

2019



# PLANI LOKAL PËR VEPRIMIN E ZHURMAVE NË MJEDIS

DREJTORIA E MJEDISIT PYJEVE  
DHE ADMINISTRIMIT TE UJERAVE



BASHKIA  
SHKODËR

Kryetar

Voltana ADEMI

## Përmbajtja

HYRJE.....	3
TË DHËNA TË PËRGJITHËSHME.....	5
Infrastruktura rrugore.....	5
QËLLIMI I HARTIMIT TË PLANIT .....	8
BAZA LIGJORE .....	9
ZHURMA DHE TREGUESIT E SAJ .....	10
Reagimi i popullsisë ndaj zhurmave .....	11
VLERËSIMI I SITUATËS EKZISTUESE. ....	12
Infrastruktura hekurudhore: .....	12
Ndërhyrjet për reduktimin e zhurmës/ndotjes akustike nga trafiku hekurudhor.....	12
Infrastruktura rrugore.....	13
Burimet e zhurmës nga trafiku rrugor.....	14
Ndërhyrjet për reduktimin e zhurmës/ndotjes akustike nga trafiku. ....	19
Ndërhyrjet aktive të reduktimit të ndotjes akustike .....	19
<i>Shpejtësia e lëvizjes</i> .....	20
Ndërhyrjet pasive të reduktimit të ndotjes akustike .....	21
VLERËSIMI DHE KLASIFIKIMI I ZHURMËS NË TERRITOR .....	25
METODOLOGJIA E PUNËS .....	34
Metoda e matjeve .....	34
Rezultatet e matjeve .....	36
PLANI I VEPRIMIT TE ZHURMAVE NË MJEDIS .....	55
QËLLIMI DHE OBJEKTIVI I PLANIT TË VEPRIMIT .....	55
MASAT .....	55
Shtojca .....	61
1. Harta e zhurmave. ....	61
2. Harta e zonave të ekspozuara nga zhurmat në mjediset urbane.....	61
3. Plan masash për menaxhimin sa më efikas të sezonit turistik lidhur me administrimin e zhurmave në mjedis. ....	61
4. Degjesa publike.....	61

## HYRJJE

Plani i Veprimit të Zhurmave në Mjedis është një dokument që përmbush një nga detyrat që njësitë e qeverisjes vendore kanë në kuadër ruajtjes së mjedisit në përgjithësi dhe konkretisht në mbrojtjen nga zhurmat në mjedis. Duke u nisur nga karakteristikat e territorit, burimet kryesore të zhurmave janë të lokalizuara në zonën urbane (njësia administrative Shkoër).

Ndryshe nga shumë probleme të tjera të mjedisit, ndotja nga zhurma vazhdon të evoluojë dhe krijon një numër ankesash në rritje, të asaj pjese të personave që janë të ekspozuar. Rritja e ndotjes zanore është e pasuportueshme sepse ajo ka efekte negative mbi shëndetin, në të njëjtën kohë direkte dhe të grumbulluara (të akumuluar).

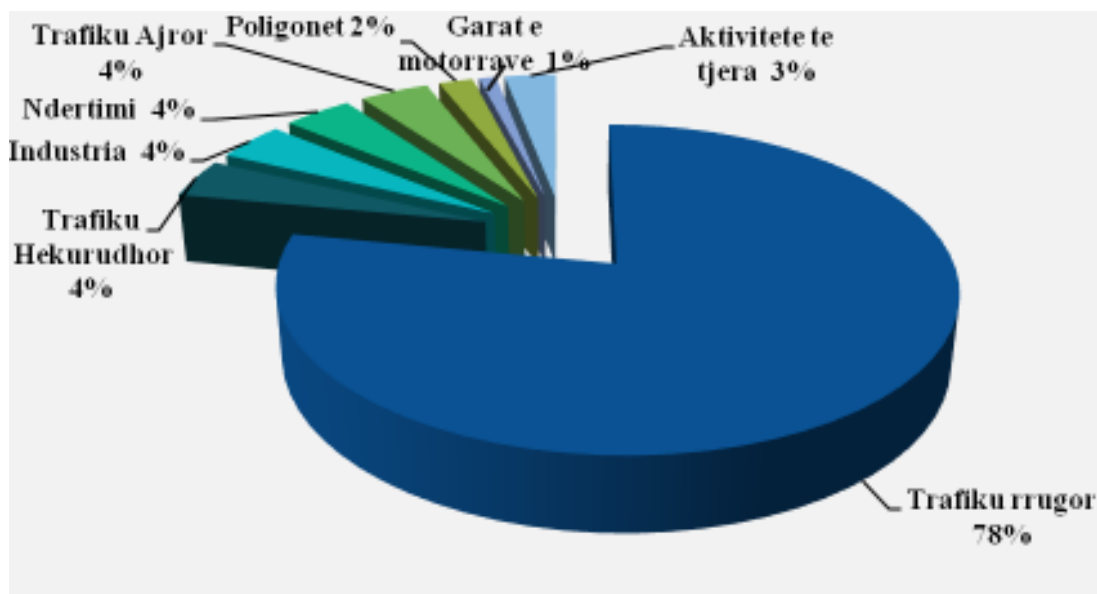
Sipas Organizatës Botërore të Shëndetësisë pasojat më të rëndësishme të zhurmës në përgjithësi janë: humbja e dëgjimit, çrregullimet e gjumit, efektet fiziologjike, stresi i lidhur me punën dhe rritja e rrezikut të aksidenteve. Efektet e zhurmave grumbullohen tek individit si ngjarje zhurme, me efekte negative në dëgjim, psikike dhe mënyrën e jetesës. Në Bashkimin Evropian rreth 40% e popullsisë janë të ekspozuar ndaj zhurmave të trafikut rrugor që kapin vlerën e një niveli presioni akustik mbi 55 dB(A) gjatë ditës dhe 25 % janë të ekspozuar në nivelin mbi 65 dB(A) . Kjo shifër nuk është e njëjtë në të gjithë Evropën. Në disa vende, më shumë se gjysma e popullsisë është e ekspozuar, në disa të tjera më pak se 10%. Kur niveli i zhurmave është rreth 65 dBA, gjumi bëhet shqetësim serioz dhe shumica e popullatës bezdiset. Në këtë rast, zhurma në komunitet, bëhet një problem i vërtetë i shëndetit mjedisor. Në katër vendet evropiane si: Franca, Gjermania, Britania e Madhe dhe Holanda, zhurma e trafikut rrugor është bezdi dhe shqetësim për 20-25% të popullatës (3). Ndërsa gjatë natës, mbi 30 % e popullatës është e ekspozuar në nivele akustike që i kalojnë 55 dB(A).

Për të kuptuar më mirë zhurmën ne duhet të njohim tipet e ndryshme të zhurmës, ndikimin tek njeriu dhe rrugët e ndryshme për të vlerësuar tingullin.

Burimet kryesore të zhurmave urbane janë :

- Trafiku urban
- Trafiku rrugor
- Trafiku hekurudhor
- Industria (zhurmat profesionale dhe mjedisore)
- Tregëtia (zhurmat profesionale dhe mjedisore)
- Ndërtimi dhe zhurma në godinat e shërbimit.
- Aktivitete argëtuese
  - Koncertet e hapura
  - Diskoteka
  - Lokale, dite apo nate, ku luhet muzike e lartë

Trafiku rrugor është burimi më i madh i ndotjes nga zhurma dhe llogaritet që shkakton 78% bezdisje në popullatë. Figura më poshtë tregon shpërndarjen e burimeve të ndryshme të zhurmës, ndaj të cilave komuniteti është i ekspozuar.



**Figura. Burimet e ndryshme të zhurmës**

Siç shihet edhe nga grafiku, kontribuuesi më i madh i zhurmave është trafiku rrugor. Zhurma e transportit rrugor është kryesisht e prodhuar nga vetë mjete si dhe nga kontakti i fërkimit midis automjetit, tokës dhe ajrit. Niveli i zhurmës nga trafiku mund të ndikohet nga fluksi i trafikut, shpejtësia e automjeteve, përqindja e automjeteve të rënda dhe konstruksioni i sipërfaqes së rrugës. Probleme të veçanta mund të dalin në zonat ku lëvizjet e trafikut përfshijnë një ndryshim në shpejtësinë dhe fuqinë e mjetit, gropat, kryqëzimet etj.

Sa më sipër plani merr në konsideratë praktikatat më të mira europiane për ndërtimin e metodologjisë së punës dhe planifikimit e masave, projekteve dhe planeve në zbutjen apo minimizimin e zhurmave në mjedis. Gjithashtu plani mbështetet edhe në udhëzimet apo përcaktimet e Ministrisë së Turizmit dhe Mjedisit, për hatimin e Planit Lokal të Veprimit të Zhurmave në Mjedis.

## TË DHËNA TË PËRGJITHËSHME

Bashkia Shkodër përbëhet nga 11 njësi administrative: Shkodër, Ana e Malit, Bërdicë, Dajç, Guri i Zi, Postribë, Pult, Rrethinat, Shalë, Shosh dhe Velipojë. Ajo ka nën administrimin e saj një qytet dhe 93 fshatra, kjo bazuar në Ligjin nr 115/2014 “Për ndarjen administrative-territoriale të njësisve të qeverisjes vendore në Republikën e Shqipërisë”.

Bashkia e re shtrihet në një sipërfaqe prej 872.71 km<sup>2</sup> ose 87.271 ha me një densitet prej 230.18 banorë/km<sup>2</sup> sipas Regjistrimit Civil dhe 155.39 banorë/km<sup>2</sup> sipas Censurit 2011.

Harta më poshtë tregon këtë kufi administrativ.



Në territorin administrativ të Bashkisë Shkodër kalon infrastruktura transporti me rëndësi kombëtare, një rrjet i rrugëve urbane por edhe rrjeti kombëtar i hekurudhës i cili bën lidhjen me Malin e Zi. Ka një Zonë Industriale si edhe disa qendra (objekte) industriale. Në qytetin e Shkodrës ka një zonë qendrore e cila i nënështrohet një regjimi të kufizuar trafiku.

### Infrastruktura rrugore

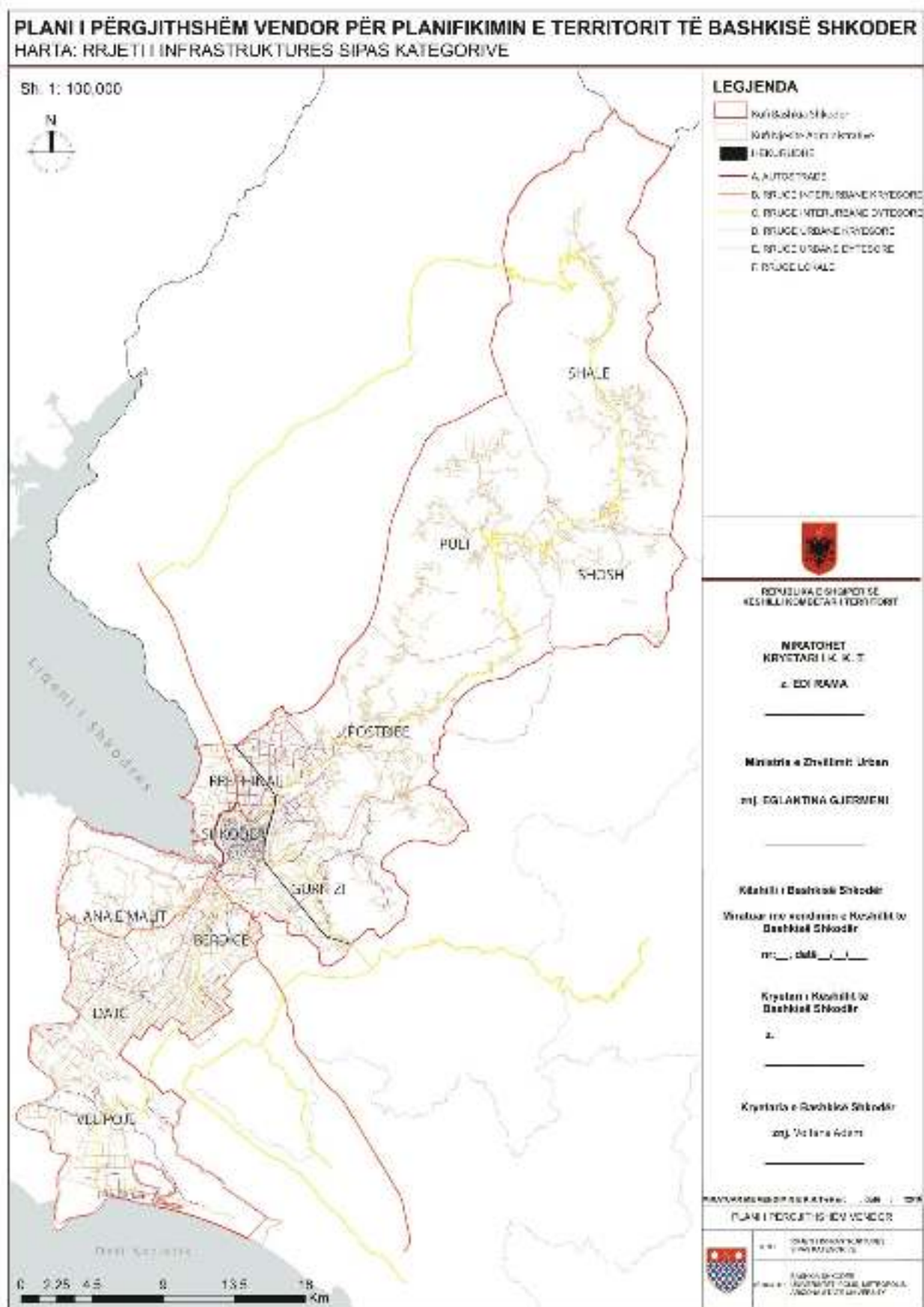
Në territorin urban të Bashkisë Shkodër zhvillohet një rrjet rrugor **prej rreth 2633.6 km.**

### Infrastruktura hekurudhore

Stacioni hekurudhor i qytetit të Shkodrës shërben për linjat hekurudhore Shkodër-Tiranë si linjë kombëtare dhe Shkodër-Bajzë- Sukobinë ( Mali i Zi) linja ndërkombëtare të cilat menaxhohen nga Drejtoria e Përgjithëshme e Hekurudhave të Shqipërisë.

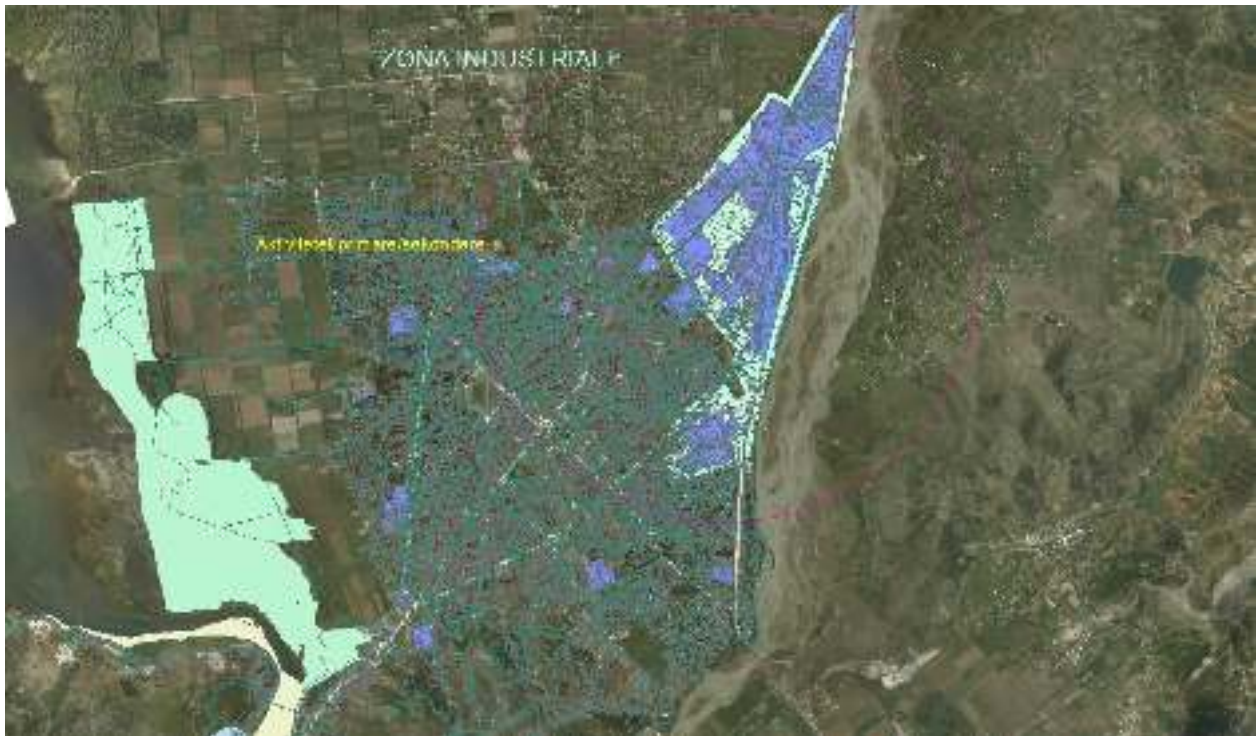
Në Bashkinë e Shkodër qarkullojnë rreth 10220 automjete në qarkullim dhe 1557 në qarkullim transit si mikrobuza, 3875 kamiona dhe 223 motocikleta, pasi ajo ndodhet në një pikë strategjike lëvizje.

Në Bashkinë Shkodër një ndër problematikat më të mëdha është dhe pikat e hyrjeve-daljeve. Këto pika të cilat zakonisht ndërthurin rrugë të klasifikimit të lartë me ato të ulët si rrugë Interurbane kryesore e cila lidhet me një urbane dytesore ose lokale këto pika ndërprerje shkaktojnë konflikte më të mëdha të perket lëvizjes në bashki pasi krijohen potencial për aksidente dhe ngërçe në lëvizjen në qytet.



### **Zona Industriale dhe aktivitetet e ndryshme**

Në territorin e bashkisë Shkodër, qyteti Shkodër është prezent Zona Industriale me një sipërfaqe dhe aktivitet të konsiderueshëm. Në këtë zonë ushtrojnë aktivitet fasoneri, punime me material porositësi, fabrikim i armatuarave, dritareve e portave metalike, prodhimi i produkteve të mishit, mirëmbajtje e riparim mjete transporti etj . Aktualisht në këtë zonë ushtrojnë aktivitetin e tyre rreth 86 biznese prej të cilave 54 janë aktivitete me biznes të madh dhe 32 me aktivitet biznes i vogël.<sup>1</sup>



### **Aktivitetet e shërbimit social dhe kulturor**

Në zonat urbane dhe kryesisht në qendrat turistike, një ndër burimet kryesore të ndotjes akustike është edhe sektori i shërbimeve sociale që përfshin baret, restorantet klubet e natës diskot etj .

