbajtje të ulët të squfurit dhe me cilësi të lartë (në nivel me MS-të) të përdoret në të gjitha mjetet e transportit.	ministra përgjegjëse për transportin ISHTI	Pas 2025	Vlerat e PM _{2.5} , PM ₁₀ , O ₃ , NO _x , SO _x në zonat urbane brenda standardeve.					

Masat e parashikuara në pikat I.4.1 deri në pikat I.4.3, janë në përputhje me Planin Kombëtar të Eficiencës së Energjisë i rishikuar për periudhën 2020-2022.

Lidhur me masën e parashikuar në pikën I.4.4 më sipër, përdoret i njëjti tregues si ai për masat e parashikuara në pikën I.1 më sipër. Referuar kësaj mase, ISHTI, kryen marrjen e mostrave dhe analizimin e mostrave për cilësinë e lëndës djegëse, dhe përgatit raportin vjetor mbi cilësinë e lëndëve djegëse benzinë dhe diesel.

I.5 Kontrolli dhe reduktimi i shkarkimeve nga automjetet e shërbimit publik									
I.5.1	Verifikimi i rregullt i testimit të shkarkimeve të automjetit, autobusëve dhe të flotës, për të kufizuar dhe për të	MIE, NJQV Koncensionarët e shërbimeve publike	Pas 2022	Vlerat e PM _{2.5} , PM ₁₀ , O ₃ , NO _x , SO _x në zonat urbane brenda standardeve.	Produktet dhe kostot përkatëse do të përcaktohen në Planet Lokale për				

Nr.	Veprimtari dhe nën-veprimtari	Strukturat përgjegjëse	Afati	Treguesit/Synimet	Kosto (në mijë lekë)	Burimi i financimit (në mijë lekë)			
						Institucio net shtetërore	Të tjerë (biznesi, NJQV)	Donatorët	Nevojat për fonde
	reduktuar shkarkimet e grimcave dhe ndotësve të tjerë të ajrit				Cilësinë e Ajrit				
I.5.2	Mbështetje për zëvendësimin e stokut të vjetër të automjeteve, taxi, autobusë dhe kamionë	MIE, NJQV Koncensionarët e shërbimeve publike	Pas 2022	Vlerat e PM _{2.5} , PM ₁₀ , O ₃ , NO _x , SO _x në zonat urbane brenda standardeve.	Produktet dhe kostot përkatëse do të përcaktohen në Planet Lokale për Cilësinë e Ajrit				
I.5.3	Inkurajimi i programeve për konvertimin e motorit ekzistues në makinë, në autobus dhe kamion për GLN-ë ose metan	MIE, NJQV Koncensionarët e shërbimeve publike	Pas 2022	Vlerat e PM _{2.5} , PM ₁₀ , O ₃ , NO _x , SO _x në zonat urbane brenda standardeve.	Produktet dhe kostot përkatëse do të përcaktohen në Planet Lokale për Cilësinë e Ajrit				
I.5.4	Përtëritja e flotës së automjeteve të përdorura nga organet publike, koncesionarët e shërbimeve publike dhe kompanive komunale/shërbimeve (operatorët e transportit, grumbullimit të mbetjeve, pastrimit të rrugëve, operatorët e rrjetit të energjisë, burimeve ujore, autobus shkolla) me automjete me ndikim të ulët / zero në mjedis	MIE, NJQV Koncensionarët e shërbimeve publike	Pas 2022	Vlerat e PM _{2.5} , PM ₁₀ , O ₃ , NO _x , SO _x në zonat urbane brenda standardeve.	Produktet dhe kostot përkatëse do të përcaktohen në Planet Lokale për Cilësinë e Ajrit				

Lidhur me masat e parashikuara në pikat I.5.1 deri në I.5.4 më sipër, përdoret i njëjti tregues si ai në pikën I.1 më sipër.

Masa I.5.1, lidhet me numrin e kontrolleve nga qendrat e kontrollit teknik të automjeteve në rrethe.

Masa I.5.2, lidhet me zbatimin e legjislacionit mbi reduktimin e shkarkimeve nga automjetet dhe zëvendësimin e stokut të vjetër të automjeteve, taxi, autobusë dhe kamionë me të reja dhe me ndikim më të ulët/zero në mjedis.

Masat I.5.3 dhe I.5.4, do të jenë të integruara edhe në planet lokale të cilësisë së ajrit, që do të hartohen nga NjQV.

I.6 Hartimi i një strategjie afatsbuktër të menaxhimit për automjetet komerciale									
I.6.1	Kufizimet për automjetet më ndotëse në qendrat urbane të njësive bashkiake, gjatë ditëve të javës (kufizimet mbulojnë automjetet e klasifikuara euro1 dhe euro2)	NJQV	2022	Vlerat e PM _{2.5} , PM ₁₀ , O ₃ , NO _x , SO _x në zonat urbane brenda standardeve.	11,050	11,050			

Nr.	Veprimtari dhe nën-veprimtari	Strukturat përgjegjëse	Afati	Treguesit/Synimet	Kosto (në mijë lekë)	Burimi i financimit (në mijë lekë)			
						Institucio net shtetërore	Të tjerë (biznesi, NJVQV)	Donatorë t	Nevoj a për fonde
I.6.2	Zhvillimi i zonave "vetëm për ecje / çiklizëm", në qytetet kryesore të Zonave A dhe B.	NJQV							
I.6.3	Përgatitja e propozimeve për të rregulluar lëvizjen e automjeteve të rënda që transportojnë mallra nëpër zonat e banuara dhe zonat e shitjes me pakicë	NJQV	2023	Vlerat e PM _{2.5} , PM ₁₀ , O ₃ , NO _x , SO _x në zonat urbane brenda standardeve.	11,050	11,050			
I.6.4	Përcaktimi i rrugëve prioritare për automjete të tilla që udhëtojnë për në/ dhe nga portet	NJQV	2023	Vlerat e PM _{2.5} , PM ₁₀ , O ₃ , NO _x , SO _x në zonat urbane brenda standardeve.	11,700	11,700			
I.6.5	Kufizimi, aty ku shihet e nevojshme, i vendeve dhe periudhave gjatë ditëve të javës, se kur do të lejohet ngarkimi/shkarkimi për të reduktuar bllokimet e trafikut në qendrat urbane	NJQV	2023	Vlerat e PM _{2.5} , PM ₁₀ , O ₃ , NO _x , SO _x në zonat urbane brenda standardeve.	11,700	11,700			

Lidhur me masat e parashikuara në pikat I.6.1 deri në I.6.5 më sipër, përdoret i njëjti tregues si ai në pikën I.1. Këto masa janë të pambuluara financiarisht. Masat e identifikuar, do të jenë të integruara dhe detajuara në planet lokale të veprimit për cilësinë e ajrit. Përfshirja e masave të tilla në përmbajtje të dokumentit të Planit Kombëtar synon orientimin dhe inkurajimin e autoriteteve kompetente në nivel vendor që financimin e masave të tilla ti adresojnë nëpërmjet burimeve të tjera të mundshme të financimit, të identifikuar në pikën 5.2, faqe 93, e këtij dokumenti.