Aktualisht vetëm në qytetin e Shkodrës dhe zonën turistike të Velipojës ushtrojnë aktivitetin e tyre rreth 198 subjekte ne sektorin e shërbimeve sociale ku përfshihen bar-kafe dhe restorante.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Statistika Bashkia Shkoder.

<sup>2</sup> D.R.tatimeve Shkoder

## QËLLIMI I HARTIMIT TË PLANIT

Ky plan ka si qëllim të përcaktojë një qëndrim të përbashkët për të shmangur, parandaluar ose zvogëluar në bazë prioriteti efektet e dëmshme, duke përfshirë edhe bezdisjen, për shkak të ekspozimit ndaj zhurmës mjedisore. Për këtë qëllim, këto veprime propozohet të zbatohen në mënyrë progresive:

- a) Përcaktimi i ekspozimit ndaj zhurmës mjedisore, përmes hartës së zhurmave.
- b) Të sigurojë që informacioni mbi zhurmën mjedisore dhe efektet e saj të vihen në dispozicion të publikut;
- c) Hartimi i planit të veprimit, të bazuar mbi rezultatet e hartës së zhurmave, me qëllim parandalimin dhe zvogëlimin e zhurmës mjedisore kur është e nevojshme, veçanërisht kur nivelet e ekspozimit mund të shkaktojnë efekte të dëmshme në shëndetin e njeriut dhe në ruajtjen e cilësisë së mjedisit nga zhurma, atje ku kjo cilësi e mjedisit mund të jetë e mirë.

Ky plan ka qëllim të zbatohet për zhurmën mjedisore, ndaj të cilës ekspozohen njerëzit , në zonat urbane , rurale , në parqet publike, në fusha të qeta në vendet e hapura, afër shkollave, spitaleve dhe objekteve dhe fusha të tjera të ndjeshme ndaj zhurmave etj.

Ky plan nuk përfshin zhurmën e shkaktuar nga vetë personi i ekspozuar, zhurma nga aktivitetet e brendshme, nga zhurma të krijuara nga fqinjët, zhurmës në vende të punës ose zhurma brenda mjeteve të transportit ose për shkak të aktiviteteve ushtarake në zonat ushtarake etj.

Kjo referuar përkufizimeve të mëposhtme:

“Zhurmë mjedisore” do të thotë tingull i jashtëm, i padëshiruar ose i dëmshëm në natyrë, i krijuar nga aktivitetet njerëzore, duke përfshirë edhe zhurmën e emetuar nga mjetet e transportit, trafikut rrugor, trafikut hekurudhor e trafikut ajror, si dhe nga zonat e aktiviteteve industriale.

“Efekte të dëmshme” do të thotë efekte negative në shëndetin e njeriut.

“Plani i veprimit” është plan i hartuar për të menaxhuar çështjet dhe efektet e zhurmës, duke përfshirë edhe zvogëlimin e zhurmës, nëse është e nevojshme. Plani i veprimit përmban edhe përmbledhësen e të dhënave të Hartës së Zhurmave.

Referuar sa më sipër ne duhet të bëjmë një dallim ndërmjet termit “tingull” dhe termit “zhurmë” që në shumë raste përdoren me të njëjtin konotacion.

Termi “ zhurmë” tregon një ndjesi të bezdisshme akustike, të pa dëshirueshme ndërsa termi “ tingull” është më i pranueshëm ( si pjesë e muzikës) dhe ka një shfaqje harmonike. Natyrisht që nuk ka një ndarje fikse në atë që njerëzit në gjykimin e tyre të mund të identifikojnë tingullin dhe zhurmën. Zhurmat mund të jenë tinguj të parregullt dhe jo uniformë të cilët shkaktojnë nga bezdi deri në shenja të humbjes së dëgjimit , ndërsa tingujt kanë tendencën të jenë harmonikë dhe bezdia apo shqetësimi varen edhe nga gjendja emocionale/psikologjike e personit dhe rrallë herë mund të shoqërohet me shenja të humbjes së dëgjimit.

Pra reagimi ndaj “zhurmës” është i ndërlidhur me shumë variacione fizike dhe individuale , pra është reagim thellësisht subjektiv.



## BAZA LIGJORE

Koncepti i hartëzimit strategjik të zhurmave është prezantuar për herë të parë nga Direktiva Evropiane n. 2002/49 / EC.

Rregullat kryesore për menaxhimin e qëndrueshëm të zhurmave në mjedis përcaktohen në Ligjin nr.9774, datë 12.7.2007 “Për vlerësimin dhe administrimin e zhurmës në mjedis ” Ligji nr 10431 datë 09.06.2011 “ Për mbrojtjen e mjedisit” i ndryshuar , VKM nr 123 datë 17.02.2011 “ Për miratimin e Planit Kombëtar të veprimit për menaxhimin e zhurmave në mjedis”, Udhëzimit të Ministrit të Turizmit e Mjedisit Nr 1 datë 19.02.2018 “ Për miratimin e kërkesave minimale për hartimin e Planit të Veprimit për zhurmat”. si dhe direktivave europiane”, të cilat rregullojnë nivelet e lejuara të zhurmave nga burimet e mësipërme, si dhe direktivave të tjera që përcaktojnë kërkesa specifike për zhurmat e gjeneruara nga sektorë të tjerë, siç është transporti rrugor, ajror, hekurudhor, zhurmat e gjeneruara nga pajisjet dhe makineritë, si dhe zhurmat e gjeneruara nga sektori i shërbimeve publike (restorante, bare, disko etj.).

Një nga objektivat e Direktivës Evropiane n. 2002/49/EC është të vlerësojë shkallën e popullsisë së ekspozuar ndaj zhurmës së gjeneruar nga infrastruktura e transportit (rrugët, aeroportet, portet, hekurudhat etj) dhe nga burimet industriale.

Direktiva gjithashtu specifikon rastet në të cilat duhen kryer vlerësime të vecanta.

- "Një rrugë rajonale, kombëtare ose ndërkombëtare, e përcaktuar nga shteti /Shtet Anëtar, mbi të cilin kalojnë më shumë se 3,000,000 automjete çdo vit ";
- "Një hekurudhë, e përcaktuar nga shteti/ Shteti Anëtar, në të cilin kalon më shumë se 30,000 trena në vit.
- "Aeroporti civil, i caktuar nga shteti/ Shteti Anëtar, ku ka më shumë se 50.000 lëvizje në vit";
- Grumbullim urban: "pjesë të territorit, të përcaktuara nga shteti/ Shteti Anëtar, popullsia e të cilit është më shumë se 100,000 banorë dhe dendësia e popullsisë e të cilëve është e tillë që shteti/ Shteti Anëtar e konsideron atë një zonë e urbanizuar ".

Plani i veprimit sipas direktivave të Bashkimit Europian ka si kërkesë përgatitjen e hartës të zhurmës. Pas përgatitjes së planeve kombëtare, direktiva parashikon dhe përcakton afate të hartimit të planeve lokale të zhurmave. Hartat e zhurmave përmbajnë më shumë elemente për një zonë të caktuar. Ato japin ngjyra të caktuara dhe të diferencuara zonat ku lejohet apo ndalohet një nivel i caktuar i zhurme.

## ZHURMA DHE TREGUESIT E SAJ

Situata e zhurmës përcaktohet nëpërmjet treguesve  $L_d$  dhe  $L_n$ , këto të dhëna numerike lidhen me ndikimin që ka infrastruktura e transportit, vendeve të aktivitetit industrial dhe tregëtar, aktivitetet që zhvillohen brenda zonës urbane etj. Treguesit  $L_d$  dhe  $L_n$  janë përfaqësues të dy shqetësimeve të ditës dhe të natës, respektivisht të përcaktuara si më poshtë:

$$L_{den} = 10 \log \frac{1}{24} \left( 14 * 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 2 * 10^{\frac{L_{evening}+5}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_{night}+10}{10}} \right)$$

- $L_d$  është niveli mesatar i ponderuar i zhurmës për një periudhë – A- të përcaktuar nga Standarti ISO -1966-2 të përcaktuara gjatë gjithë ditës ( ora 06- 19.00) për një periudhë 1 vjecare.
- $L_m$  është niveli mesatar i ponderuar i zhurmës për një periudhë – A- të përcaktuar nga Standarti ISO -1966-2 të përcaktuara gjatë gjithë mbrëmjes ( ora 19.00- 23.00) për një periudhë 1 vjecare.
- $L_n$  është niveli mesatar i ponderuar i zhurmës për një periudhë – A- të përcaktuar nga Standarti ISO -1966-2 të përcaktuara gjatë gjithë natës ( ora 23.00- 06.00) për një periudhë 1 vjecare.

Udhëzimi i përbashkët i Ministrisë së Mjedisit dhe Ministrisë së Shëndetësisë nr 8 datë 27.11.2007 “ Për nivelet kufi të zhurmave në mjedise të caktuara”, përcakton Nivelet kufi të zhurmës për mjedise të caktuara referuar vlerave udhëzuese të Organizatës Botërore të Shëndetësisë (OBSH).

Si mjedise të caktuara, për efekt të zbatimit të këtij udhëzimi, janë identifikuar mjediset e zonave të banimit, (jashtë banesës, mjediset e brendshme të banesës), institucionet (arsimore, parashkollore e shëndetësore), zona me aktivitet social-ekonomik, mjedise urbane dhe parqet publike.

Nisur nga sa më sipër kemi përcaktuar për secilën klasë përdorimi të territorit edhe nivelin e emetimit të zhurmës, nivel ky max i lejuar referuar dispozitave ligjore, ku **L<sub>Aeq</sub> është niveli i vazhduar ekuivalent i presionit akustik të ponderuar (A0), prodhuar nga të gjitha burimet e zhurmave që ekzistojnë në një vend të caktuar dhe gjatë një kohe të caktuar.**

**Referuar përcaktimeve të OBSH të dhënat L<sub>Aeq</sub> e janë si më poshtë:**

Klasa e Përdorimit të territorit.	Koha bazë –dita 06:00-22:00	Koha bazë Nata 22:00-06:00
<b>I.Zonë vecanërisht mbrojtur.</b>	<b>50</b>	<b>40</b>
<b>II.Zonat rezidenciale.</b>	<b>55</b>	<b>45</b>
<b>III.Zona të përziera.</b>	<b>60</b>	<b>50</b>
<b>IV.Zona me aktivitet njerëzor intensiv</b>	<b>65</b>	<b>55</b>
<b>V.Zona industriale</b>	<b>70</b>	<b>60</b>

## Reagimi i popullsisë ndaj zhurmave

Zhurma që hyn në ambjentet jetësore ( nga ana e mjeteve të transportit rrugor, hekurudhor dhe ajror , industrial dhe aktiviteteve sociale ) rrallëherë arrin nivele të tilla që të sjellë rrezik serioz të aparatit dëgjimor. Porse, shumë më të shpeshta janë mundësitë e konstatimit të efekteve extradëgjimore të zhurmave mbi shëndetin sic pranohet edhe nga Organizata Botërore e Shëndetësisë (OBSH) përse i përket gjendjes së mirëqenies fizike, mendore dhe sociale.<sup>3</sup>

Këto efekte, nuk janë të shpërndara në mënyre uniforme në popullsi, por janë më të dukshme në grupmoshat me ndjeshmëri më të lartë, si pleqtë, fëmijët dhe të sëmurët.

Shumë nga efektet extradëgjimore të shkaktuara nga zhurmat përfshihen në dinamikën e stresit dhe kushtëzohen nga sjellja psikologjike e individit, si dhe nga aftësia e përshtatjes së organizmit. Rrjedhimisht që, në formimin e këtyre efekteve luajnë rol shumë faktorë, që mund të mos jenë detyrimisht të lidhur me karakteristikat fizike të zhurmave.

Kështu karakteristikat personale të individit, ndjeshmëria e tij ndaj zhurmave , motivimi i tij bëjnë që të përcaktojnë edhe raportin e tij me burimin e zhurmës. Vërejmë se tolerimi ndaj një zhurme është më i madh atëherë kur individit është shkaktar i zhurmës apo në rastet kur individit është i aftë ta kontrollojë atë.<sup>4</sup>

Përse i përket mjedisit rrethues, faktori kryesor është izolimi akustik i ndërtesës. Kjo jo vetëm si aftësi fonoizoluese e saj, por edhe në lidhje me prezencën e impianteve të kondicionimit të ajrit, të orientimit të ambjenteve akustikisht të ndjeshme (dhoma gjumi) ndaj burimit të zhurmës, të kushteve klimatike që ndikojnë mbi aftësinë fonoizoluese ( dritare të hapura) dhe/ose të kryerjes së aktiviteteve jashtë godinave ( oborr etj).

Në përgjithësi, kushteve me izolim të mirë akustik i përgjigjen reagime më të vogla të bezdisë nga zhurmat.

Një nga pikat e rëndësishme është dhe Efektet sociale dhe ekonomike të ndikimit të zhurmës.

Efektet sociale të zhurmave mund ti përcaktojmë në sasi, pasi toleranca e njerëzve ndaj nivelit të zhurmave dhe tipeve të ndryshme të zhurmave, është e ndryshme , por arrijmë të vlerësojmë se impakti social i zhurmave është i madh; në grupet e ndjeshme të cilët meritojnë një vëmendje të veçantë si fëmijët, të moshuarit, dhe të sëmurët.

Zhurmat mjedisore kanë përfshirje gjithashtu edhe në kostot dhe përfitimet në ekonomi në përgjithësi. Psh, efekti kosto është i njohur: në degradimin e zonave të banuara shumë të ekspozuara ndaj zhurmave ambientale.<sup>5</sup>

<sup>3</sup> EEA. “ Good practice guide on noise exposure and potential health effects”, European Environment Agency, 2010.

<sup>4</sup> EEA. “ Good practice guide on noise exposure and potential health effects”, European Environment Agency, 2010.

<sup>5</sup> Doktoratura L.Aleksi

## VLERËSIMI I SITUATËS EKZISTUESE.

### Infrastruktura hekurudhore:

Linja hekurudhore në Bashkinë e Shkodrës shërben për të lidhur qytetin e Shkodrës me Tiranën dhe Vlora. Bashkia Shkodër ka një lidhje hekurudhore që lidhet me Podgoricën, ( Malin e Zi) por ajo sot funksionon vetëm për transport mallrash.

Aktualisht referuar legjislacionit në fuqi nuk kemi norma lidhur me ndotjen akustike që krijohet nga zhurmat e strukturës hekurudhore, si edhe fashat/brezat mbrojtës përreth kësaj strukture.

Aktualisht në territorin e bashkisë Shkodër kalon një linjë hekurudhore me gjatësi rreth 24 km.

Për këtë arsye i kemi referuar Kodit Hekurudhor të RSh miratuar me Ligjin nr 142/2016 / përafuar me Direktivën 2012/34/BE, në nenin 4, pika 10 i cili përcakton atë që quhet “Brez mbrojtës”: **“Brez mbrojtës i vijës hekurudhore” është brezi i tokës nga të dyja anët e vijës hekurudhore, me gjerësi 100 metra, nisur nga ekstremi i jashtëm i brezit të vijës hekurudhore**”. Vlerën limit të zhurmës brenda fashës e përcaktojmë referuar normativave limit të OBSH



Brez mbrojtës A (100m) : Vlera limit e zhurmës e prodhuar nga infrastruktura hekurudhore =70 db(A)  $L_{eq}$  për orarin e ditës ( 6:00-22.00) dhe 60 db(A)  $L_{eq}$  për orarin e natës (22:00-6.00).

Për objektet si Spitale, Shkolla etj të cilat aktualisht ndodhen brenda kësaj fashe vlerat e prodhuara të zhurmës brenda këtyre institucioneve duhet të jenë 45 db(A)  $L_{eq}$  për orarin e ditës ( 6:00-22.00) dhe 35-40 db(A)  $L_{eq}$  për orarin e natës (22:00-6.00).

### Ndërhyrjet për reduktimin e zhurmës/ndotjes akustike nga trafiku hekurudhor.

Në rastin e Bashkisë Shkodër në gjatësinë prej **rreth 24 km linjë hekurudhore** që kalon në territorin e bashkisë Shkodër, problem I gjenerimit të zhurmës është vetëm në pjesën ku hekurudha hyn në qytetin e Shkodrës dhe pikërisht në pjesën urbane të saj.

Rezulton që në afërsi të hekurudhës ka të ndërtuara kryesisht banesa dhe nuk është respektuar brezi mbrojtës i hekurudhës ashtu sic është përcaktuar në kodin hekurudhor.

Ndërhyrjet të cilat mund të rezultojnë efikase në reduktimin e zhurmës janë vendosja e barrierave antizhurmë kryesisht atje ku dendësia e banesave në afërsi të hekurudhës është më e madhe.

Përdorimi i barrierave antizhurmë përbën ndërhyrjen teknike më efikase dhe më të përdorshme për mbrojtjen e ambientit nga zhurmat, pasi teorikisht ato mund të arrijnë reduktime të zhurmës në nivelet e dëshiruara sipas rastit.

Një barrierë akustike përbën një pengesë solide, e cila gjeometrikisht bllokton linjën e shikimit midis burimit të zhurmës dhe marrësit.

Njëkohësisht rekomandohet që në këtë brez mbrojtës të mos lejohet të ndërtohen kopshte, shkolla, apo qendra shëndësore të cilat kërkojnë të jenë pjesë e zonave të qeta.

Figura më poshtë jep shembuj të barrierave antizhurmë në rrugët hekurudhore.



### Infrastruktura rrugore

Bazuar në Analizën e Planit të Përgjithshëm Vendor të Bashkisë Shkodër rezulton se në Bashkinë e Shkodrës **ka 2633.6 km linear rruge**.

Kategorizimi i rrugëve ekzistuese të Bashkisë Shkodër është kryer në bazë të ligjit Nr.8378, datë 22.7.1998, Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë, ku rrugët klasifikohen si vijon:

- A. Autostradë
- B. Rrugë interurbane kryesore
- C. Rrugë interurbane dytësore
- D. Rrugë urbane kryesore
- E. Rrugë urbane dytësore
- F. Rrugë lokale

Kategoria e rrugëve ekzistuese sipas Kodit Rrugor	Gjatësia e rrugës (km)
Autostradë	5.03
Rruge interurbane kryesore	5.88
Rruge interurbane dytësore	254.19
Rruge urbane kryesore	34.06
Rruge urbane dytësore	265.37
Rruge lokale	2018.11
<b>Total</b>	<b>2633.6</b>

Nga analizimi i të dhënave në tabelën e mësipërme rezulton që për Bashkinë Shkodër rezultojnë që segmentet janë të përqendruara në Shkodrën si qytet, por edhe në njësitë administrative, nga kjo 1.63% janë rrugë të klasifikuara si autostradë, 9.67% rezultojnë si rrugë interurbane kryesore, 11.36% si rrugë interurbane dytësore dhe vetëm 3.51% si rrugë urbane kryesore, kurse pjesa tjetër 14.06% klasifikohen si rrugë urbane dytësore dhe 55.72% janë rrugë lokale.

Në territorin e Qarkut Shkodër qarkullojnë rreth 30.602 autovetura, 1258 kamiona dhe 3979 motomjete, 466 autobuze, 2371 ATP si edhe 345 rimorkio<sup>6</sup>.

Në territorin e Bashkisë Shkodër qarkullojnë rreth 10220, ku rreth 1557 janë në qarkullim tranzit<sup>7</sup>, kjo tregon për fluksin e madh që qarkullon në pjesën urbane të Bashkisë Shkodër për rrjedhim edhe gjenerimi i zhurmës është relativisht i lartë.

### Burimet e zhurmës nga trafiku rrugor

Në një infrastrukturë urbane nuk kemi të bëjmë me një automjet të vetëm, por me një shumëllojshmëri mjetesh, me karakteristika të ndryshme, të cilët qarkullojnë njëkohësisht.<sup>8</sup>

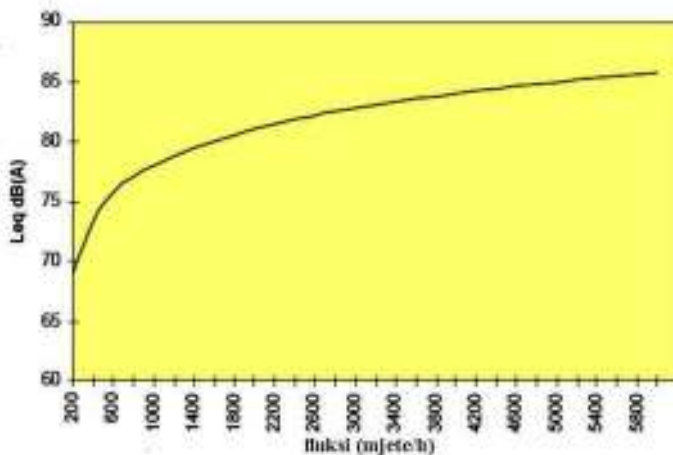
Në përgjithësi, mund të pohohet që ndotja akustike e gjeneruar nga lëvizjet mbi rrugë varet nga dy kategori të mëdha faktorësh, dhe përkatësisht nga:

- **tipologjitë e trafikut rrugor dhe nga**
- **karakteristikat gjeometrike dhe strukturale të infrastrukturës.**

Komponentët e trafikut rrugor që ndikojnë në mënyrë direkte mbi zhurmën e emetuar janë:

- **numri i automjeteve që qarkullojnë në rrugë**

Sic vihet re, në grafikun më poshtë, rritja e sasisë së fluksit të trafikut sjell rritje të nivelit ekuivalent të zhurmës së emetuar.



- **shpejtësia e lëvizjes së automjeteve**

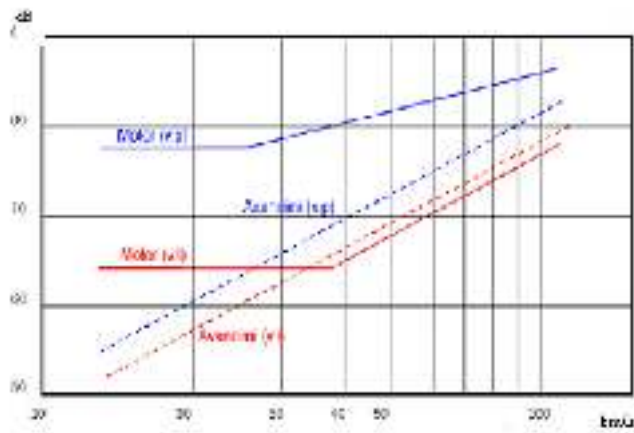
Në grafikun më poshtë jepet varësia e nivelit të emetimit të zhurmës në funksion të shpejtësisë së lëvizjes.

- për automjete të rënda ( me vijë blu)
- për automjete të lehta ( me vijë të kuqe),
- për komponentin e zhurmës nga motori ashtu edhe për atë aerodinamik.

<sup>6</sup> Drejtoria e Sherbimit të Transportit

<sup>7</sup> Analiza e PPV

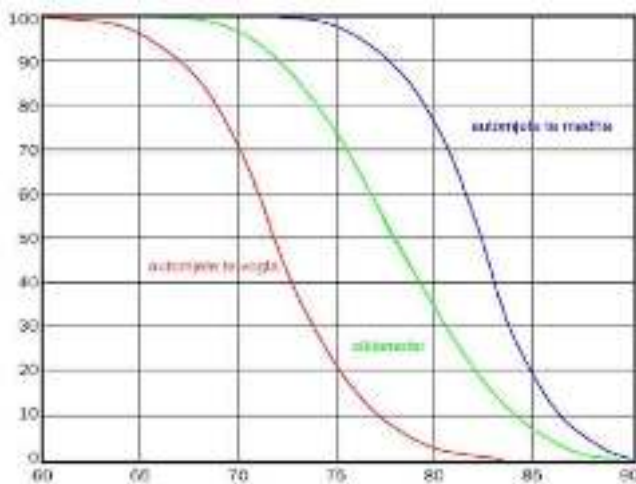
<sup>8</sup> Doktoratura L.Aleksi.



- **kompozimi i trafikut**

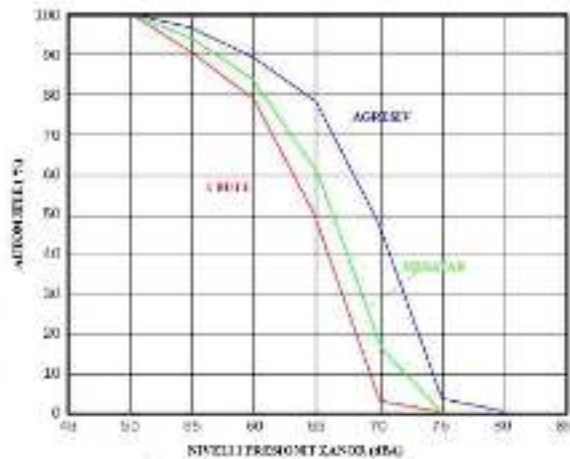
Kur flasim për kompozim të trafikut kemi parasysh sasinë në përqindje të automjeteve të rënda dhe të lehta, që qarkullojnë në infrastrukturën rrugore. Në varësi të kompozimit të trafikut varion edhe niveli zanor ekuivalent.

Kjo varësi paraqitet në grafikun e mëposhtëm:



- **stili personal i guidës**

Edhe stili individual i guidës (i butë, mesatar, agresiv) i shoferëve, ndikon në rritjen apo reduktimin e nivelit të zhurmës së emetuar nga automjeti. Kjo varësi paraqitet në grafikun si më poshtë:



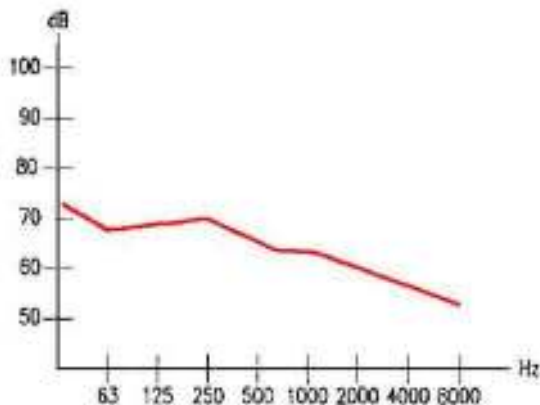
- **karakteristikat e shpërhapjes së zhurmave rrugore**

Spektri i emetimit të zhurmës nga trafiku dominohet nga frekuencat e ulta, dhe ky përbën një fakt të rëndësishëm për vlerësimin e efekteve të saj mbi njeriun dhe për projektimin e ndërhyrjeve të mbrojtjes akustike.<sup>9</sup>

Përsa i përket tipit të automjetit, në grafikun më poshtë paraqiten spektrat zanore tipike të automjeteve të lehtë (vetura, furgonë), dhe të atyre të rënda (kamionë, etj). Këta të fundit **emetojnë më shumë fuqi në frekuenca të ulta** dhe japin një shumatore të nivelit akustik të ponderuar (A) **më të lartë**.

Tipe të tjerë mjetesh mund të karakterizohen nga spektre pak më ndryshe (psh motorrat), por vlera e shumatores së nivelit zanor të ponderuar (A) mbetet shumë e përafërt me atë të automjeteve të lehta .

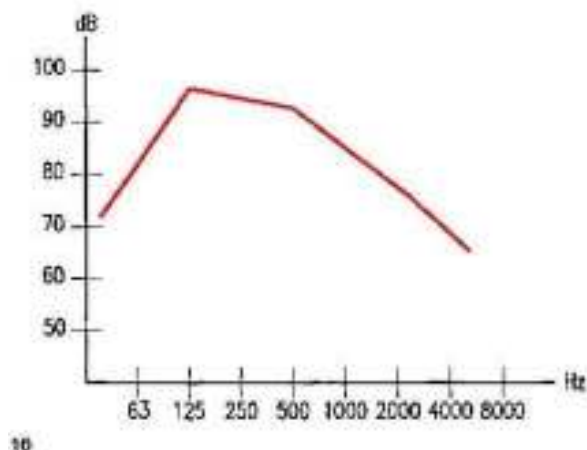
Grafiku :Spektri zanor mjete të lehta



Grafiku: Spektri zanor mjete të rënda.

<sup>9</sup> A. FARINA & Università' degli studi di Parma, "Propagazione in campo libero", faqe 2-19. Doktoratura L.Aleksi.





Eshtë e qartë se si zhurma e automjeteve të lehta gjykohet si më e pranueshme krahasuar me atë të mjeteve të rënda, si pasojë e sensibilitetit më të vogël të veshit të njeriut në frekuenca të ulta. Edhe nga pikpamja e ndërhyrjeve për mbrojtjen akustike, është e rëndësishme të kihet parasysh kompozimi spektral i zhurmës nga trafiku rrugor.

#### *Karakteristikat gjeometrike /strukturale të infrastruktures*

Në karakteristikat gjeometrike/ strukturale të infrastrukturës rrugore të cilat ndikojnë në ndryshimin e niveleve të emetimit të zhurmës, përmendim :

#### **numri dhe dimensionet e korsive për cdo drejtim të lëvizjes**

Numri i korsive dhe dimensionet e tyre për cdo drejtim të lëvizjes ndikojnë drejtëpërdrejtë në numrin e automjeteve që lëvizin njëkohësisht në të njëjtën rrugë, dhe rrjedhimisht edhe në sasinë e zhurmës së emetuar prej tyre.

#### **tipi i tapetit të dyshemesë rrugore<sup>10</sup>**

Dyshemetë rrugore përbëhen nga një mbivendosje shtresash me përbërje dhe funksione të ndryshme. Në përgjithësi dallohen:

***dyshemetë fleksibël dhe gjysem-rigide***, në të cilat shtresat sipërfaqësore janë të përbëra nga përzjerje (konglomeratët) bituminozë, kurse ato të mëposhtmet, të vendosura sipër tokës (nënshtresa), i përkasin kryesisht klasës së materialeve jo të lidhur (përzjerje granulare) ose stabël ( bitum ose cemento).

***dyshemetë rigide***, të përbëra nga lastra në konglomerat të cimentuar (të armuar apo jo) që mbështeten në një apo më shumë shtresa bazë (në përzjerje të cimentuar dhe/ose në përzjerje granulare jo të lidhura) që ndodhen mbi nënshtresë.

<sup>10</sup> Doktoratura I.Aleksi eP. BELLUCCI, G. BRAMBILLA, P. CALICCHIA, & Comitato Tecnico D2b, 2010, “Pavimentazioni flessibili e semirigide; Attenuazione del Rumore Stradale- Interventi di mitigazione sonora alla sorgente”, Quaderno AIPCR,.

### Plani lokal për veprimin e zhurmave në mjedis

Aktualisht referuar legjislacionit në fuqi nuk kemi norma lidhur me ndotjen askustike që krijohet nga zhurmat e infrastrukturës rrugore, si edhe fashat/brezat mbrojtës përreth kësaj infrastrukture. Për këtë arsye i jemi referuar Rregullores së zbatimit të Kodit Rrugor të RSh si më poshtë:

Brezat mbrojtës maksimalë sipas kategorive të rrugëve për qendrat e banuara :

- a) 30m për rrugët e tipit A
- b) 20m për rrugët e tipit D dhe E
- c) 10m për rrugët e tipit F

Legjislacioni ynë nuk parashikon “ brezin e rëndësisë akustike ( acoustic relevance )” për këtë arsye i referohemi normave europiane ku janë përashikuar këto breza mbrojtës akustike si edhe vlerën e zhurmës që cëlirohet për sejcilën kategori rruge. Këto normativa rezultojnë si më poshtë.

Tipi i rrugës	Brezi mbrojtës(m)	Shkolla, Spitale etj		Kategori të tjera		
		Dita dB(A)	Nata db(A)	Dita dB(A)	Nata dB(A)	
A-autostrada	100	50	40	70	60	
B-ekstraurbane kryesore	100	50	40	70	60	
C-ekstraurbane dytësore	100 (50)	50	40	70	60	
D-urbane kryesore	100	50	40	65	55	
E-urbane dytësore	30	Vlera limit e zhurmës së emetuar në këto raste duhet të përcaktohet nga Këshilli i Bashkisë.				
F- lokale	30					

**Periudha orare që i referohet sa më sipër është : Dita fasha orare 06<sup>oo</sup>-22<sup>oo</sup> dhe Nata fasha orare 22<sup>oo</sup>-06<sup>oo</sup>.**

## Ndërhyrjet për reduktimin e zhurmës/ndotjes akustike nga trafiku.

Përveç shkakut të drejtperdrejtë që është rritja e vazhdueshme e burimeve të zhurmave / ndotjes akustike, egzistojnë dhe shkaqe jo të drejtperdrejta, si :

- tendenca e ndërtimit të ndërtesave me karakteristika jo të përshtatshme nga pikpamja akustike,
- zgjerimi gjithnjë e më i madh i zonave urbane,
- ndërtueshmëria në zona me densitet të lartë banorësh, që kanë si pasojë një ngjeshje të madhe të burimeve të zhurmave

Përmirësimi i kushteve akustike mund të arrihet vetëm nëse veprohet në disa drejtime, për këtë arsye duhen hartuar strategji për kontrollin ( nëpërmjet monitorimeve) dhe reduktimin (në rastet kur tejkalohen limitet e emetimeve sipas ligjit) të zhurmave ambientale.

Këto strategji, klasifikohen në **ndërhyrje aktive dhe passive**.<sup>11</sup> Ku ndërhyrjet aktive parashikojnë finalizimin e zvogëlimit të prodhuesve të zhurmave në një periudhë afatmesme/afatgjatë. Ndërsa ndërhyrjet pasive adresojnë veprimin për zvogëlimin e zhurmës nga prodhuesi tek marrësi në periudhën afatshkurtër/afatmesëm.

### Ndërhyrjet aktive të reduktimit të ndotjes akustike

Këtu përfshihen të gjitha ato masa që merren direkt mbi burimin e zhurmës. Ato kanë si qëllim reduktimin e emetimeve zanore të burimeve të zhurmave. Në këtë grup përmendim:

- ndërhyrjet mbi automjetet (gjatë procesit të fabrikimit në motor, sistemin e shkarkimit, aerodinamikën, rrotat, etj..);
- ndërhyrje mbi sistemin rrugor dhe mbi qarkullimin rrugor.

Referuar sa më sipër duke mos qënë të përfshirë drejtperdrejt në zvogëlimin e zhurmës mbi prodhuesin e saj – ndërhyrjet mbi automjetet- , mund të përfshihemi në ndërhyrjet mbi sistemin rrugor dhe qarkullimin rrugor.

Mënyrat e kontrollit mbi trafikun bazohen kryesisht në efektet që gjeneron ndryshimi i zhvillimit të trafikut, përbëra e tij, shpejtësia e lëvizjes, e cilësisë së rrugës etj.

<sup>11</sup> “ Metodologie per lo studio dell’inquinamento acustico da traffico veicolare”Universita degli Studi mediterranea di Reggio Calabria.

Zvogëlimi i fluksit të trafikut

Zvogëlimi i fluksit të trafikut sjell një reduktim të niveleve të emetimeve zanore të prodhuara.

<b>Reduktim i volumit të trafikut</b>	<b>Reduktim i nivelit të zhurmës (Laeq), dB(A)</b>
10%	0.5
20%	1.0
30%	1.6
40%	2.2
50%	3.0
75%	6.0

Tabela më sipër tregon se zvogëlimi I volumit të trafikut shoqërohet me reduktim të nivelit të zhurmës.<sup>12</sup>

Reduktimi i volumit të trafikut rekomandohet si një zgjidhje kryesisht në zonat urbane e cila duhet të shoqërohet me alternativën e ndërtimit të infrastrukturave të tjera ndihmëse. Megjithatë kjo alternativë sjell reduktim të zhurmës, nga ana tjetër si rezultat I ndërtimit të infrastrukturës ndihmëse , sposton zhurmën e trafikut në zona të tjera të cilat ndoshta kanë qënë më të qeta. Pikërisht për shkak të këtij dualiteti në zgjedhje rekomandohet të shihet raporti kosto/përfitim.

Përbërja e trafikut

Nivelet e zhurmës së gjeneruar nga trafiku varen edhe nga përbërja e tij: qarkullim I mjeteve të rënda apo autovetura apo motora. Kështu, për shpejtësi të njehta, mjetet e rënda prodhojnë emetime më të larta zhurmash krahasuar me mjetet më të lehta.

Zhurma e mjeteve të rënda është kryesisht bezdisëse gjatë priudhës së natës, ku cdo lëvizje e tyre shkakton zgjime dhe bezdisje të gjumit.

Për reduktimin e nivelit të zhurmave që i detyrohet mjeteve të rënda rekomandohet të aplikohen

limitime në orarin e qarkullimit të tyre, kryesisht gjatë natës dhe në fundjavë. Por përsëri vendosja e këtyre limiteve do të sillte një shtim të qarkullimit në orët e tjera duke bërë që shumatorja e nivelit të zhurmave për 24 orë të ishte pothuaj e njëjtë.

Shpejtësia e lëvizjes

Eshtë një tjetër faktor që ndikon në nivelin e zhurmës së emetuar. Kështu, një dyfishim i shpejtësisë sjell një rritje të emetimeve prej rreth 12 dB(A). Eshtë e kuptueshme pra, se sa i rëndësishëm është kontrolli mbi shpejtësinë në reduktimin e niveleve zanore.

Në tabelën më poshtë jepen disa vlera të reduktimit të emetimeve të zhurmës si pasojë e zvogëlimit të shpejtësisë.<sup>13</sup>

<sup>12</sup> “ Applicazione in ambito stradale di misure di mitigazione sonora alla sorgente: vantaggi e criticita’Doktoratura L.Aleksi.

<sup>13</sup> “ Applicazione in ambito stradale di misure di mitigazione sonora alla sorgente: vantaggi e criticita’Doktoratura L.Aleksi.