I.7 Kufizimi dhe zvogëlimi i nivelit të parkimit në rrugë dhe jashtë rrugës, në qendrat urbane, për të reduktuar volumet e trafikut dhe shkarkimet e automjeteve									
I.7.1	Promovimi i parkimeve të kufizuara në qendër të bashkisë, për të reduktuar ngjeshjen e shkaktuar nga makinat private dhe shkarkimet e automjeteve. Masat e propozuara mund të përfshijnë ngritjen tarifës së parkimit në rrugë, zbatimin e rregulloreve për parkimet e kufizuara, në zona larg qendrës së bashkisë, dhe dekurajimi i parkimit në rrugë, gjatë gjithë ditës	NJQV	2023	Vlerat e PM _{2.5} , PM ₁₀ , O ₃ , NO _x , SO _x në zonat urbane brenda standardeve.	19,500	19,500			
I.7.2	Ulja e numrit të parkimeve 'pa pagesë' në rrugë,	NJQV	2023	Vlerat e PM _{2.5} , PM ₁₀ , O ₃ , NO _x , SO _x në zonat	8,450	8,450			

Nr.	Veprimtari dhe nën-veprimtari	Strukturat përgjegjëse	Afati	Treguesit/Synimet	Kosto (në mijë lekë)	Burimi i financimit (në mijë lekë)			
						Institucionet shtetërore	Të tjerë (biznesi, NJQV)	Donatorët	Nevoja për fonde
	në qendër të bashkisë dhe në zonat e afërta			urbane brenda standardeve.					
I.7.3	Futja e një sistemi për të promovuar zonat e parkimit privat	NJQV MIE (si ministria përgjegjëse për transportin)	2023	Vlerat e PM _{2.5} , PM ₁₀ , O ₃ , NO _x , SO _x në zonat urbane brenda standardeve.	1,950	1,950			
I.7.4	Futja e tarifës së parkimit me një përqindje të caktuar e cila do të shkojë drejt investimeve të mëtejshme për përmirësimin e parkimit. Caktimi i terminalëve të autobusëve jashtë qendrës së qytetit për udhëtarët	NJQV MIE (si ministria përgjegjëse për transportin)	2023	Vlerat e PM _{2.5} , PM ₁₀ , O ₃ , NO _x , SO _x në zonat urbane brenda standardeve.	2,600	2,600			

Masat e parashikuara në pikat I.7.1 deri në I.7.4 më sipër, kanë në qendër hartimin, miratimin e zbatimin e një Rregullore për tarifën e parkimit në rrugë. Këto masa, kanë të njëjtin tregues si ai në pikën I.1.

I.8 Ndërtimi i bapësirave të gjelbëruara përgjatë rrugëve kryesore të trafikut									
I.8.1	Ndërtimi i zonave me gjelbërim të përjetshëm me një përthithje të lartë përgjatë rrugëve kryesore të trafikut	MIE dhe NJQV (si ministria përgjegjëse e Transportit)	2024	Vlerat e PM _{2.5} , PM ₁₀ , O ₃ , NO _x , SO _x në zonat urbane brenda standardeve.	2,600,000	2,600,000			

Masa e parashikuar në pikën I.8.1 synon shtimin e sipërfaqeve të gjelbëruara në të gjitha zonat. Kjo masë, ka të njëjtin tregues si ai në pikën I.1.

II. Masat për reduktimin e shkarkimeve nga zhvillimi dhe ndërtimi urban

Nr.	Veprimtari dhe nën-veprimtari	Strukturat përgjegjëse	Afati	Treguesit/Synimet	Kosto (në mijë lekë)	Burimi i financimit (në mijë lekë)			
						Institucionet shtetërore	Të tjerë	Donatorët	Nevoja për fonde
II.1 Përmirësimi i planifikimit urban									
II.1.1	Inkurajimi për zhvillimin e rezidencave publike dhe private afër rrugëve të transportit publik, për të reduktuar varësinë nga makinat private për të shkuar dhe ardhur nga puna.	MIE NJQV	2023	Produktet specifike do të përcaktohen dhe kostohen në Planet e Përgjithshme vendore	65,000	65,000			
II.1.2	Inkurajimi i veprimtarive ekonomike 'home-based', ku për shkak të natyrës dhe shkallës së tyre, ato mund të vendosen lehtësisht, pa dëmtuar zonat e banuara	MIE NJQV	2023	Produktet specifike do të përcaktohen dhe kostohen në Planet e Përgjithshme vendore					
II.1.3	Inkurajimi i zhvendosjes së godinave të bizneseve që	MIE NJQV		Produktet specifike do të					