Reduktimi i shpejtësisë (km/h)	Reduktim i zhurmës Laeq.(dB)	
	Mjete të lehta	Mjete të rënda
Nga 130 ne 120	1.0	-
Nga 120 ne 110	1.1	-
Nga 110 ne 100	1.2	-
Nga 100 ne 90	1.3	1.0
Nga 90 ne 80	1.5	1.1
Nga 80 ne 70	1.7	1.2
Nga 70 ne 60	1.9	1.4
Nga 60 ne 50	2.3	1.7
Nga 50 ne 40	2.8	2.1
Nga 40 ne 30	3.6	2.7

Reduktimi i shpejtësisë të lëvizjes së automjeteve arrihet me vendosjen e rregullave për limitin e shpejtësisë / tabela të qarkullimit rrugor ku vendosen kufizimet oraret etj, kjo shoqëruar me një sistem të rreptë kontrolli.

Vlerësojmë se ka edhe mënyra të tjera, “më shumë detyruese” në reduktimin e shpejtësisë. Kështu një mënyrë është ngushtimin e rrugës nëpërmjet ndërthurjes së rrugës së bicikletave, trotuareve dhe elementëve arredues, vendparkimeve të cilët vështirësojnë rritjen e shpejtësisë së qarkullimit.

Në përgjithësi këto ndërhyrje lejojnë të arrihet një reduktim i zhurmave prej rreth 2-3 dB(A).

### **Ndërhyrjet pasive të reduktimit të ndotjes akustike**

Ndërhyrjet pasive janë ato që pengojnë apo reduktojnë shpërhapjen e zhurmës në ambjentin rrethues.

Ndërhyrjet më të përdorshme janë:

- përdorimi i shtresave rrugore fonoabsorbuese;
- barrierat antizhurmë (artificiale apo natyrale).
- ndërhyrjet mbi ndërtesat.

#### *Shtresat rrugore fonoabsorbuese*

Vetitë akustike të një dysHEMEJE rrugore varen nga karakteristikat fizike të konglomeratit bituminoz.

Vitet e fundit teknika e shtresave rrugore fonoabsorbuese është zhvilluar mjaft, kryesisht si pasojë e përdorimit të bitumeve të modifikuar që kanë bërë të mundur arritjen e përzjerjeve të tilla të cilat absorbojnë zhurmën që lëshohet nga fërkimi i gomave të makinës me rrugën.

#### *Barrierat akustike*

Përdorimi i barrierave antizhurmë përbën ndërhyrjen teknike më efikase dhe më të përdorshme për mbrojtjen e ambjentit nga zhurmat, pasi teorikisht ato mund të arrijnë reduktime të zhurmës në nivelet e dëshiruara sipas rastit.

Përdorimi i barrierave akustike preferohet atëherë kur teknikisht dhe ekonomikisht nuk është e mundur të ndërhyet direkt mbi burimin e zhurmës.

Një barrierë akustike përbën një pengesë solide, e cila gjeometrikisht bllokton linjën e shikimit midis burimit të zhurmës dhe marrësit.

Referuar studime të ndryshme <sup>14</sup> pamja e një barriere influencon shumë në pranimin e saj nga ana e komunitetit dhe në perceptimin e efikasitetit të saj.

Për këtë arsye në projektimin e barrierave dallohen dy mundësi në lidhje me anën estetike të ndërhyrjes: barrierat duhet të homogjenizohen me kontekstin, pra të jetë sa më pak “e dukshme”; ose të bëhet si element dominant.

Barrierat akustike mund të jenë : *barrierat artificiale* dhe *barrierat natyrale*.

Përgjithësisht, *barrierat artificiale* përbëhen nga një strukturë mbajtëse dhe nga panelet që realizohen me materiale fonoabsorbues apo fonoizolues.

Panelet fonoizoluese realizohen me materiale kompakte dhe sipërfaqe të lëmuar, si metal, xham, beton, dhe tentojnë të reflektojnë energjinë zanore. Kurse panelet fonoabsorbues realizohen me materiale poroze, fibroze dhe të butë, si lesh guri, lesh xhami apo fibra poliestre, që lejojnë penetrimin dhe përthithjen e vales zanore në brendësi të tyre.

Përdorimi i barrierave artificiale kërkon edhe një ndërthurje ambientale dhe arkitektonike që në shumë raste nuk është një proces i thjeshtë sepse prodhon efekte që zgjidhin çështjen e zhurmës por nga ana tjetër krijojnë impakt negative viziv dhe panoramik.

Kështu referuar Normave Europiane EN 1794/1998 duhet patur parasysh nga njëra anë “ stabilitetin dhe sjelljen mekanike të barrierës” dhe nga ana tjetër “ sigurinë lidhur me mjedisin”.

Më poshtë po rendisim disa tipë barrierash artificiale të cilat përdoren në zvogëlimin e zhurmës

- **Barriera xhami**



- **Barriera plastike**



<sup>14</sup> [www.inquinamentoacustico.it](http://www.inquinamentoacustico.it), 2014

- **Barriera me tullat**



- **Barriera druri**



- **Barriera antizhurmë me elemente fotovoltaike.**



- **Barrierat natyrale**

Rritja e sensibilitetit ndaj ambjentit, si nga popullsia ashtu edhe nga teknikët, ka bërë që vitet e fundit, të përqendrohet vëmendja kryesisht në ato sisteme që minimizojnë impaktet ambientale dhe që kanë një përmbajtje “natyrale” gjithmonë e më të gjerë.

Kështu, edhe në rastet e problemeve të ndotjes akustike, barrierat antizhurmë natyrale, po tërheqin gjithmonë e më shumë vëmendjen e specialistëve, me një shumfishim të këtyre propozimeve duke patur barrierat vetëm të gjelbra dhe barrierat mikse.

- **Barrierat vetëm të gjelbra**

Përbëhen nga rreshta me bimësi të shkurtër ose të kombinuar, të llojeve të ndryshme të pemëve, shkurreve dhe barishtoreve të vendosura në mënyrë lineare në formë gardhi apo , rreshta pemësh. Këto lloj barrierash gjejnë përdorim në rastet kur ka hapësirë të mjaftueshme në anë të infrastrukturës rrugore. Të gjitha pjesët përbërëse të një barriere të tillë, kontribuojnë me veprimin e tyre në reduktimin e zhurmës.

Si barrierat natyrale shërbejnë edhe grumbullimet e dheut në anët e rrugëve të cilat shoqërohen me gjelbërim të lartë dhe të ulët.

Më poshtë dy shembuj të përdorimit të barrierave natyrale.



- **Barrierat me strukturë mikse**

Barrierat me strukturë mikse janë një kombinim i paneleve artificiale dhe bimëve.

Fotot më poshtë japin shëmbuj të këtyre barrierave.



- **Ndërrhyrjet në ndërtesa**

Ka disa tipologji ndërrhyrjesh në ndërtesa të cilat ndikojnë në izolimin akustik të saj. Kështu kemi ndërrhyrje në izolimin akustik të fasadave. Këto ndërrhyrje kuptohet që kanë efekt vetëm mbi objektin ku kryhet ndërrhyrja duke mos ndërrhyrë në ambientin përreth ku ushtrohet zhurma. Ndërrhyrjet në fasadë mund të ndërrhyrje në dritare , veshjet e mureve me izolim akustik etj etj pra përdorimi i veshjeve “ kapotë” të objekteve jep rezultate pozitive .

- **Arredimi urban**

Arredimi urban përbën një ndërrhyrje efikase në disa aspekte të cilat kanë lidhje pak a shumë direkte me kontrollin ndaj zhurmave :

- të largojnë fasadat nga burimet e zhurmave ;
- të zvoglojnë shpejtësinë e lëvizjes së automjeteve ;
- të rikualifikojnë ambjentin publik, duke ndërthurur lëvizjen e këmbësorëve dhe duke kontrolluar qarkullimin e automjeteve.



## **VLERËSIMI DHE KLASIFIKIMI I ZHURMËS NË TERRITOR**

Klasifikimi akustik i Bashkisë Shkodër përcakton kufijtë e zhurmës (sipas pesë klasave të bazuara në karakteristikat e përgjithshme të përdorimit të territorit) që duhet të respektohen në përgjithësi (përveç në raste të veçanta siç janë nivelet e zhurmës së infrastrukturës rrugore, apo edhe zonave të veçanta që i përcakton në këtë plan , Këshilli i Bashkisë) i takon Bashkisë të vazhdojë me klasifikimin akustik të territorit sipas analizës.

Klasifikimi i zhurmës në territor është kryer nëpërmjet një analize të territorit kjo nëpërmjet dokumentave planifikues aktualë si :

- Plani i Përgjithshëm Vendor ( Analiza, Strategjia, Plani dhe Rregullorja ) .
- Plani aktual i trafikut në qytet dhe parashikimet e Planit të përgjithshëm vendor (Trafiku).
- Hartat e Zonave ekonomike/ industriale ekzistuese dhe të propozuara.
- Hartat e Zonave të mbrojtura natyrore.
- Hartat e shkollave / spitaleve etj

### **Burimet e zhurmës që lidhen me ndotjen akustike të territorit janë:**

- Burimet që vijnë nga ambientet tregëtare , ambiente zbavitëse ( klube nate, bare , restorante disko etj) .

-Burimet fikse që përbëhen kryesisht dhe jo vetëm nga makineritë dhe sistemet e instaluar në shtëpi, zyra, ambiente të zonave industrial, ndërtimit etj.

-Burimet e lëvizëshme përbëhen kryesisht dhe jo vetëm nga automjetet për lëvizjen e njerëzve dhe mallrave pra ai që e quajmë trafik i makinave.

Trafiku i automjeteve është në fakt shkaktari më i madh dhe më i rëndësishëm i zhurmës urbane. Shpërndarja e tij në të gjithë territorin e banuar bën që popullata urbane të jetë e ekspozuar ndaj kësaj zhurme sin ë ambientet e punës, në shtëpi, rrugë, vende argëtimi etj.

Zhurma është ajo që detyron institucionet publike që bazuar në dispozitat ligjore, të marrin masat, për ,të vlerësuar nivelin e ndotjes nga zhurma , parandalimin , kontrollin dhe mbrojtjen e shëndetit publik.

Një ndër qëllimet e këtij materiali është pikërisht të sigurojë një pasqyrë të përditësuar të situatës akustike në territorin e Bashkisë Shkodër duke u bazuar në dispozitat ligjore kombëtare si edhe Direktivat Europiane të kësaj fushe.

Me Vendim të Këshillit Kombëtar të Territorit nr. 5 datë 16.10.2017 është bërë Miratimi i Planit të Përgjithshëm Vendor të Bashkisë Shkodër. Dokument ky i rëndësishëm është i përbërë nga Strategjia e Zhvillimit të Territorit dhe dokumenti i Planit të Përgjithshëm Vendor.

Referuar dokumentit të Planit të Përgjithshëm Vendor , Sistemet territoriale të përdorimit të territorit të Bashkisë Shkodër ndahet në :

- Sistemi urban.
- Sistemi natyror.
- Sistemi bujqësor.
- Sistemi ujqor.
- Sistemi infrastrukturor .

Tabela më poshtë tregon përqindjen kundrejt të tërës që ze seicili sistem:

Sistemet e Territorit	%
Sistemi urban	3.28%
Sistemi Bujqësore	22.02%
Sistemi Natyrore	75.22%
Sistemi Ujqor	20.44%
Sistemi Infrastrukturor	1.06%

Nga sa më sipër rezulton që Sistemi Urban dhe Sistemi Infrastrukturor megjithëse zenë përqindjen më të vogël 4.34% të të gjithë sistemit territorial, janë sistemet territoriale që prodhojnë zhurmë dhe janë të ekspozuar ndaj zhurmës.

Duke analizuar Sistemin Urban i Territorit dhe referuar Kategorive të Përdorimit të Tokës të përcaktuar si në Planin e Përgjithshëm Vendor ashtu edhe në Pasaportat e zhvillimit urban të Rregullores së zbatimit të këtij plani , përfitojmë disa kategori të përdorimit të tokës ku seicilës prej tyre do i bashkëngjisim një Klasë të zhurmës. Në këtë mënyrë do të kemi më të thjeshtë analizën e seicilës zonë urbane dhe ekspozimin ndaj zhurmës të kësaj zone.

Kategoritë e përdorimit të tokës dhe klasat si në tabelën më poshtë:

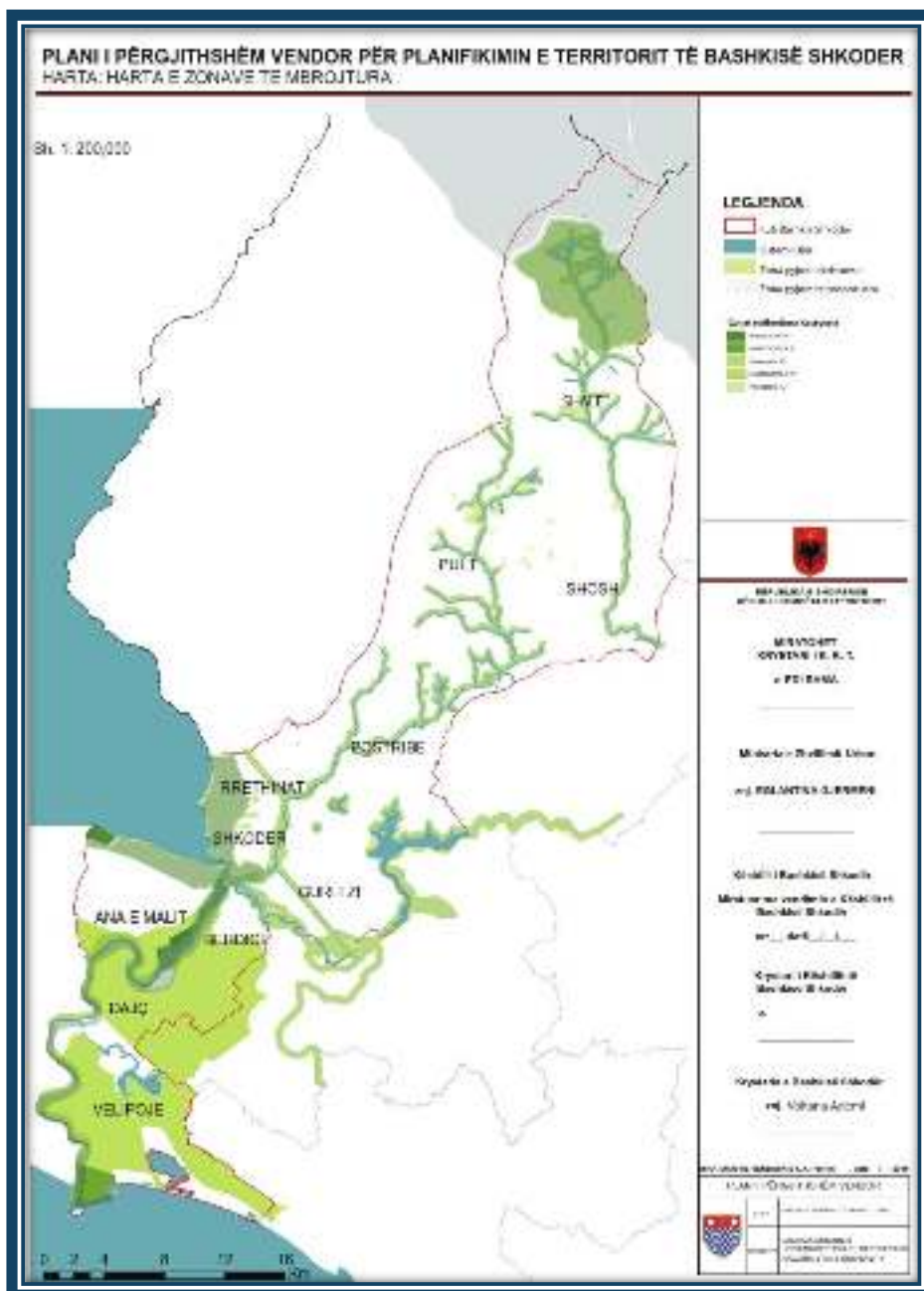
Klasa	Përdorimi i territorit
<b>I</b>	<b>Zonë vecanërisht mbrojtur:</b> në këtë klasë bëjnë pjesë zona në të cilat qetësia është pjesë e rëndësishme e përdorimit të saj si: zonat e mbrojtura natyrore, zonat e shërbimeve publike si zonat spitalore, kopshtet, shkollat 9-vjecare, shkollat e mesme, zonat e destinuar për qëllime pushimi, zonat rezidenciale rurale, parqet publike etj
<b>II</b>	<b>Zonat rezidenciale:</b> në këtë klasë bëjnë pjesë zona urbane me dendësi mesatare dhe të ulët të popullsisë banuese , ku trafiku është kryesisht lokal dhe me prezencë të ulët të aktiviteteve komerciale dhe pa aktivitet industrial.
<b>III</b>	<b>Zona të përziara:</b> Bëjnë pjesë në këtë klasë zonat urbane me trafik rrugor lokal ose ndërqytetar, me densitet mesatar të popullatës, me prezencë të aktiviteteve tregtare, zyra, aktivitete artizanale, dhe mungesë të aktiviteteve industriale.
<b>IV</b>	<b>Zona me aktivitet njerëzor intensiv:</b> Bëjnë pjesë në këtë klasë zonat urbane me trafik rrugor intensiv, me densitet shumë të lartë të popullatës, me prezencë të lartë të aktiviteteve tregtare të shërbimit social dhe kulturor si klube nate, bare , restorante e disko, me prezencë të aktiviteteve artizanale; zonat në afërsi të rrugëve të mëdha apo linjave hekurudhore; zonat portuale apo zona me prezencë të limituar të industrive.
<b>V</b>	<b>Zona kryesisht industriale:</b> Bëjnë pjesë në këtë klasë zonat me aktivitet të theksuar industrial me përqindje të vogël të ndërtesave për banim.

Nisur nga sa më sipër referuar informacionit hartografik dhe tematik te instrumentit të planifikimit , janë të përcaktuara qarte cilat janë zonat e përcaktuara si Klasa I dhe Klasa e IV e përdorimit të tokës .

**Klasa I pika a** , përfshin në në të zona apo pjesë zonash ku kërkohet të ruhet përdorimi natyror kjo për vetë qëllimin e zonës.

- a. Këtu përfshihen pjesa natyrore e Parkut Kombëtar të Thethit , pjesa natyrore e Bregut të Liqenit të Shkodrës dhe Lumit Buna.
- b. Përfshihet Zona e Shërbimeve Publike ( spitalet, shkollat , zonat rezidenciale rurale, zonat e vecanta me interes historike, arkitektonik , artistik etj).

Referuar pikës a , Plani ka të parashikuara hartën me këto zona ku nuk rekomandohen ndërhyrje dhe si e tillë nuk lejohet që të gjenerojnë zhurma në mjedis.



Mbështetur në sistemin kombëtarë të zonave të mbrojtura, në territorin e Bashkisë Shkodër janë klasifikuar zona të mbrojtura në nivel kombëtar dhe ndërkombëtar ekosistemet e prezantuara në tabelë:

Tabela 2.1. Zonat e Mbrojtura në Bashkinë Shkodër				
Nr	Emertimi	Kategoria	Vendimi	Siperfaqe (ha)
1	Thethi	Park Kombëtar IUCN II	VKM nr.96 datë 21.11.1966	2,630
2	Liçeni Shkodres	Rezervat Natyror i Menaxhuar	VKM nr.684 datë 2.11.2005	26,535
	Liçeni Shkodres & Lumi Bunës	Zona RAMSAR – Zona të mbrojtura me rëndësi globale	VKM nr.683, datë 2.11.2005	49,562
3	Lumi Buna & Laguna e Vilunit	Peizazh ujor/tokësor i mbrojtur IUCN V	VKM nr.682, datë 2.11.2005	23,027

### Klasa I Pika b, shërbimet publike.

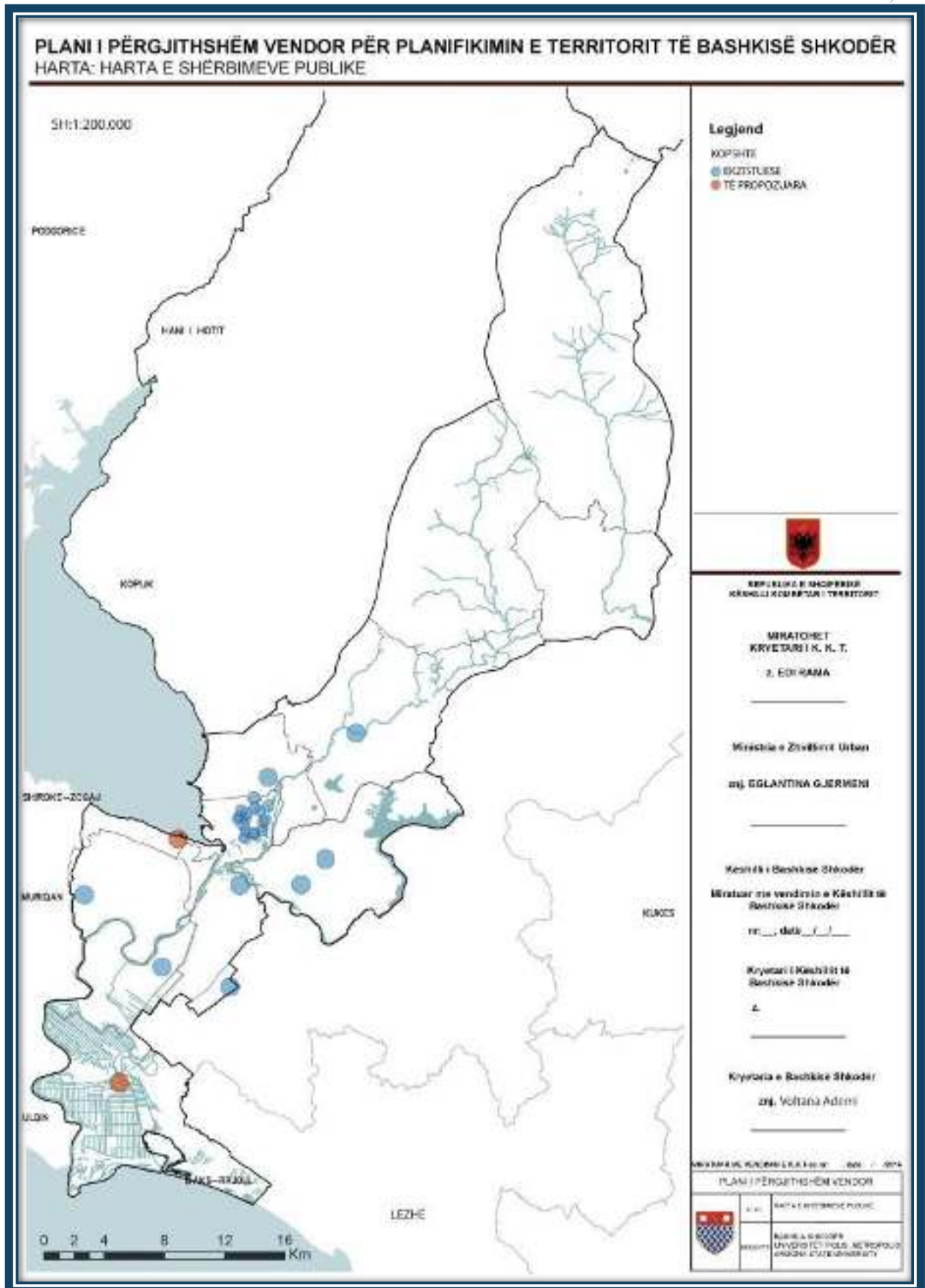
Përfshihen zonat e spitaleve, shkollave , zonat rezidenciale rurale, zonat e vecanta me interes historik , artistik etj si edhe fashat mbrojtëse të tyre.

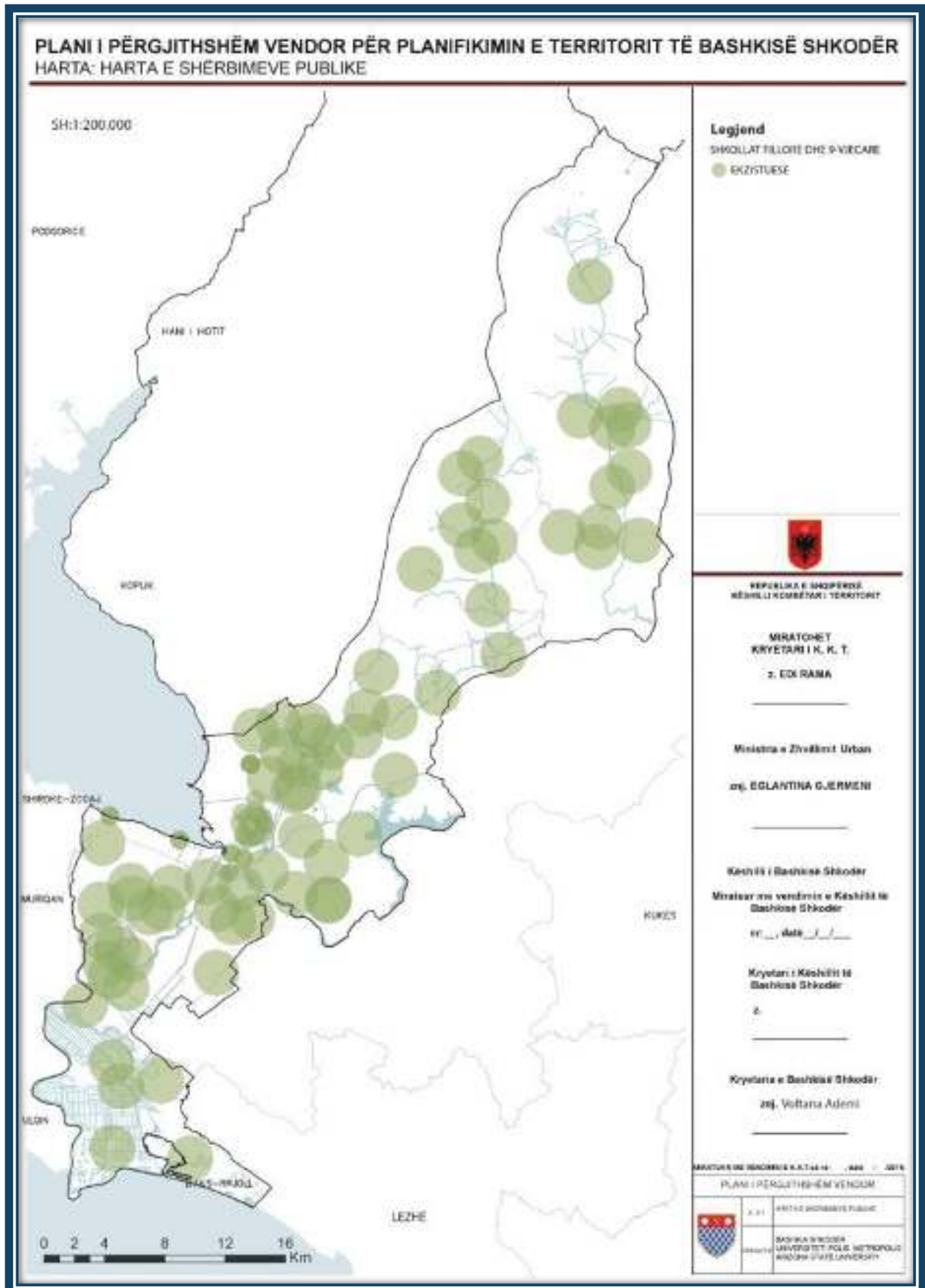
Ne Bashkinë Shkodër gjenden rreth 190 institucione arsimore publike e private ne te cilat ofrohen sherbimet e arsimit ne te gjitha nivelet arsimore, duke mosperفشire ne kete numer, universitetin e Shkodres.

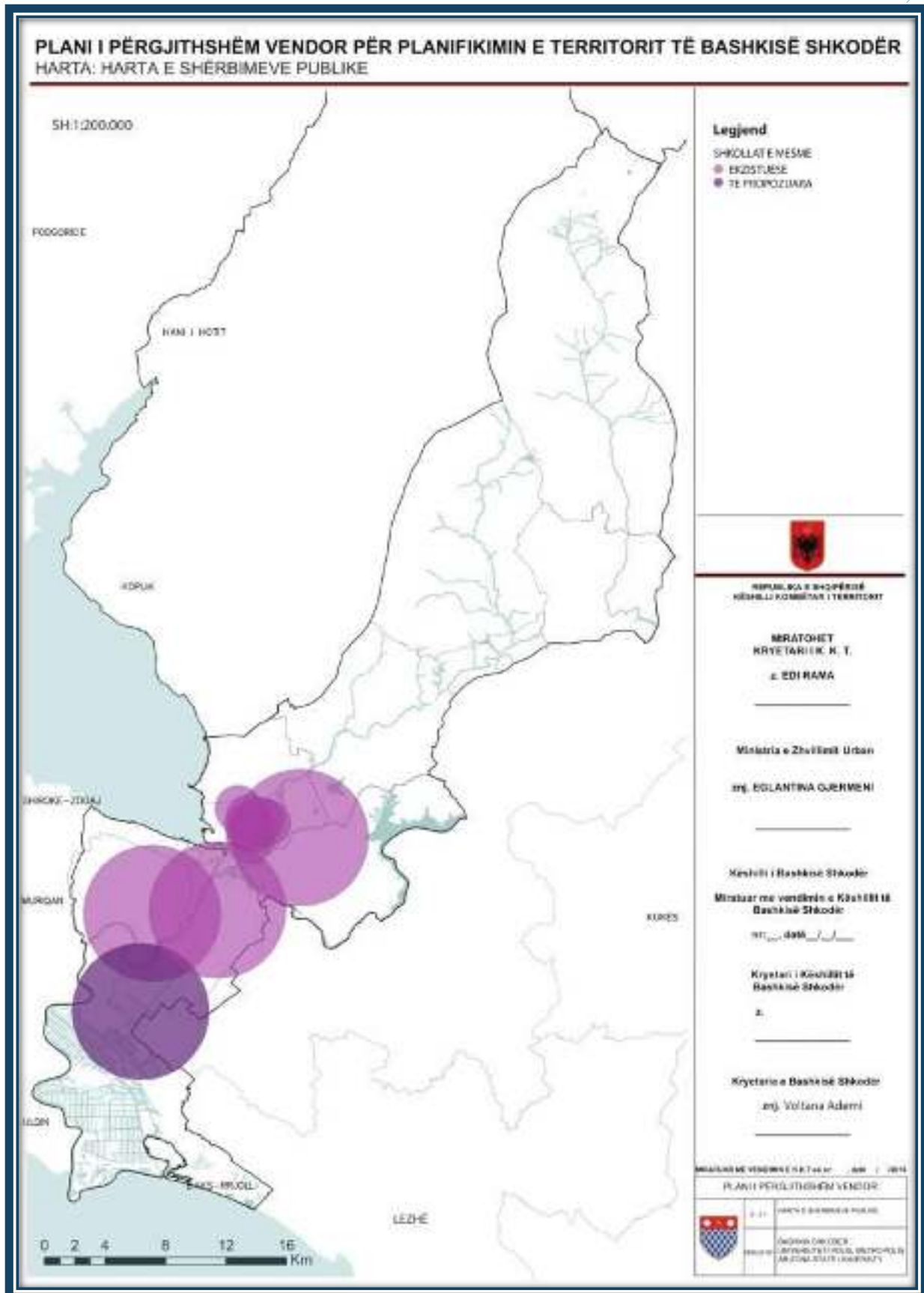
Njesia Administrative	KOPSHTE	SHKOLLA FILLORE	SHKOLLA 9 VJECARE	SHKOLLA TE MESME	SHKOLLA TE MESME PROFESIONALE	NXENES GJITHSEJ	MESUES GJITHSEJ
Cyteti Shkoder	30		32	18	5	16,417	1,303
Ana e Malit	6	2	4	1		814	66
Berdicë	5	1	4	2		1,202	89
Dajç	4	3	4	1		693	62
Guri i Zi	4	0	7	1		1,576	108
Postribë	5	3	7	1		1,606	109
Pult	0	4	1	0		235	17
Rethina	9	0	9	0		3,342	188
Shalë	0	4	2	1		402	24
Shosh	0	2	2	0		89	10
Velipojë	2	4	2	1		1,087	69
Total komunit	35	23	42	8	0	11,046	742
Bashkia Shkoder	65	23	74	26	5	27,463	2,045

Shërbimi shëndetësor përfaqëson një rrjet shërbimesh ku përfshihen spitalet , qendrat shëndetësore,-ambulancat, konsultoret të cilat janë kryesisht publike. Shërbimi i kujdesit shëndetësor . bashkia Shkodër ka rreth 130 institucione shëndetësore publike. Tabela më poshtë tregon këtë shpërndarje:

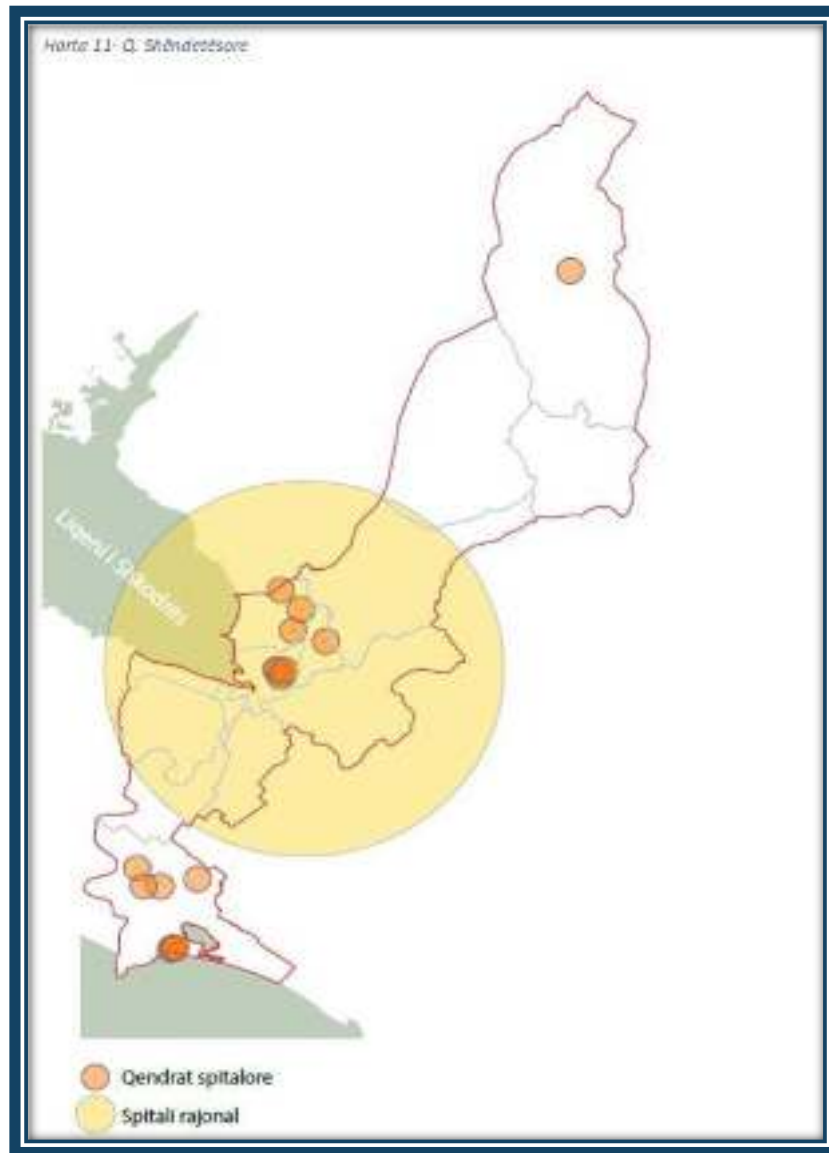
ndarja administrative	Ambulanca	Konsultore per gra/femije	Spitale	Numer personel shendetesor	
				Mjeke	Personel mjekesor
Shkodër	23	10	2	47	126
Ana e Malit	6	1		3	13
Bërdicë	6	1		3	14
Dajç	10	1		3	15
Guri i Zi	10	1		3	13
Postribë	12	1		4	22
Pult	7	1		1	8
Rrethinat	11	1		6	29
Shale	8	1		1	7
Shosh	6	1		1	4
Velipojë	10	1		3	11
<b>Bashkia Shkoder</b>	<b>109</b>	<b>20</b>	<b>2</b>	<b>75</b>	<b>262</b>











**Klasa II**, përcaktimi është bërë në bazë të zhvillimit urban të zonave, funksioni i dendësisë së popullsisë banuese në zonë si edhe tipologjia e banesave. Pavarësisht përpjekes për të ndarë në mënyrë perfekte këto zona , praktikisht është e pamundur. Kështu megjithëse kjo zonë është kryesisht urbane me dendësi të ulët e të mesme banimi dhe trafik të ulët , përsëri ka prezencë të aktiviteteve komerciale.

**Klasa III**, Bëjnë pjesë në këtë klasë zonat urbane me trafik rrugor lokal ose ndërqytetar, me densitet mesatar të popullatës, me prezencë të aktiviteteve tregtare, zyra, aktivitete artizanale, dhe mungesë apo prezencë të ulët të aktiviteteve industriale.

**Klasa IV**, Bëjnë pjesë në këtë klasë zonat urbane me trafik rrugor intensiv, me densitet shumë të lartë të popullatës, me prezencë të lartë të aktiviteteve tregtare të shërbimit social dhe kulturor si klube nate, bare , restorante e disko, me prezencë të aktiviteteve artizanale; zonat në afërsi të rrugëve të mëdha apo linjave hekurudhore; zonat portuale apo zona me prezencë të limituar të industrive.

**Klasa V**, është e përcaktuar qartë në Planin e Përgjithshëm Vendor se kush janë zonat e rëndësisë ekonomike /industriale.