Nr.	Veprimtari dhe nën-veprimtari	Strukturat përgjegjëse	Afati	Treguesit/S ynimet	Kosto (në mijë lekë)	Burimi i financimit (në mijë lekë)			
						Institucionet shtetërore	Të tjerë	Donat orët	Nevoja për fonde
	janë nënzonat e banuara dhe që seriozisht pengojnë arritjen e objektivave të cilësisë së ajrit në këto zona banimi.		2023	përcaktohen dhe kostohen në Planet e Përgjithshme vendore					
II.2 Kërkesat për zbatimin e një plani të dokumentuar për të reduktuar pluhurin dhe shkarkimet në ajër, gjatë ndërtimit dhe rrenimit									
II.2.1	Shqyrtimi i të gjitha çështjeve që kanë të bëjnë me zhvillimin e reja të mëdha, për të siguruar që çdo shkarkim në atmosferë nga zhvillimi, nuk rezulton me ndryshimin e cilësisë së ajrit, si dhe nuk tejkalon vlerat e synuara të përcaktuara në planin e menaxhimit	MIE NJQV IKMT	Pas 2022	Produktet do të specifikohen dhe kostohen në Planet lokale të Veprimit për Cilësinë e Ajrit					
II.2.2	Te kërkohet që propozimet e planifikimit, për zhvillimin e vendeve periferike, apo fushave të gjelbra, që kërkojnë një deklaratë të ndikimit në mjedis, të adresojnë ndikimin lokal të ndryshimeve, të fluksit të trafikut, në cilësinë e ajrit.	MIE NJQV IKMT	Pas 2022	Produktet do të specifikohen dhe kostohen në Planet lokale të Veprimit për Cilësinë e Ajrit					
II.2.3	Te kërkohet që informacioni i përshtatshëm mbi ndikimin në cilësinë e ajrit, të zhvillimeve të reja, të paraqitet si pjesë e procedurës së vlerësimit të mjedisit, sipas dispozitave të legjislacionit për Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis dhe në përputhje me procedurat e lejeve të ndërtimit	MIE NJQV MB	Pas 2022	Produktet do të specifikohen dhe kostohen në Planet lokale të Veprimit për Cilësinë e Ajrit					
II.2.4	Marrja e masave që konsiderohen të përshtatshme, për të parandaluar një shqetësim të krijuar nga shkarkimet e pluhurit, që ndodhin gjatë aktiviteteve të ndërtimit / apo prishjeve në zonën e tyre funksionale	MTM NJQV	Pas 2022	Produktet do të specifikohen dhe kostohen në Planet lokale të Veprimit për Cilësinë e Ajrit					
<p>Masat e parashikuara në pikën II.2, synojnë reduktimin e niveleve të lëndës së ngurtë në ajër. Treguesit që përdoren për këto masa janë: Vlerat e PM_{2.5}, PM₁₀, në zonat urbane brenda standardeve. Lidhur me këto masa, do konsiderohet edhe fusha e përgjegjësisë e IKMT, në zbatim të ligjit nr. 9870/2007 dhe VKM nr. 894/2015.</p> <p>Masa e parashikuar në pikën II.2.1, do të jetë pjesë e integruar e planeve lokale të veprimit për cilësinë e ajrit.</p> <p>Masa në pikën II.2.2, synon hartimin dhe miratimin e një Udhëzuesi për integrimin e çështjeve të cilësisë së ajrit në VNM gjatë procesit të planifikimit urban.</p> <p>Masa në pikën II.2.3, synon miratimin dhe zbatimin e një akti nënligjor, udhëzues lidhur me procedurat e planifikimit dhe përfshirjen e VNM.</p> <p>Masa në pikën II.2.4, ka në qendër inspektimet që Inspektorati Shtetëror i Mjedisit, ndërmerr në aktivitetet e ndërtimit.</p>									
II.3 Ndikimi në dbëniën e punëve publike, kompanive që përdorin mënyra/mjete ekologjiksht miqësore									
II.3.1	Te kërkohet, kur është e nevojshme, që një plan i dokumentuar është dorëzuar, duke treguar masat për parandalimin dhe reduktimin e shkarkimeve paraprake të pluhurit dhe grimcave në ajër, për kryerjen e aktiviteteve që mund të rezultojnë në bezdisje	MIE NJQV							
Masa në pikën II.3.1, bazohet në numrin e planeve vendore që përfshijnë masat e parandalimit të ndotjes së ajrit									
II.4 Ndalimi i djegies në natyrë, në veçanti në fusbat e ndërtimit të materialeve të mbetura									

Nr.	Veprimtari dhe nën-veprimtari	Strukturat përgjegjëse	Afati	Treguesit/Synimet	Kosto (në mijë lekë)	Burimi i financimit (në mijë lekë)			
						Institucionet shtetërore	Të tjerë	Donat orët	Nevoja për fonde
II.4.1	Të Intensifikohet kontrolli nga sektori mbi ndalimin e djegies në natyrë të mbetjeve.	MBZHR/MIE/ISHMP	2022	Vlerat e PM _{2.5} , PM ₁₀ , O ₃ , NO _x , SO _x në zonat urbane brenda standardeve.	1,300	1,300			

III. Masat për reduktimin e shkarkimeve nga bujqësia

Nr.	Veprimtari dhe nën-veprimtari	Strukturat përgjegjëse	Afati	Treguesit/Synimet	Kosto (në mijë lekë)	Burimi i financimit (në mijë lekë)			
						Institucionet shtetërore	Të tjerë	Donatorët	Nevoja për fonde
III.1 Ndalimi i djegies në natyrë i materialeve të mbetura									
III.1.1	Të Intensifikohet kontrolli mbi ndalimin e djegies në natyrë të mbetjeve	ISHMP	Parashikuar në aktivitetin II.4, më sipër.						
III.2 Kufizimi i aktiviteteve të djegies së gjineshtrës, kashtës dhe drithërave në tokat bujqësore, ku ka të ngjarë të kemi shqetësime									
III.2.1	Të kërkohet, kur është e nevojshme që një plan për qëllimin e kryerjes së djegies në natyrë në tokat bujqësore është paraqitur paraprakisht në seksionin e mjedisit, për djegjen e gjineshtrës, kashtës dhe drithërave të tjera për të parandaluar tymin e gjeneruar nga këto aktivitete, duke krijuar një shqetësim të komunitetit lokal, ose një rrezik për përdoruesit e rrugës. Duhet të jepet madhësia e zonës për t'u djegur, masa për të kontrolluar djegjen dhe masat e sigurisë nga zjarri, si dhe orari i propozuar për djegjen	MBZHR NJQV	2022	Vlerat e PM _{2.5} , PM ₁₀ , O ₃ , NO _x , SO _x në zonat urbane brenda standardeve.	2,275	2,275			2,275
III.2.2	Të kërkohet që pas përfundimit të djegies së kashtës dhe drithërave, hiri i mbetur duhet të futet në tokë, për të parandaluar një shqetësim lokal nga pluhuri	MBZHR NJQV	2022	Vlerat e PM _{2.5} , PM ₁₀ , O ₃ , NO _x , SO _x në zonat urbane brenda standardeve.	2,275	2,275			2,275