## METODOLOGJIA E PUNËS

Referuar informacionit që disponojmë do të përdorim **metodologjinë e induksionit ku duke interpretuar të dhënat që disponojmë do të nxjerrim konkluzionet e përgjithëshme interpretimin e të cilave do ta ballafaqojmë me referencat ligjore si kombëtare ashtu edhe ndërkombëtare.**

Mjedisi i monitorimit

Nga sa u parashtrua më sipër për vlerësimin e zhurmave, u përcaktuan akset kryesore të rrugëve, bulevardet kryesore, kryqëzimet e rrugëve, pikat pranë objekteve të ndjeshme ndaj zhurmave (spitale, shkolla, zona rezidenciale), etj.

### **Përzgjedhja e pikave të vrojtimit**

Përzgjedhja e pikave të vrojtimit kushtëzohet nga disa kriteret:

- prezenca e ndërtesave (marrësit e zhurmës) në afërsi të rrugës, në një distancë normale nga linja e fluksit të automjeteve;
- përzgjedhje e marrësive të ndjeshëm (banesa, insitucione shkollore, spitalore, etj)
- influencë e vogël e burimeve të tjera të ndyshme nga trafiku (psh kantiere ndërtimi);
- mungesë e pengesave midis sonometrit dhe linjës së fluksit të trafikut;
- pjerrësi gjatësore më e vogël se 2%;
- gjendje e pranueshme e tapetit të rrugës (pa parregullsi të medha, gropa, etj)
- distancë e mjaftueshme nga stacioni i autobusit (rreth 70m).

### **Medoda e matjeve**

Matjet u kryhen sipas një plani pune dhe përcaktimeve në hartën e pikave të matjeve. Matjet u bënë në orët e pikut të lëvizjes duke kapur brenda 10 minutave një interval sa më madh (afërsisht 120 matje) të zhurmave nga lëvizja e automjeteve dhe duke regjistruar vlerat maksimale dhe burimin e këtyre zhurmave.

Vlerat e gjeneruara u përpunuan duke nxjerrë vlerën mesatare dhe maksimale për çdo pike matjeje. Këto matje pasqyrohen nëpërmjet grafikeve ku evidentohet niveli mesatar i zhurmës e cila, krahasohet me standartin shqiptar dhe atë Evropian.

Mikrofoni vendoset në një distancë 1 m nga fasada e ekspozuar ndaj zhurmës me nivele më të larta dhe kuota nga toka duhet të jetë deri 4 m.

Në rastet kur kishte mungesë të godinave, mikrofoni u vendos në vendet përceptuese sensibel.

Matjet u bënë në mungesë të reshjeve, mjegullës dhe borës; shpejtësia e erës më e vogël se 5m/s; mikrofoni i mbrojtur me kufje anti erë. Instrumenti i përdorur për vërtetim është sonometri “Sound Meter UNI-T UT 353”.



Ne një shtrirje të gjere, zhurma përcaktohet nga perceptimi subjektiv i njerëzve, i cili varion nga një person te tjetri dhe shpesh edhe për një individ ne varësi te qëndrimit te vet aktual. Për shkak te natyrës se vet subjektive, ai nuk mund te matet nga njesi objektive. FUTURE NOISE POLICY European Commission Green Paper. Page 24-25.

Në mënyre qe te klasifikojmë dhe te krahasojmë dukuri te ndryshme te zhurmave, është e nevojshme qe te japim te paktën një përshkrim te përafërt me vlera sasiore. Për këtë qellim, “tingulli”, qe është pjesa fizike e zhurmës, përshkruhet nga vlera sasiore, te cilat kane te bëjnë me

fuqinë e tij.

Fuqia e një tingulli shprehet ne term atë amplitudës mesatare te valëve te tingullit p dhe quhet ndryshe edhe “sound pressure level”  $L_p$  ne decibel (dB) dhe përcaktohet nga ekuacioni i mëposhtëm ( $p_0$  është sound pressure reference i 20  $\mu$  Pa) :

$$L_p = 10\log(p/p_0)^2 \text{ ne dB}$$

Shkalla decibel varion nga  $-\infty$  ne  $+\infty$ , por veshi I njeriut mundet qe te marre sinjale nga 0 dB sound level pressure (kufiri i dëgjueshmërisë se njeriut) deri ne 130 dB (kufiri ne te cilin ndihet

bezdisje e madhe). Menyra në të cilën shkalla dB korrespondon në zhurmat e perdritshme në ambientin e jashtëm është treguar edhe në fig 1 ku mund të vëhet re se ky rang varion nga afersisht 35 dB në rreth 110 dB.

Për shkak të natyrës logaritmike të vlerave SPL (sound level pressure) mbledhja e SPL-ve është e ndryshme nga mbledhja e thjeshtë: duke shtuar 2 (10, 20, 100) SPL ekuivalente na rezultojnë në një rritje të 3-shit (10, 13, 20) dB.

frekuenca e tij ose përbërja e frekuencës

Shume tinguj konsistojnë në një përzierje tonesh me frekuenca të ndryshme, ku frekuenca matet me Hertz (Hz). Veshi i njeriut ka një ndjeshmëri të ndryshme për tone me frekuenca të ndryshme; ai është shumë më i ndjeshëm për tonet midis 1kHz dhe 5kHz, më pak i ndjeshëm për frekuenca më të larta dhe më pak i ndjeshëm për frekuenca më të ulëta. Prandaj, për shumë qëllime niveli i matur SPL vlerësohet me të ashtuquajturën 'A' -ëighting dhe e transformuar në 'A' -ëighted sound pressure level LpA

$LpA = 10 \log (p/p_0)^2$  në dB (A)

Krahas matjeve të realizuara nga specialistët e drejtorisë, u kërkua edhe bashkëpunimi i institucioneve të tjera që janë lidhura direkt apo indirekt me zhurmën në mjedisin urban. Të dhënat e mbledhura mundësuan paraqitjen e një situatë sa më reale në përcaktimin e nivelit të zhurmave dhe zonave më problematike.

## Rezultatet e matjeve

Duke u nisur nga nevoja për të patur një pamje sa të gjërë të situatës së zhurmave në qytet, kryesisht të asaj të shaktuar nga trafiku rrugor, u kryen 30 matje në pikat më kryesore të qytetit, duke përfshirë kryqëzimet kryesore, akset rrugore që kalojnë pranë blloqeve të banësive, rrugë që kalojnë pranë institucioneve arsimore apo atyre shëndetësore duke bërë të mundur identifikimin e pikave më problematike dhe duke orientuar më mirë rekonstruksionet e duhura për përmirësimin e situatës aktuale.

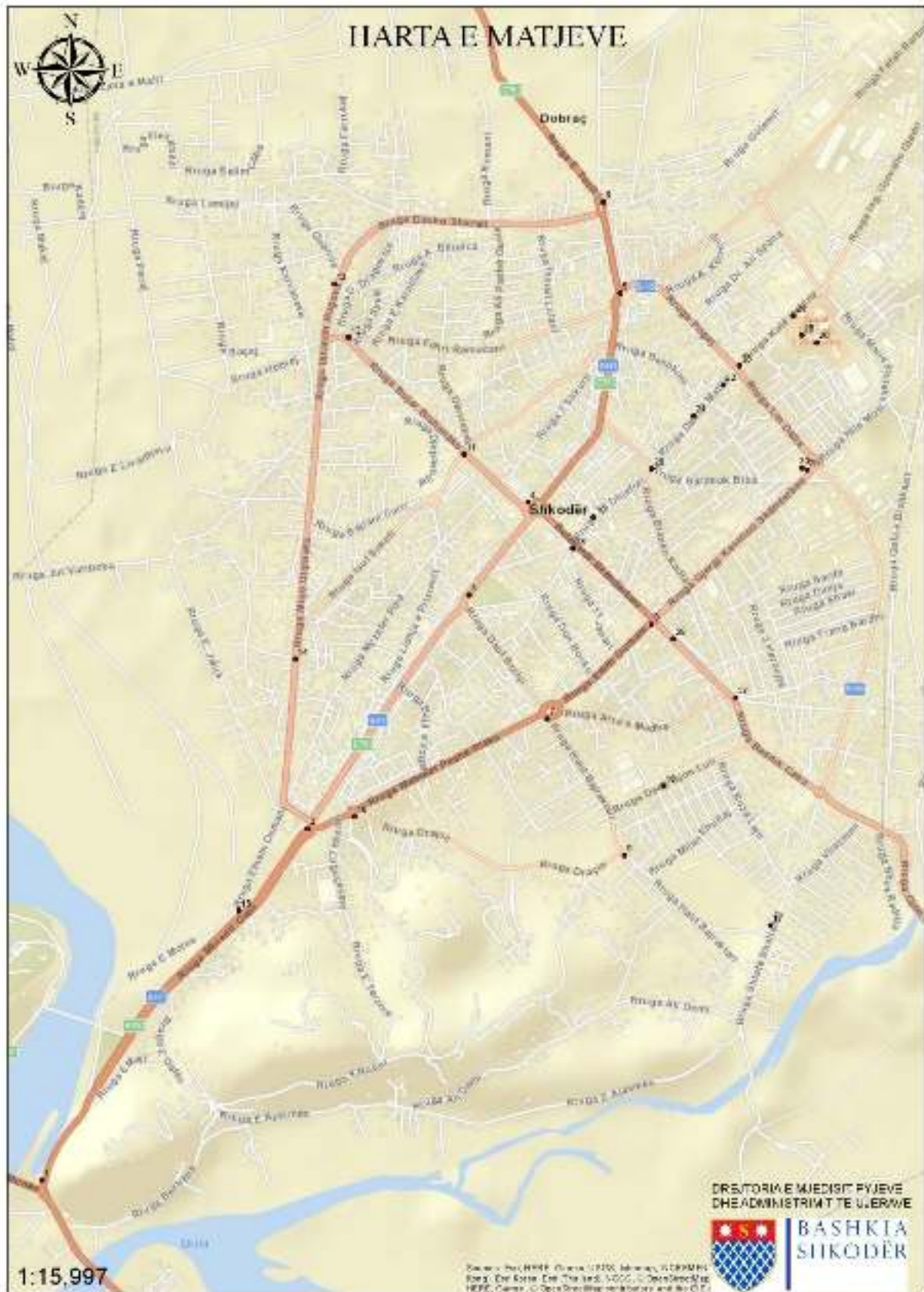
Siq shihet edhe në hartën e mëposhtme, gjeografikisht kemi një shpërndarje pothuajse të barabartë duke bërë një monitorim gjithëpërfshirës.

Në secilën pikë-matjeje janë rregjistruar 60 vlera (matje) për një interval kohor 2-5 minuta, sipas mundësisë së operimit në terren.

Gjatë matjeve janë kapur veçanërisht vlerat maksimale duke identifikuar tipin e automjetjeve që shkaktojnë këto zhurma. Gjithashtu janë identifikuar edhe raste kur kemi të bëjmë me zhurma nga shkaqe të tjera. Vlerat e matjeve janë përpunuar në grafike duke treguar trendin e rënies dhe ngritjeve të zhurmave gjatë këtij intervali kohor.

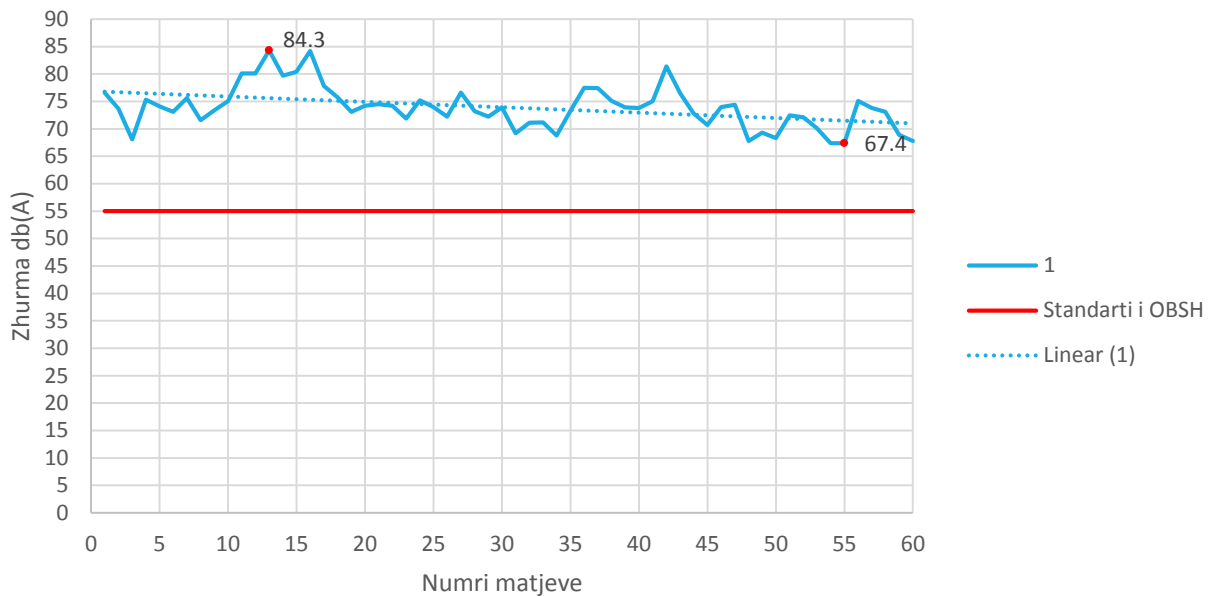
Për çdo pikë vlerësohet vlera maksimale, minimale dhe ajo mesatare e kapur gjatë matjes. Këto vlera na lejojnë të bëjmë një vlerësim të përgjithshëm të nivelit të zhurmave që gjenerohen në qytetin e Shkodrës, si njësi ku aktiviteti njerëzor apo zhvillimi urban ndikon në praninë e ndotjes akustike.

Për lehtësi identifikimi pikave të matjeve janë vendos numra (emërtimi) ku do të adresohet saktë venddodhja e pikës.



**Pika 1 (Rrethrotullimi, tek Ura e Bunës)**

Grafiku i matjeve në pikën 1

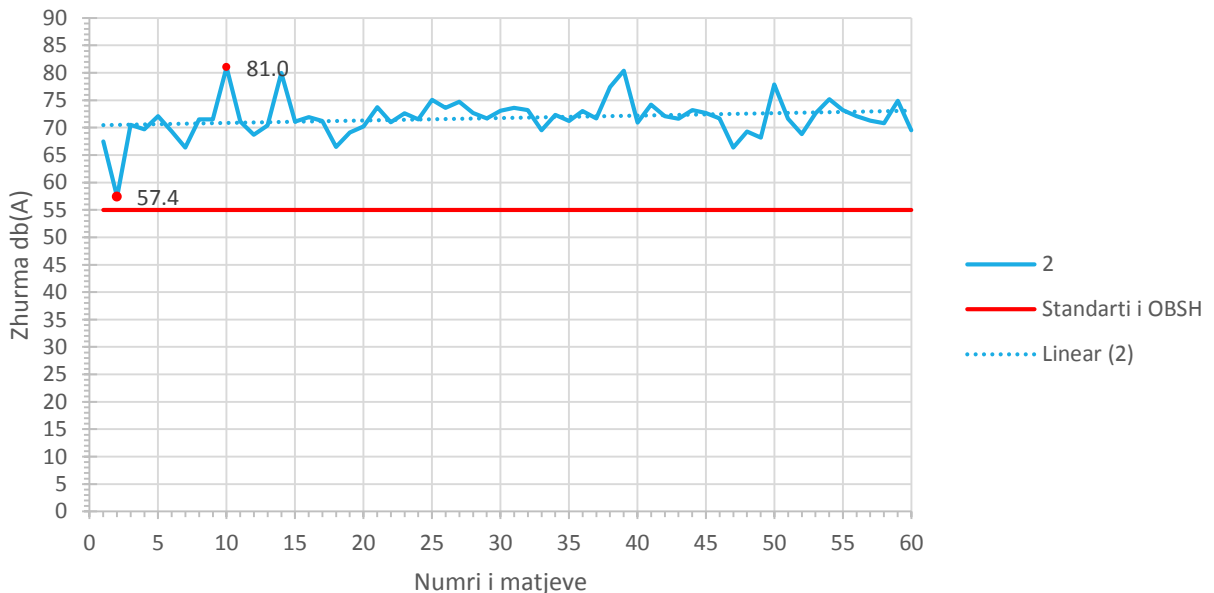


Numri i matjeve =60 (per çdo 5 sekonda)/ ora 13:33; Vlera mesatare = 73.9 db(A)

Sipas te dhënave te matura shohim qe kemi një tejkalim mesatarisht me 18.9 db nga standarti i OBSH-së (55db). Vlerat maksimale në këtë pikë arrihen nga kalimi i automjeteve me tonazh të madh si trajlera, ku frenimi i tyre në një distancë 10 m nga rrethrotullimi shkakton zhurma mbi 80 db. Gjithashtu prania e shumtë e furgonave apo autobuzave mbajnë një nivel zhurmash 75 – 80 db.

**Pika 2 (Sheshi “Balshaj”)**

Grafiku i matjeve në pikën 2

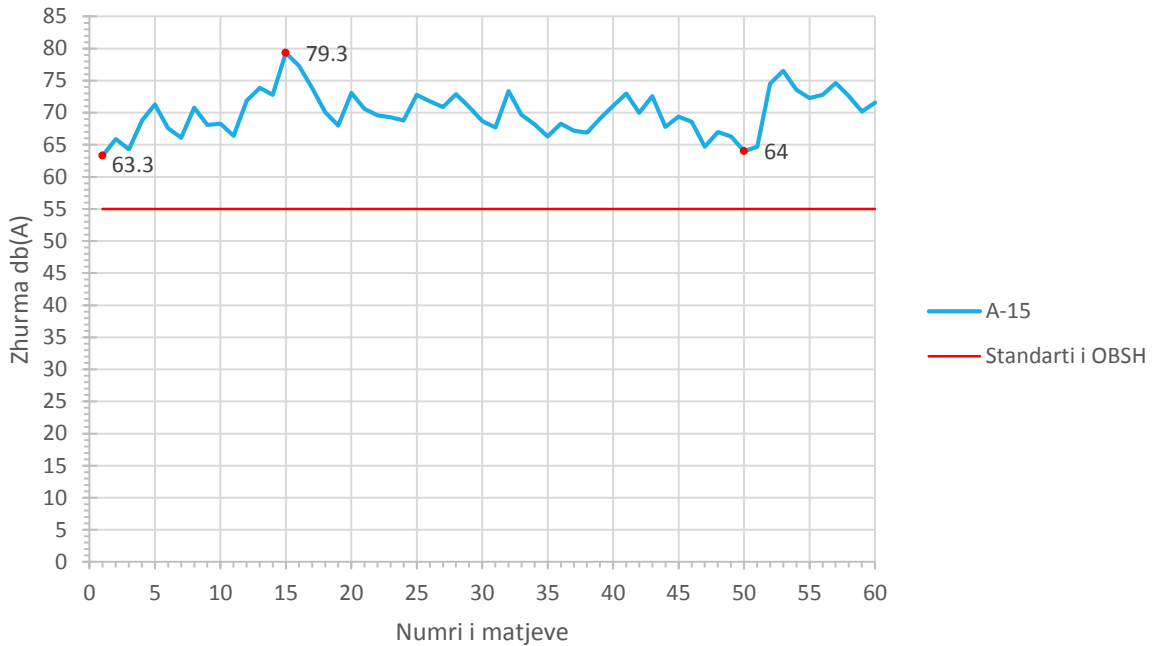


Numri i matjeve =60 (për çdo 5 sekonda)/ ora 13:45; Vlera mesatare = 71.8 db(A)

Sipas te dhënave te matura shohim qe edhe në këtë kryqëzim kemi një tejkalim mesatarisht me 16.8 db nga standarti i OBSH-së (55db). Edhe në këtë pikë vërehet prania e automjeteve të mëdha, furgonave, motoçikleta që emetojnë zhurma mbi 70 db. Ne këtë pikë vërehet prania e shpeshtë e burive të makinave, për shkak të trafikut të rënduar.