Nr.	Veprimtari dhe nën-veprimtari	Strukturat përgjegjëse	Afati	Treguesit/Synimet	Kosto (në mijë lekë)	Burimi i financimit (në mijë lekë)			
						Institucionet shtetërore	Të tjerë	Donatorët	Nevoja për fonde
III.2.3	Të promovohet realizimi i instalimeve për rikuperimin dhe ripërdorimin e biogazit nga fermat blegtorale	MBZHR NJQV	2023	Vlerat e PM _{2.5} , PM ₁₀ , O ₃ , NO _x , SO _x në zonat urbane brenda standardeve.	14,950	14,950			14,950
<p>Masat e parashikuara në pikat III.2.1 deri në pikën III.2.2, lidhen direkt me kërkesën, përgatitjen dhe përfshirjen në seksionin e mjedisit të një plani për djegjet në natyrë në tokat bujqësore. Përgatitja dhe zbatimi i këtyre planeve, ndikon direkt në kontrollin e shkarkimeve të ndotësve të dëmshëm në ajër që burojnë nga djegjet (dyoksinat dhe furanet), të cilat akumulohen dhe kontribuojnë në cilësinë e ajrit në total. Në këtë këndvështrim edhe për këto masa, treguesi do të jetë: Vlerat e PM_{2.5}, PM₁₀, O₃, NO_x, SO_x në zonat urbane brenda standardeve.</p>									
III.3 Realizimi i instalimeve për rikuperimin dhe ripërdorimin e biogazit nga bagëtitë									
III.3.1	Të sigurojë stimuj për fermerët që realizojnë instalime për ripërdorimin e biogazit nga bagëtitë	MBZHR MIE	2023	Iniciativa financiare/ligjore që stimulojnë fermerët	87,750	87,750			87,750
III.4 Vendosi/Ngritja e Kodit të praktikave të mira bujqësore									
III.4.1	Hartimi, publikimi dhe shpërndarja e Kodit të praktikave të mira bujqësore	MBZHR	2023	Kodi i praktikave të mira bujqësore i hartuar dhe publikuar	19,500	19,500			19,500
III.4.2	Trajnimitin e fermerëve në zbatim të Kodit të praktikave të mira bujqësore	MBZHR	2023	Numër trajnimesh	19,500		19,500		19,500
III.5 Reduktimi i emetimeve nga drutë e zjarrit									
III.5.1	Fushatë për ndërgjegjësimin e publikut me disa projekte pilot, për zbatimin e praktikave më të mira	MTM MIE	2020	Fushatë ndërgjegjësimi	1120	1120			
III.6. Reduktimi i shkarkimeve nga blegtorja									
III.6.1	Masat për reduktimin e shkarkimeve nga blegtorja në lidhje me praktikën e mirë të kompostimit të plehut organik dhe ndalimin e evaporizimit të amoniakut në atmosferë.	MBZHR dhe Agjencitë Rajonale të Ekstensionit Bujqësor	2020-2022	Produktet do të përcaktohen në Planet Lokale për Cilësinë e Ajrit		AZHBR		Fermerët që kanë ferma blegtorale	

Masa e parashikuar në pikën III.6.1, konsiston në Përgatitjen e Planit të masave për kompostimin e plehut organik dhe kalendarin e shpërndarjes së tij për nevojat e bujqësisë. “Plehu i prodhuar nga ekonomitë blegtorale, përbën një nga ndotësit e dytë më të rëndësishëm të mjedisit. Ky pleh çliron në atmosferë azot, prandaj në verë duhet larguar nga stalla çdo 12 orë, ndërsa në dimër çdo 24 orë. Për këtë arsye është tepër e rëndësishme që të shmanget kontakti i këtij plehu me ajrin. Mos kompostimi i plehut kontribuon në krijimin e gazeve si CH₄, NO, N₂O etj. Në këtë këndvështrim, treguesi i përdorur për këtë masë është: Vlerat e NO_x në zonat urbane brenda standardeve.

IV. Masat për reduktimin e shkarkimeve nga burimet difuze industriale

Nr.	Veprimtari dhe nën-veprimtari	Strukturat përgjegjëse	Afati	Treguesit/Synimet	Kosto (në mijë lekë)	Burimi i financimit (në mijë lekë)			
						Institucionet shtetërore	Të tjerë	Donatorët	Nevoja për fonde
IV.1 Promovimin e përdorimit të burimeve të energjisë së rinovueshme me qëllim përmbushjen e kërkesave të energjisë për ngrohje, ajër të kondicionuar, ndriçim dhe prodhimin e ujit të nxehtë									
IV.1.1	Promovimi i iniciativave për përdorimin e instalimeve të koogenerimit (në veçanti në objektet publike dhe zonave të reja të zhvillimit të ndërtimit)	MTM MIE	2019-2022	Projekt ide dhe studim fisibiliteti i sistemit të ngrohjes së Korçës duke përfshirur lenden drusore (projekt i ri)	15,031,200	15,031,200			
IV.1.2	Nxitja për eksperimentimin dhe përdorimin e sistemeve fotokatalitike për pakësim të ndotësve	MTM MIE	2019-2021	Aplikimi i përdorimit të sistemeve alternative me efikasitet të lartë për sistemet teknike në një qendër rezidenciale.	44000	44,000			
IV.2 Përgatitja e një fushate për matjet, me pajisje portative të monitorimit për vlerësimin e shkarkimeve									
IV.2.1	Futja e kontrolleve të rregullta dhe periodike të gazrave nga të gjithë fabrikat.	MTM dhe ISHMP	Pas 2022	Numër inspektimesh në aktivitetet industriale nga ISHMP	130,000	130,000			
IV.3 Përgatitja e një inventari për të gjitha ndërmarjet e vogla dhe të mesme të regjistruara									
IV.3.1	Futja e legjislacionit për të kërkuar nga të gjitha ndërmarjet tregtare të vogla dhe të mesme që të raportojnë për përdorimin e tyre të energjisë dhe llojin e lëndës djegëse që përdoret për të bërë të mundur kryerjen e një vlerësimi për shkarkimet ndotëse	MTM MIE	Pas vitit 2022	Legjislacioni për lejet e mjedisit i përmirësuar					

V. Masat për reduktimin e shkarkimeve nga burimet pikësore

Nr.	Veprimtari dhe nën-veprimtari	Strukturat përgjegjëse	Afati	Treguesit/Synimet	Kosto (në mijë lekë)	Burimi i financimit (në mijë lekë)			
						Institucionet shtetërore	Të tjerë	Donatorët	Nevoja për fonde
V.1 Vendosija e lartësisë minimale nga toka për oxhaqet dhe shtyllat në të gjitha instalimet me leje të tipit A									
V.1.1	Përcaktimi i teknikave më të mira të mundshme TMM (TMM) për kategoritë e aktiviteteve të tipit A, ose për një instalim të veçantë	MTM	2020-2022	TMM/BAT të zhvilluara për instalimet e tipit A	24,722	24,722			
V.1.2	Përcaktimi dhe zbatimi i një programi vjetor të kontrollit të shkarkimeve nga impiantet industriale subjekt të lejes së tipit A	MTM/ISHM P	2019-2021	Program vjetor i kontrollit të shkarkimeve në ajër nga impiantet industriale, i hartuar	16,267	16,267			
V.1.3	Verifikimi dhe kontrolli i të gjitha instalimeve industriale të tipit A.	MTM/ISHM P	2019-2021	Program inspektimi për aktivitetet industriale të tipit A	24,011	24,011			
V.2 Risikimi i kushteve të lejes për instalimet ekzistuese të tipit A ose B									
V.2.1	Verifikimi nëse të			Numri i kërkesave të					

Nr.	Veprimtari dhe nën-veprimtari	Strukturat përgjegjëse	Afati	Treguesit/Synimet	Kosto (në mijë lekë)	Burimi i financimit (në mijë lekë)			
						Institucionet shtetërore	Të tjerë	Donatorët	Nevoja për fonde
	gjithë operatorët e një instalimi ekzistues të tipit A ose B, kanë dorëzuar kërkesën për rishikimin e kushteve të licencës ekzistuese në AKM-ë përmes QKB-së	MTM/AKM	2019-2023	operatorëve A dhe B për rishikimin e kushteve të lejes të dorëzuara në AKM, krahasuar me numrin real të këtyre aktivitetëve	46,195	46,195			46,195
V.2.2	Rishikimi e kushteve për të gjitha lejet e Tipit A dhe B	MTM/AKM NjQV	2020-2022	Numri i lejeve të mjedisit të operatorëve A dhe B të rishikuara	148,805	148,805			148,805
V.3 Ndihmësa e biznesit (a) për të minimizuar ndikimin negativ në mjedis nga operacionet e tyre që shkaktojnë ndotje në ajër, ujë ose tokë; (b) për të qenë në përputhje me ligjet e aplikueshme, rregulloret dhe kërkesat e tjera të orientuara për mjedisin, dhe (c) për t'u përmirësuar vazhdimisht sa më sipër.									
V.3.1	Promovimi për pajisjen me certifikatën e cilësisë së mjedisit ISO 1400 midis komunitetit të biznesit	MIE/ MTM/ MFE	2020-2024	Fushatë ndërgjegjësimi për zbatimin e ISO1400 nga subjektet që kanë investuar teknologji për uljen e shkarkimeve në ajër	195,000	195,000			195,000
V.3.2	Iniciativa për zbatimin e të gjitha zgjidhjeve të mundshme për të reduktuar shkarkimet nga oxhaqet	MTM/ ISHMP/ Operatorët industriale A dhe B	2020-2025	Iniciativa të ndërmarra nga operatorët industriale për reduktimin e shkarkimeve	1,105,000	1,105,000			1,105,000

VI. Masat për forcimin e inspektimit dhe kapaciteteve monitoruese

Nr.	Veprimtari dhe nën-veprimtari	Strukturat përgjegjëse	Afati	Treguesit/Synimet	Kosto (në mijë lekë)	Burimi i financimit (në mijë lekë)			
						Institucionet shtetërore	Të tjerë	Donatorët	Nevoja për fonde
VI.1 Modernizimi dhe përmirësimi i rrjetit të monitorimit									
VI.1.1	Rritja e numrit të stacioneve të monitorimit automatik me të paktën blerjen e 10 stacioneve të reja, gjetjen e pajisjeve për vendet e reja, pikat e nxehta që nuk monitorohen aktualisht	MTM AKM	2024-2026	Numri i stacioneve të monitorimit të shtuara, do të përcaktohet pas Planeve Lokale të Ajrit për secilën nga Zonat	527,609	105,522		316,565	316,565
VI.1.2	Rishikimi dhe përshtatja e rrjetit të monitorimit të tanishëm	MTM AKM	2021-2025	Numri i stacioneve të mirëmbajtura dhe kalibruara	3,900	3,900			3,900
VI.1.3	Zbatim i procedurave të kalibrimit me furnizimin e një kalibratori portativ (tub depërtimi dhe hollimi)	MTM AKM	2021-2025	Kalibratori portativ i blere	11,700	11,700			
VI.1.4	Ofrimi i kurseve të trajnimit teknik, për të përmirësuar kalibrimin dhe mirëmbajtjen për stafin e AKM-së	MTM AKM	2022-2023	Numër trajnimesh për përmirësimin e kalibrimit	4,186			4,186	4,186
VI.1.5	Ofrimi i trajnimeve për stafin e AKM-së në analizimin,	MTM AKM	2022-2024	Numër trajnimesh	13,585	3,585		10,000	10,000

Nr.	Veprimtari dhe nën-veprimtari	Strukturat përgjegjëse	Afati	Treguesit/Synimet	Kosto (në mijë lekë)	Burimi i financimit (në mijë lekë)				
						Institucionet shtetërore	Të tjerë	Donatorët	Nevoja për fonde	
	raportimin dhe prezantimin e të dhënave									
VI.1.6	Shqyrtimi dhe rregullimi i klasifikimit të zonave kritike të territorit në baza vjetore	MTM AKM	2022-2025	Zonat kritike të ndotjes së ajrit të rishikuara	12,010	12,010				
VI.1.7	Përgatitja dhe publikimi i parashikimeve afatshkurtra (24-48 orë) të përqendrimeve të ndotësve kryesorë, përmes modeleve të simulimit	MTM AKM	2022-2025	Baza ligjore e miratuar	12,010	12,010				
VI.2 Krijimi i Sistemit të Inventarit Kombëtar të Shkarkimeve										
VI.2.1	Përcaktimi i procesit të përgatitjes së inventarit; baza për vlerësimin e shkarkimeve; mbledhja e të dhënave; përgatitja e të dhënave dhe llogaritjen e shkarkimeve; raportimi dhe arkivimi	MTM/AKM	2022-2023	Inventari i shkarkimeve në ajër i përgatitur dhe dorëzuar në sekretariatën e Konventës së CLRTAP	11,700	11.700				
VI.2.2	Vendosja e tavaneve të shkarkimeve për sektorët qendrorë (të energjisë, industrisë, transportit, bujqësisë dhe strehimit) për ndotësit e mëposhtëm: (SO ₂), oksidet e azotit (NO _x), komponimet organike të avullueshme (VOC) dhe amoniakut (NH ₃)	MTM/AKM	2021-2023	VKM e përcaktimit të tavaneve kombëtare të shkarkimeve, e miratuar	11,700	11.700				
VI.2.3	Krijimi i kapaciteteve për raportim të rregullt të shkarkimeve hapësinore, siç kërkohet, sipas Udhëzimit të Raportimit të Emetimeve për Palët në Konventën LRTAP	AKM	2021-2023	Numër Trajnimesh të kryera	9,100	9100				
VI.2.4	Hartimi i programeve për reduktimin progresiv të shkarkimeve të ndotësve kombëtare.	MTM dhe institucionet e linjës	Pas vitit 2022	Programe kombëtar i hartuar për ndotës që tejkalojnë tavanet kombëtare të hartuara						
VI.3 Sigurimi që inspektimi dhe zbatimi i legjislacionit, që lidhet me cilësinë e ajrit, është proporcional dhe efikas										
VI.3.1	Intensifikimi i forcimit të inspektimeve periodike të timit të të gjitha sistemeve të ngrohjes civile (sistemet e ngrohjes, tubat dhe oxhaqet etj.)	MTM ISHMP	2019-2023	Numër inspektimesh të operatorëve industrialë	84,073	84,073				
VI.3.2	Sigurimi i	MTM	2021-	Pajisje matëse	45,927	45,927				