### Pika 15 (Sheshi “Kryepazar”)

Grafiku i matjeve në pikën 15

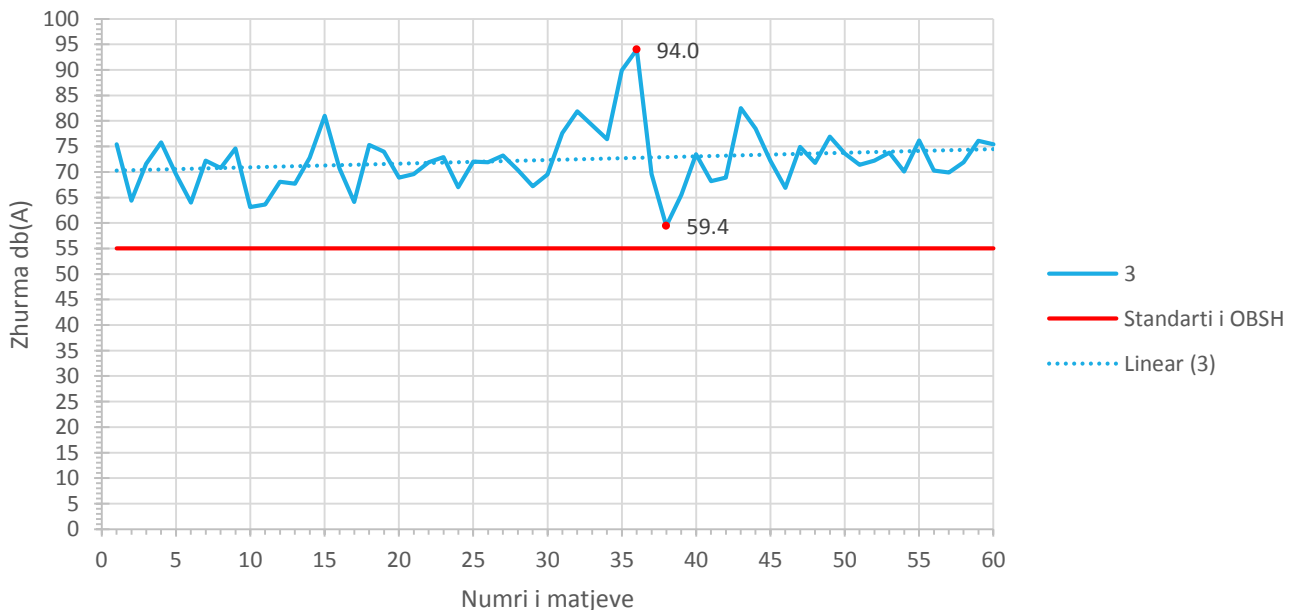


Numri i matjeve =60 (për çdo 5 sekonda)/ ora 13:56; Vlera mesatare = 70 db(A)

Sipas te dhënave të matura shohim qe edhe në këtë kryqëzim kemi një tejkalim mesatarisht me 15 db nga standarti i OBSH-së (55db). Edhe në këtë pikë vërehet prania e automjeteve të mëdha, forgonave, motoçikleta që emetojnë zhurma mbi 70 db. Ne këtë pikë vërehet prania e shpeshtë e burive të makinave, për shkak të trafikut të rënduar.

### Pika 3 (Sheshi “Parrucë”)

Grafiku i matjeve në pikën 3

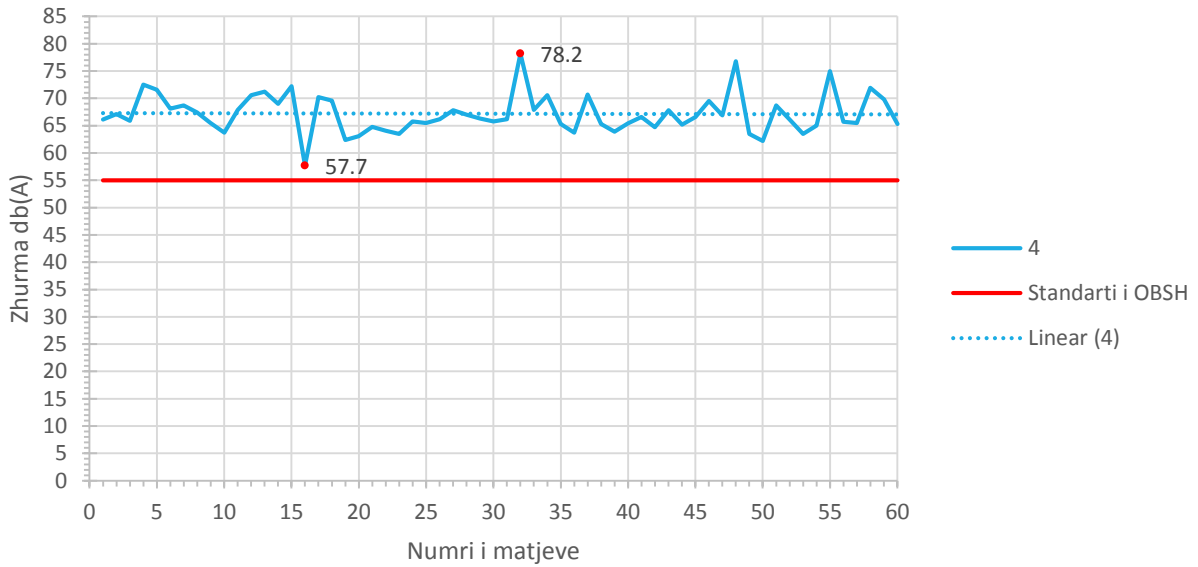


Numri i matjeve =60 (për çdo 5 sekonda)/ ora 13:45; Vlera mesatare = 72.4 db(A)

Sipas te dhënave të matura shohim qe edhe në këtë kryqëzim kemi një tejkalim me 17.4 db nga standarti i OBSH-së (55db). Kjo vlerë i dedikohet trafikut të lartë në qendër të qytetit.

Pika 4 (Sheshi “Demokracia”, pranë Teatrit)

Grafiku i matjeve në pikën 4

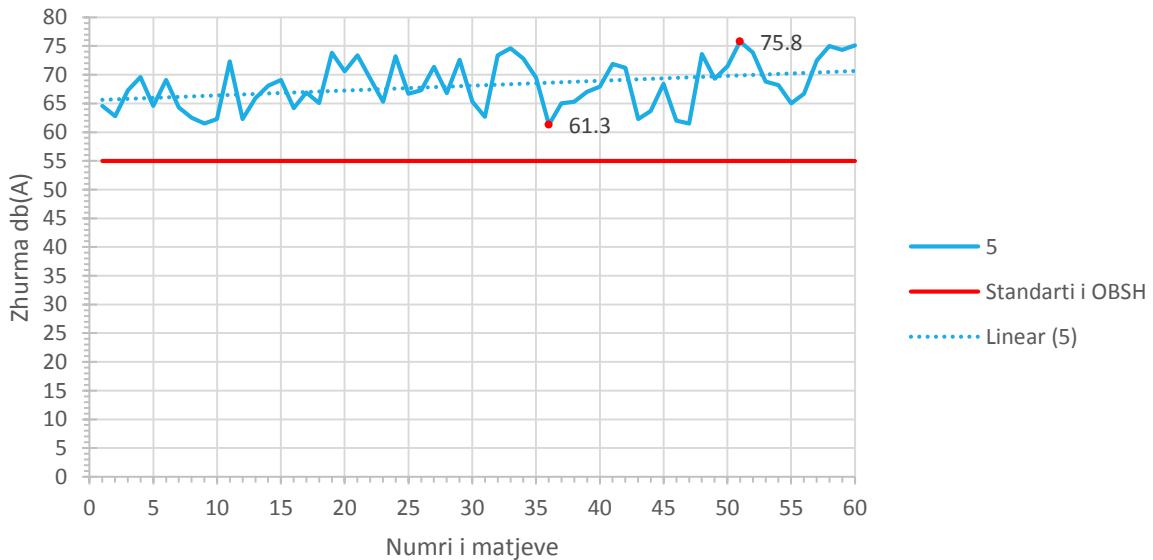


Numri i matjeve =60 (për çdo 3 sekonda)/ ora 14:08; Vlera mesatare = 67.2 db(A)

Sipas të dhënave të matura shohim që edhe në këtë kryqëzim kemi një tejkalim me 2.2 db nga standarti i OBSH-së (65db). Siç shihet edhe nga grafiku niveli mesatar i zhurmave të emetuara është afër standartit të OBSH, pra kemi të bëjmë me një situatë më të qetë, me përjashtime të vogla në rastin e kalimit të ndonjë fugoni apo urbani të cilët me anë të frenimeve apo rënieve të borive, shkaktojnë një ngritje të nivelit të zhurmave.

Pika 5 (Sheshi “Rus i Madh”)

Grafiku i matjeve në pikën 5



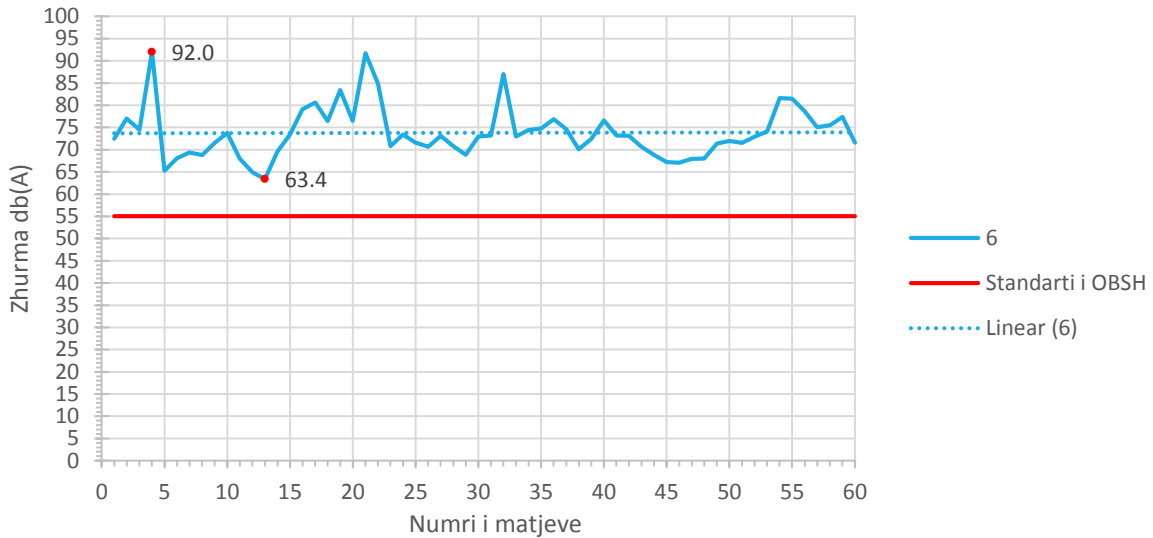
Numri i matjeve =60 (për çdo 3 sekonda)/ ora 14:23; Vlera mesatare = 68.1 db(A)

Sipas të dhënave të matura shohim që edhe në këtë kryqëzim kemi një tejkalim me 3.1 db nga standarti i OBSH-së (55db). Përsëri kemi të bëjmë me të njëjtin nivel zhurmash të emetuara. Kjo për shkak të ngarkesës së njëjtë të trafikut rrugor. Në këtë pikë indentifikohet prania e zhurmave që vijnë nga rënia e shpeshtë borive të makinave.



Pika 6 (Sheshi “Ura e maxharrit”)

Grafiku i matjeve në pikën 6

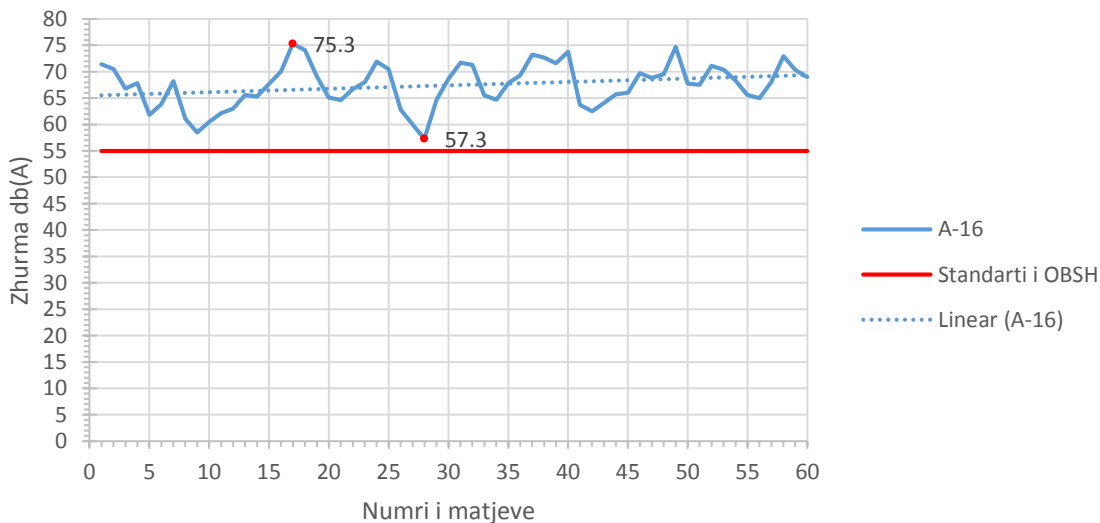


Numri i matjeve =60 (për çdo 3 sekonda)/ ora 14:34; Vlera mesatare = 73.8 db(A)

Sipas te dhënave te matura shohim që në këtë kryqëzim kemi një tejkalim me 18.8 db nga standarti i OBSH-së (55db). Në këtë pikë kemi një rritje të nivelit të zhurmave për shkak të ndryshimit të tipologjisë së automjete që qarkullojnë në këtë pikë, e distancuar nga qendra e qytetit. Vihet re prani e shumë të kamionëve, motoçikletave, kamionë, ku nuk mungon prania e shpeshte e borive të kamionëve (87-92 db).

Pika 16 (Rrethrotullimi Xhabijes, (hyrja e rrugës Draçin)

Grafiku i matjeve në pikën 16

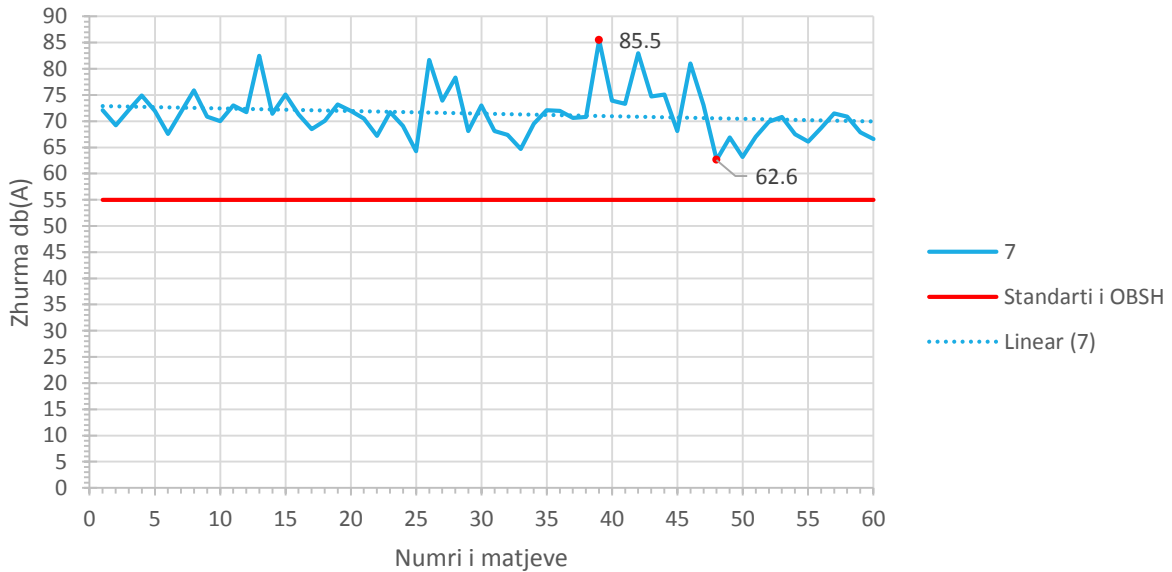


Numri i matjeve =60 (për çdo 3 sekonda)/ ora 14:10; Vlera mesatare = 67.4 db(A)

Sipas te dhënave te matura shohim që në këtë kryqëzim kemi një kalim me 12.4 db nga standarti i OBSH-së (55db). Prania e rrethrotullimit ndikon pozitivisht në uljen e nivelit të zhurmave nga automjetet.

Pika 7 (Sheshi Perash)

Grafiku i matjeve në pikën A1-7

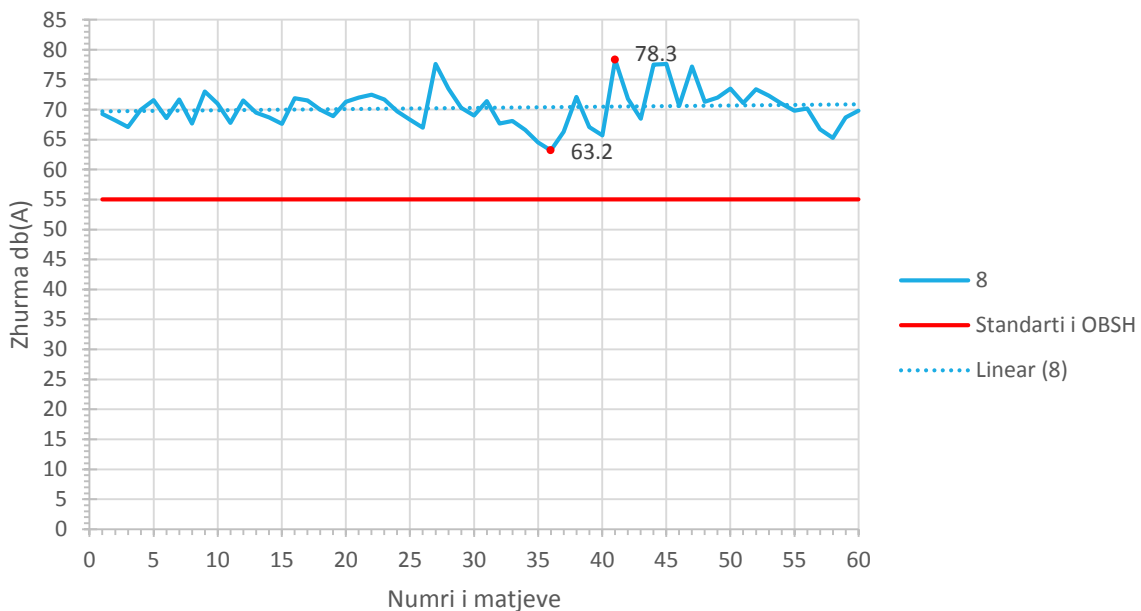


Numri i matjeve =60 (për çdo 3 sekonda)/ ora 14:04; Vlera mesatare = 71.4 db(A)

Sipas të dhënave të matura shohim që në këtë kryqëzim kemi një kalim me 16.4 db nga standardi i OBSH-së (55db). Në këtë pikë kemi rritje të nivelit të zhurmave për shkak të lëvizshmërisë së shpeshtë të automjeteve. Prania e motoçikletave si dhe rënia e shpeshte e borive shkakton një ngritje të nivelit të zhurmave. Kjo vjen edhe si pasojë e aktivitetit tregtar që zhvillohet në hyrje të rrugës së Tespes. Orari 12:00 -14:00 përben pikun e lëvizjes dhe si rrjedhojë edhe zhurmat maksimale kapen kryesisht gjatë këtij orari.