Nr.	Veprimtari dhe nën-veprimtari	Strukturat përgjegjëse	Afati	Treguesit/Synimet	Kosto (në mijë lekë)	Burimi i financimit (në mijë lekë)			
						Institucionet shtetërore	Të tjerë	Donatorët	Nevoja për fonde
	inspektorëve me pajisjet matëse portative	ISHMP	2024	portative të blera					

VII. Masat për përmirësimin e ndërgjegjesimit të publikut

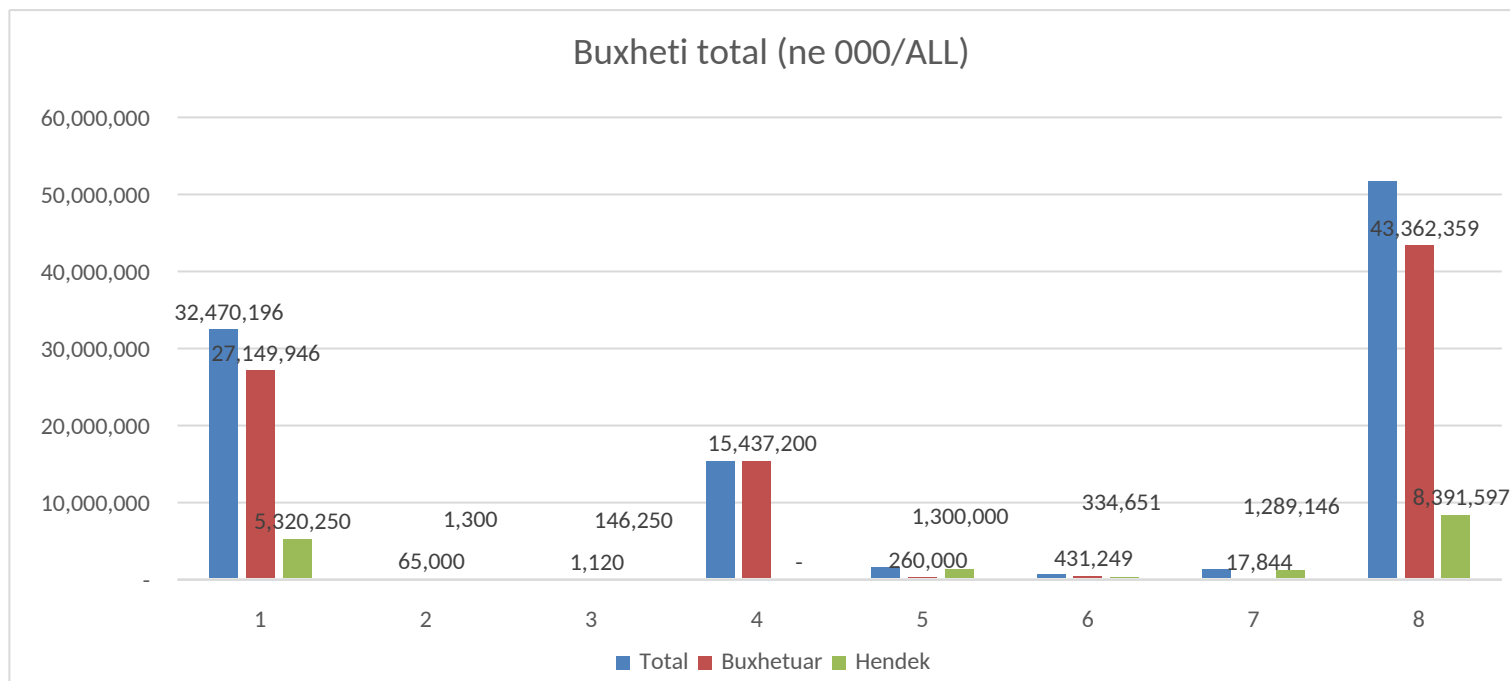
Nr.	Veprimtari dhe nën-veprimtari	Strukturat përgjegjëse	Afati	Treguesit/Synimet	Kosto (në mijë lekë)	Burimi i financimit (në mijë lekë)			
						Institucionet shtetërore	Të tjerë	Donatorët	Nevoja për fonde
VII.1 Promovimi i programeve arsimore mbi çështjet që lidhen me kontrollin dhe reduktimin e shkarkimeve në ajër për të përmirësuar cilësinë e ajrit									
VII.1.1	Ndërmarrja e programeve promovuese dhe edukative që synojnë individët dhe shkollat. Rolet e tyre në ndihmën për të përmirësuar cilësinë e ajrit të ambientit brenda fushës së Planit, do të theksohen përmes përdorimit të fletushkave informative dhe emisioneve në radio dhe televizion. Çështje të cilat do të mbulohen në programe të tilla, do të përfshijnë ndryshimin nga lëndë djegëse të ngurtanë lëndë djegëse të pastra, që shkaktajnë ndotje të ulët, ruajtjen e energjisë në shtëpi, përdorimin e metodave alternative të transportit në vend të makinave private, fushata për të nxitur ruajtjen më të mirë të makinave dhe miratimin e teknikave më të mira lëvizëse, për të reduktuar shkarkimet e automjeteve	MTM MASR NJQV	Pas 2022	Programe promovuese dhe edukative të ndërmarra (do të përcaktohen nga NJQV në planet e tyre të cilësisë së ajrit)					
VII.1.2	Publikimi i të dhënave të monitorimit të ndotjes së ajrit nga rrjetet e tyre respektive, për të qenë në dispozicion të publikut të gjerë, përmes mediave dhe internetit. Në rast të cilësisë së dobët të ajrit të rajonit, informacioni do të jetë në dispozicion si lajm i rregullt, i përditësuar, në shërbimet e radiove lokale	MTM MASR NJQV	2022- 2023	Të dhënat e monitorimit të publikuara dhe në dispozicion të publikut	17,844	17,844			
VII.1.3	Promovimi i fushatave lokale në zonat e banuara për të reduktuar varësinë nga makina, si një mjet për të udhëtuar për në shkollë, dhe për të inkurajuar çiklizmin dhe ecjen, si mënyra alternative të transportit	MTM MASR NJQV	2023- 2024	Fushata ndërgjegjësimi të ndërmarra	237,900		237,900	237,900	
VII.1.4	Inkurajimi dhe promovimi i iniciativave lokale dhe partneriteteve për të përmirësuar cilësinë e ajrit në komunën e tyre	MTM MASR NJQV	2023- 2025	Fushata promovuese	465,496		237,900	465,496	

Masat e parashikuara në pikën VII.1, do të integrohen dhe planifikohen edhe në planet lokale të veprimit për cilësinë e ajrit, që do të hartohen nga NJQV.

Nr.	Veprimtari dhe nën-veprimtari	Strukturat përgjegjëse	Afati	Treguesit/Synimet	Kosto (në mijë lekë)	Burimi i financimit (në mijë lekë)			
						Institucionet shtetërore	Të tjerë	Donatorët	Nevoja për fonde
VII.2 Lançimi i një fushate të informimit të publikut mbi rreziqet shëndetësore dhe mjedisore që lidhen me djegien në oborrin e shtëpisë									
VII.2.1	Ndërmarrja e programeve promovuese dhe edukative që synojnë paralajmërimin individual, që djegia e mbetjeve sjellë efekte/implikime serioze të shëndetit të publikut, për shkak të çlirimit të toksinave	MBZH R MASR	2023-2025	Programe promovuese dhe edukative të ndërmarra	585,000			585,000	585,000
VII.3 Vlerësimi i efekteve në shëndet dhe në mjedis nga ndotja e ajrit									
VII.3.1	Kryerja e vlerësimit të efekteve shëndetësore nga ndotja e ajrit	MSHM S ISHP	2022	Raport vlerësimi	375			375	375
VII.3.2	Kryerja e vlerësimit të efekteve mjedisore nga ndotja e ajrit	MTM AKM	2022	Raport vlerësimi	375			375	375

ANEKS B.1: BUXHETI ME MASA DHE AKTIVITETE (format Excel);

Masa	Total	Buxhetuar	Hendek
Masa I	32,470,196	27,149,946	5,320,250
Masall	66,300	65,000	1,300
Masa III	147,370	1,120	146,250
Masa IV	15,437,200	15,437,200	-
Masa V	1,560,000	260,000	1,300,000
masa VI	765,900	431,249	334,651
Masa VII	1,306,990	17,844	1,289,146
Total	51,753,956	43,362,359	8,391,597



ANEKS B.2: TOTAL MASAT (format Excel);

No.	Institucioni përgjegjës	Masa	Aktiviteti	Produkti			Kosto të tjera	Kosto totale e produktit	Kosto totale e aktivitetit	Burimet Financiare				2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
										Buxheti i shtetit	EU	Donatore të tjera	Hendeku financiar									
a			b	c	c	e	31	32	33	34	35	36	37	39	40	40	40					
Prioritet 1: Reduktimi i burimeve difuze																						
1.1	Ministria e Transportit dhe NJQV	Masa I	Reduktimi nga shkarkimet e trafikut	Promovimi dhe inkurajimi i lehtësuarve në ciklizim brenda zonave të banuara, për të mundësuar rrugë të sigurta ciklizmi nga shkollat lokale dhe dyqanet. Thëksi do të jetë në inkurajimin e përdorimit të ciklizmit që do të zvogëlojë volumin e makinave private që udhëtojnë gjatë penudhës së pikut të trafikut në mënyrë të menjshme.			Fushatë sensibilizuese e përdorimit të bicikletave.	11 fushatat sensibilizuese për 11 Bashkitë e Zonave A dhe B	12,320	12,320	12,320	12,320	-	12,320	-	-	-	-	-	-	-	-
			Përgatitja dhe zbatimi i planit të transportit për një rrjet strategjik të rrugëve të bicikletave dhe rrugëve të çlodhjes. Ky plan duhet të përfshijë kushte më të sigurta për bicikletat, përmirësimin në parkim të bicikletave dhe komunikim të përshtatshëm mes ciklizmit dhe mënyrave të tjera të udhëtimit. Ky plan duhet gjithashtu, të japë vëmendjen e duhur masave të përshtatshme për qetësimin e trafikut, në zonat e banuara, në afërsi të rrugës, për të parandaluar një përkeqësim në cilësinë e ajrit.	Rrjeti i kalimit të bicikletave dhe të çlodhjes	20km rrugë bicikletash të ndërtuara në 11 Bashkitë e Zonave A dhe B	250,000	250,000	250,000	250,000									250,000				
			Promovimi dhe inkurajimi i rrugëve të sigurta dhe të përshtatshme për të ecur nga shkollat dhe dyqanet në zonat e banuara me theks të veçantë në sigurimin e rrugëve alternative të sigurta për udhëtime të shkurtra, zakonisht më pak se 1-2 km gjatësi.	Rruge alternative të sigurta	x km rrugë në 11 bashkitë e Zonave A dhe B	220,000	220,000	220,000	220,000											220,000		
			Mbështetje dhe inkurajim në zbatimin e shpejtë të korridorëve cilësorë të autobusëve dhe masave të tjera prioritare për autobusët, përgjatë rrugëve kryesore të trafikut.	Korsi alternativ për autobusat	x km korsi alternativ autobusash në 11 Bashkitë e Zonave A dhe B	-	-	-	-									-	910,000			
				Elemente të superstrukturës hekurudhore të përmirësuar	Sipas PBA 2020-2022	137,500	137,500	137,500	137,500					30,000	32,500	30,000	45,000					
				pjesë këmbërimi dhe agregate për lokomotiva dhe vagonë		79,000	79,000	79,000	79,000					13,000	13,000	24,000	29,000					
				Rinovim agregat për lokomotiva		71,000	71,000	71,000	71,000					13,000	13,000	20,000	25,000					
				TVSH Supervizioni i punimeve "Rehabilitimi i linjës hekurudhore Durres - Tirane dhe ndërtimi i linjës së re hekurudhore për në aeroportin e Rinastit"		37,500	37,500	37,500	37,500					5,000	15,000	17,500						
				TVSH Plani i Menaxhimit të Asteleve dhe Metodologjia e Tarifimit në Hekurudhat Shqipëtare		12,500	12,500	12,500	12,500					5,000	7,500							
				Rehabilitimi i linjës hekurudhore Durres Terminali pasagjerëve Tirane dhe ndërtimi i linjës hekurudhore Tirane - Rinast		90,000	90,000	90,000	90,000					4,000	43,000	43,000						
				Rehabilitimi i linjës hekurudhore Durres		281,920	281,920	281,920	281,920					53,461	89,061	139,398						

				Terminali pasagjereve Tirane dhe ndertimi I linjes hekurudhore Tirane - Rinas																
	NJQV		Sigurimi i lehtësive të shërbimit të autobusëve ndërurban dhe shërbimeve hekurudhore periferike, për të lehtësuar lëvizjen për në/ dhe nga puna.								3,500,000	3,500,000								3,500,000
	Ministria përgjegjëse për transportin																			875,000
	Sub-total	6,476,740				1,191,740	1,191,740	1,191,740	1,191,740	-	3,500,000	3,500,000	-	135,781	213,061	273,898	99,000	1,125,000	4,410,000	220,000
2.1	Ministria përgjegjëse për transportin	Menaxhimi dhe kontrolli i rrjedhës së trafikut në mënyrë që të shmangët bllokimi i automjeteve dhe qëndrimi i zgjatur në kryqëzimet e rrugëve dhe në zonat urbane, duke përmirësuar cilësinë e ajrit në këto vende.	Adresimi i propozimeve mbi masat e qetësimit të trafikut, për të kufizuar volumin e trafikut që kalon përmes zonave të banuara ose në afërsi, ose si një mjet për të shmangur kryqëzime të mëdha rrugore.	Ndërtim By Pass Shkoder Loti 1	Sipas PBA 2020-2022	1,136,870	1,136,870	19,336,486	1,136,870				10,000	558,435	568,435					
				Ndërtim By Pass Shkoder Loti 2		302,346	302,346		302,346				10,000	292,346						
				By Passi Elbasan. (18BU001)		1,050,000	1,050,000		1,050,000					50,000	500,000	500,000				
				Ndërtim i rrugës së Unazës së Jashtme Tiranë pjesa verilindore (seg Kth Saukut - Bregu i lumit Loti 1		720,000	720,000		720,000				670,000	50,000						
				Ndërtim i rrugës së Unazës së Jashtme Tiranë pjesa verilindore (seg Kth Saukut - Bregu i lumit) Loti 2		1,851,652	1,851,652		1,851,652				70,835	1,780,817						
				Ndërtim i rrugës së Unazës së Jashtme Tiranë pjesa verilindore (seg Kth Saukut - Bregu i lumit) Loti 3		549,903	549,903		549,903				190,000	359,903						
				Rikualifikim i akseve rrugore Unaza Lindore Loti 2 (MO64193)		1,519,288	1,519,288		1,519,288					361,815	1,157,473					
				Rikualifikim i akseve rrugore Unaza Lindore Loti 3		2,401,890	2,401,890		2,401,890					527,660	1,874,230					
				Rehabilitim i segmentit rrugore mbikalimi pallati me shigjeta rrethrotullimi Shqiponja Loti 1		2,696,000	2,696,000		2,696,000					539,200	1,078,400	1,078,400				
				Rehabilitim i segmentit rrugore mbikalimi pallati me shigjeta rrethrotullimi Shqiponja Loti 2		1,882,553	1,882,553		1,882,553					357,685	1,524,868					
				Rehabilitim i segmentit rrugore mbikalimi pallati me shigjeta		1,404,161	1,404,161		1,404,161					266,791	1,137,370					

			rrethrotullimi Shqiponja Loti 3																				
			Ndërtim By Pass Tepelene Loti 1		2,246,823	2,246,823						2,246,823					544,849	1,701,974					
			Ndërtim mbikalimi Tëg dhe rrugët lidhëse të tji.		1,575,000	1,575,000						1,575,000						1,575,000					
			Promovimi i planeve për futjen e gelizave mjedisore të trafikut (ETC) në qendrat urbane. Monitorimi i fuketit të trafikut në zonat e afërta për të siguruar se nuk ka ndikim negativ në cilësinë e ajrit	Hartim i raportit të Vleresimit Strategjik Mjedisor	960	960	4,960	960									960						
			Vleresimi i futjes së strategjive të menaxhimit të trafikut, si një mjet për të parandaluar një përkeqësim të metejshëm në cilësinë e ajrit në "pikate rxehta"	Hartim i projekteve për riorganizimin e zonave industriale	4,000	4,000		4,000									2,000	1,000	1,000				
			Policia e Shtetit, Bashkit e e Zonave A dhe B	raport vleresimi	250	250		250	250								250						
			Promovimi i përmirësimit të kulturës së trafikut do të jetë për arsye shëndetësore dhe sigurie. Policia është pala më e rëndësishme e interesuar, në lidhje me sigurinë e trafikut.	Fushatë sensibilizuese e per sigurine rrugore	12,320	12,320	12,320	12,320										12,320					
			Shkelje të rënda të ligjeve të trafikut, sidomos në lidhje me sigurinë për përdoruesit e rrugëve të lehta, do të ndëshkohen me gjobë dhe / ose kufizime																				
			Sub-total		19,354,016	19,354,016	19,354,016	19,353,766	250	250							3,552,045	13,154,136	2,147,835	500,000	-	-	-
			Ministria përgjegjëse për Transportin	Rregullimi dhe kufizimi i shkakimeve nga të gjitha mjetet motorike.	Forcimi i kontrolleve vjetore të detyrueshme të shkakimeve të gazta në të gjithë vendin, për të gjitha automjetet në pronësi të drejtuesve (motoçikleta / makina - private / publike)	Akte ligjore.	Do të hartohet dhe miratohet një akt ligjor për kontrollet. Aplikimi do të fillojë në vitin 2025.	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!												1,950,000
			Sub-total	1,950,000			#REF!	#REF!	#REF!	#REF!													1,950,000
					Ndalimi i qarkullimit për të gjitha automjetet private dhe publike që nuk janë në gjendje të mirë, ose që tejkalojnë vlerën e përcaktuar të kufirit të shkakimeve	Akt ligjor qw ndalon qarkullimin e ketyre automjeteve	1 Do të hartohet dhe miratohet një akt ligjor që do të ndalojë qarkullimin e ketyre automjeteve. Aplikimi do të fillojë në vitin 2025.	1,820,000	1,820,000	1,820,000													1,820,000
			Ministria përgjegjëse për industrinë		Pajisja e inspektorëve me mjete më të mira dhe pajisje për testimin e shkakimeve	Aparatatura laboratorike për treguesit cilesor të naftës dhe gazit	Sipas PBA 2020-2022	25,440	25,440	42,440	25,440						4,440	6,000	6,000	9,000			
						Blerje pajisje Dedegtuese per monitorimin e gazrave		5,500	5,500		5,500					2,000	2,000	1,000	500				
						Laborator Levizes		11,500	11,500		11,500						11,500						
			ISHMP	Promovimi i përdorimit të automjeteve me ndikim të ulët.	Rritja e numrit të kontrolleve në rrugë	Kontrolle rrugore nga ISHMP																	
			Ministria Përgjegjëse për industrinë		Fushata promovuese për nxitjen e blerjes së automjeteve elektrike	Fushata promovuese	Pas 2022																
					Krijimi i rrethit shpërndarës për karikimin elektrik	Projekt pilot për sistemin e ndikimit, parkimit, furnizimit elektrik të makinave "2km Smart City - rruga e Energjisë Pastër"	Sipas PBA 2020-2022	149,000	149,000	149,000	149,000						1,000	68,000	12,000	68,000			