Pika 8 (Kryqëzimi i rrugës “Edith Durham”)

Grafiku i matjeve në pikën A1-8

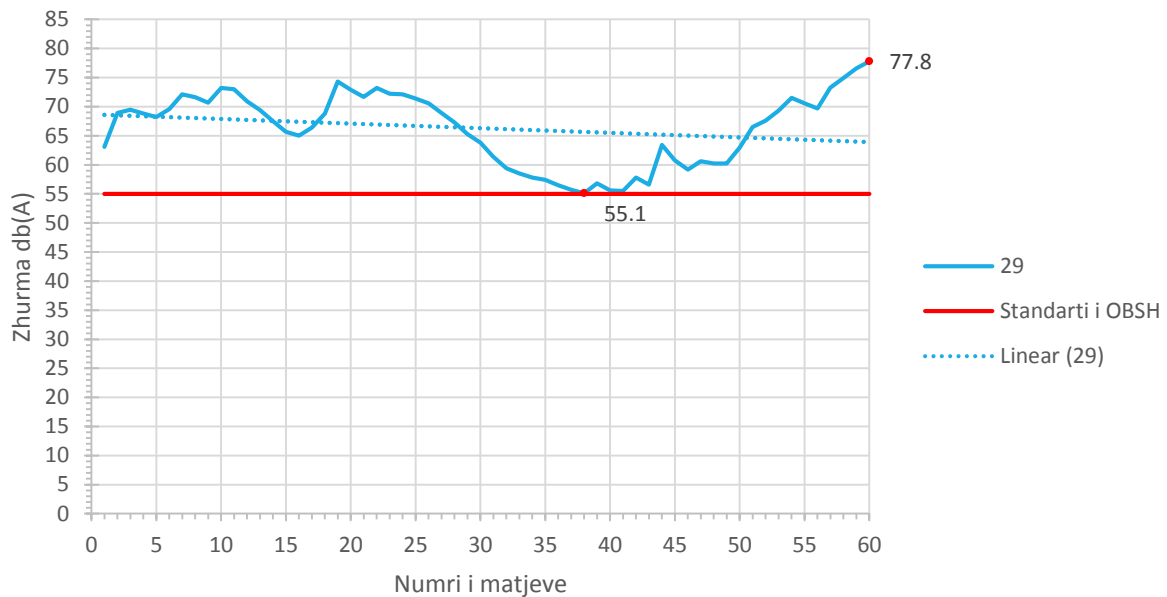


Numri i matjeve =60 (për çdo 3 sekonda)/ ora 14:04; Vlera mesatare = 70.3 db(A)

Sipas të dhënave të matura shohim që në këtë kryqëzim kemi një kalim me 15.3 db nga standardi i OBSH-së (55db). Në këtë pikë kemi pothuajse një trend të njëjtë të lëvizjes së automjeteve (kryesisht motoçikletave) të cilët për shkak të lëvizjes së shpejtë emetojnë zhurma të një niveli mbi normën. Gjithashtu prania e shpeshtë e borive të makinave shkakton një nivel zhurme që mund të krijojë bezdisje për kalimtarët e rastit por edhe të banorëve të pallateve përreth rrethrotullimit.

Pika 29 (Rrethrotullimi pranë shkollës pyjore)

Grafiku i matjeve në pikën 29

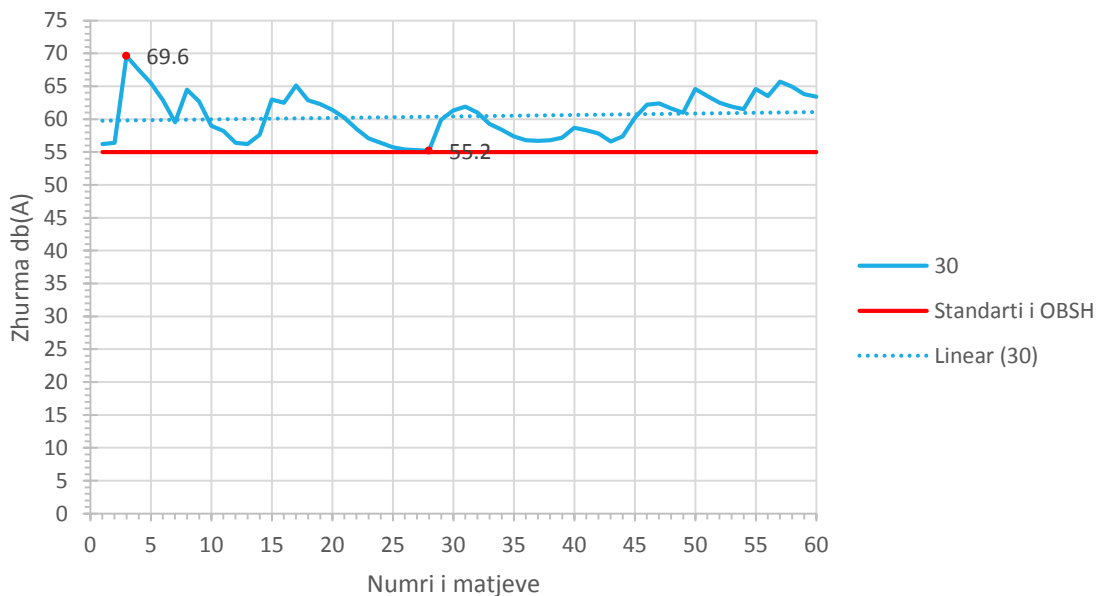


Numri i matjeve =60 (për çdo 3 sekonda)/ ora 14:04; Vlera mesatare = 66.3 db(A)

Sipas të dhënave të matura shohim që në këtë kryqëzim kemi një kalim me 11.3db nga standardi i OBSH-së (55db). Siç shihet nga grafiku kemi të bëjmë me një luhajtje të madhe të nivelit të zhurmave. Prania e automjeteve të rënda shkakton zhurma nga 70-77 db.

Pika 30 (Fasada e shkollës pyjore)

Grafiku i matjeve në pikën 30



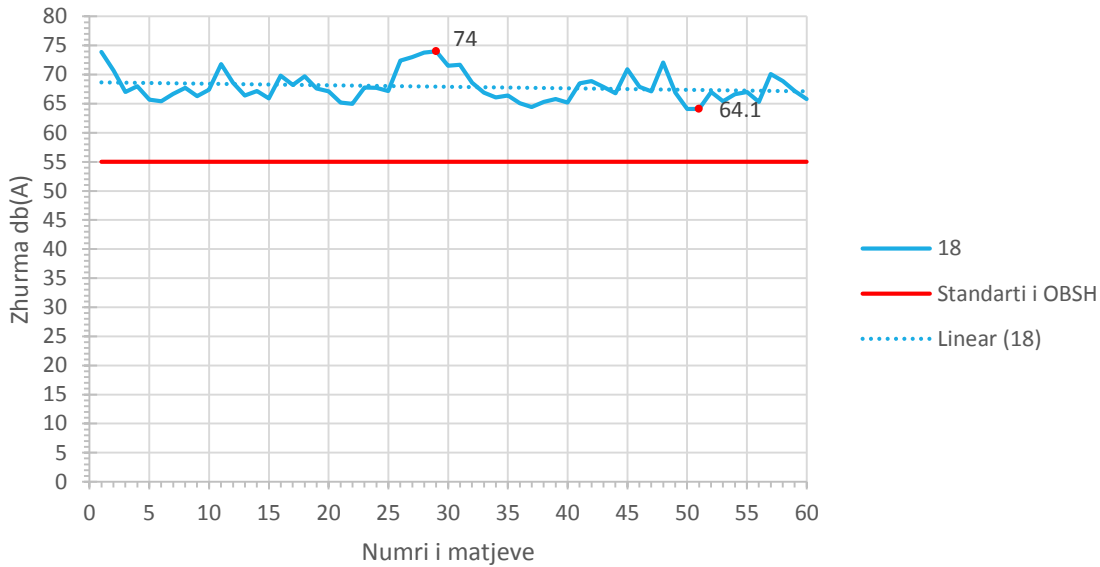
Numri i matjeve =60 (për çdo 3 sekonda)/ ora 14:07; Vlera mesatare = 60.4 db(A)

Sipas të dhënave të matura shohim që në këtë pikë, pranë kryqëzimit të shkollës pyjore, në brendësi të shkollës (fasada e shkollës) 20 m larg nga trotuari i rrugës (pika 29).

Nisur nga të dhënat e mësipërmet mund të gjykojmë që se niveli i zhurmave në ambienteve të brendshme të shkollës është brenda standardeve, kjo për shkak të rezistencës akustike që muri i bën burimeve të ndryshme të zhurmave nga jashtë (deri në 55 db reduktim zhurme).

Pika 18 (Sheshi “Nene Tereza”)

Grafiku i matjeve në pikën 18

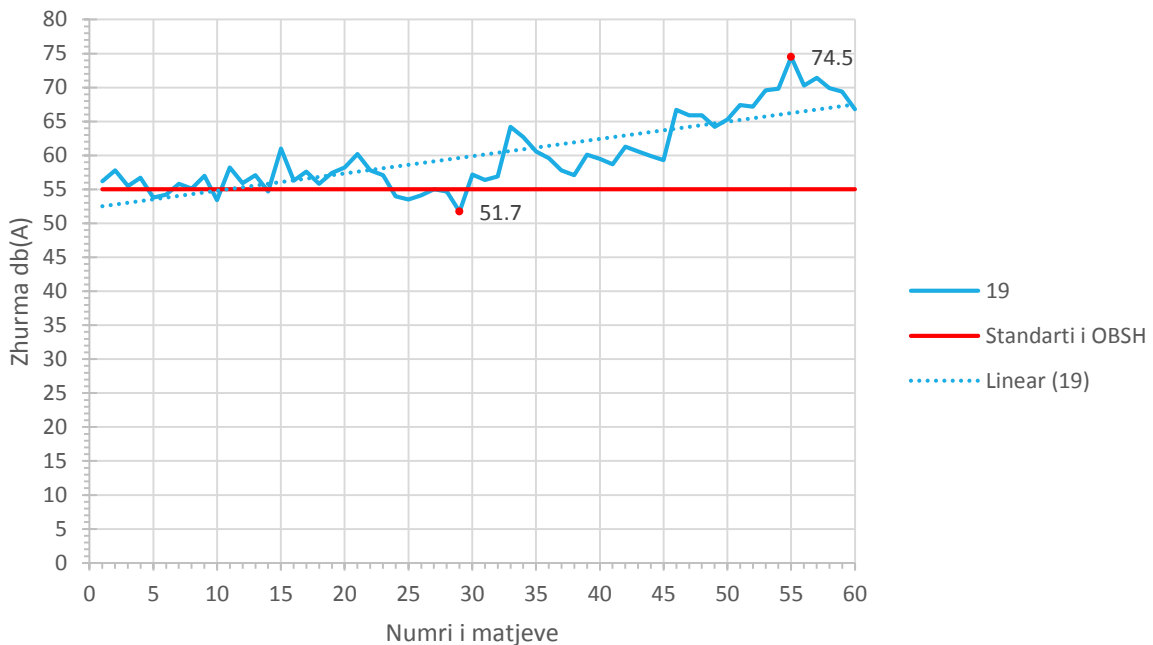


Numri i matjeve =60 (për çdo 3 sekonda)/ ora 11:58; Vlera mesatare = 67.9db(A)

Sipas të dhënave të matura shohim që në këtë kryqëzim kemi një kalim me 2.9 db nga standardi i OBSH-së (55db). Siç shihet nga grafiku kemi të bëjmë me një ritëm të njëjtë lëvizje ku mban pothuajse të njëjtin nivel zhurmash tipik për një trafik të rënduar, ku mbizotëron prania e shpeshtë e autoveturave.

Pika 19 (Pedonale, fasada e “FLO”)

Grafiku i matjeve në pikën 19

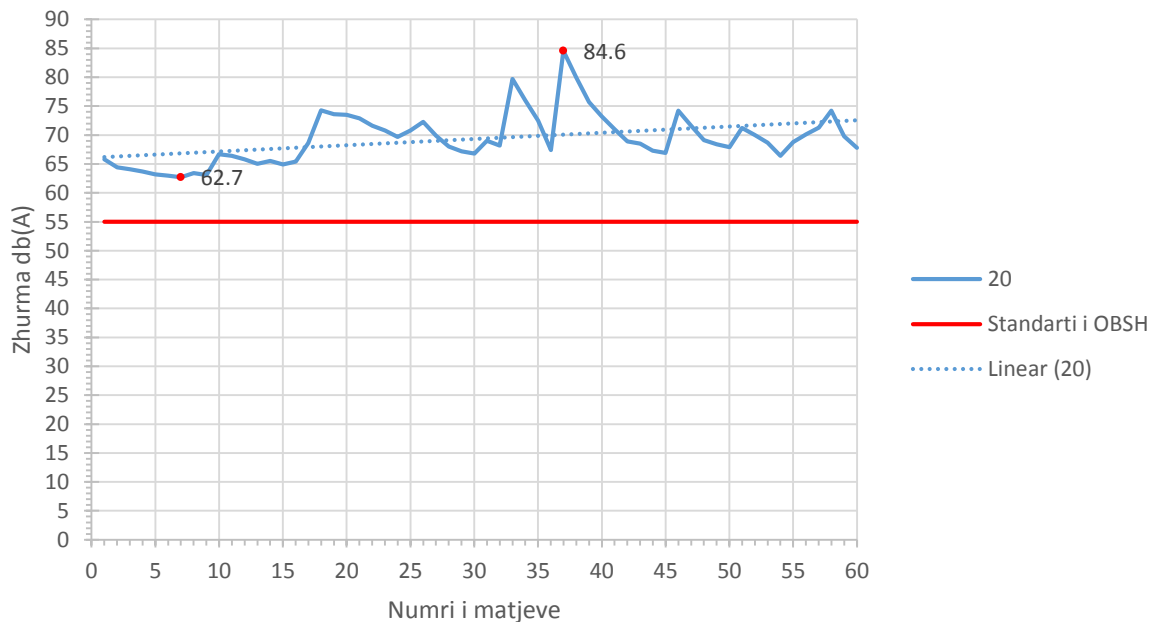


Numri i matjeve =60 (për çdo 3 sekonda)/ ora 12:34; Vlera mesatare = 60 db(A)

Nga matjet e bëra rezultojnë që kjo rrugë është brenda standartit të zhurmave të lejuara referuar standartit OBSH.

Pika 20 (Sheshi “Dugajet e reja”)

Grafiku i matjeve në pikën 20

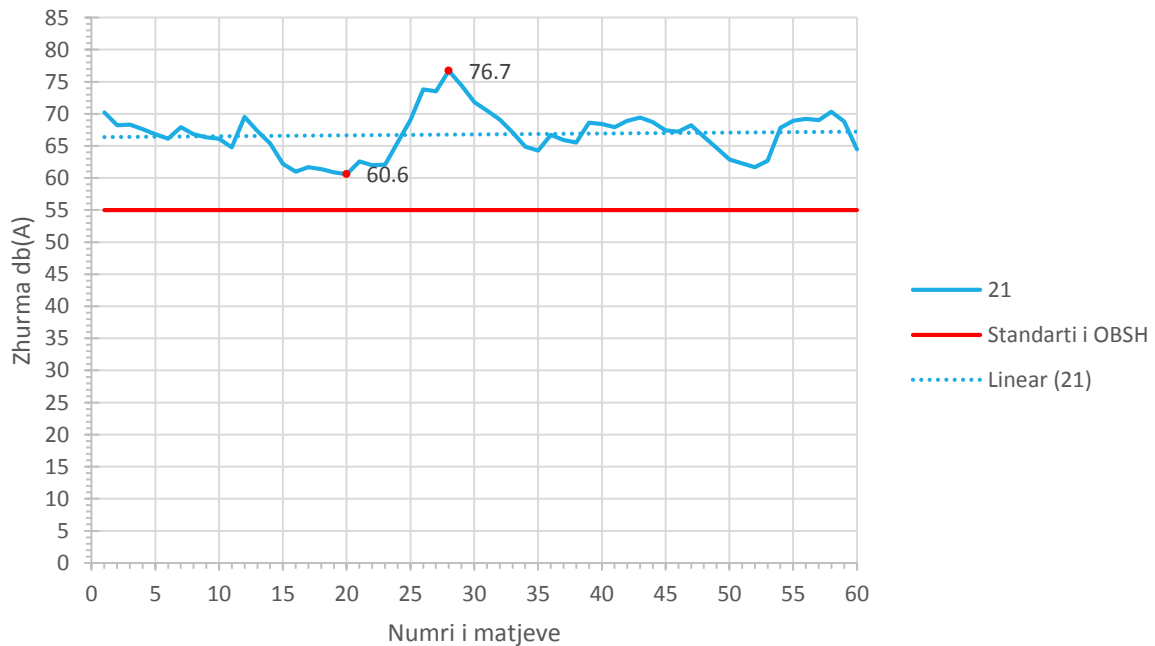


Numri i matjeve =60 (për çdo 3 sekonda)/ ora 12:48; Vlera mesatare = 69.4 db(A)

Sipas të dhënave të matura shohim që në këtë kryqëzim kemi një kalim me 4.4 db nga standardi i OBSH-së (65db). Siç shihet nga grafiku kemi të bëjmë me një luhatje të mëdha zhurmash ku në cdo periudhe kohore zhurmat tentojnë të rriten si pasojë e trafikut të lartë të veturave apo motoçikletave, ku nuk mungon shpesh herë edhe rënia e borive që rrisin ndjeshëm nivelin e zhurmave.

Pika 21 (Pranë shkollës “Jordan Misja”)

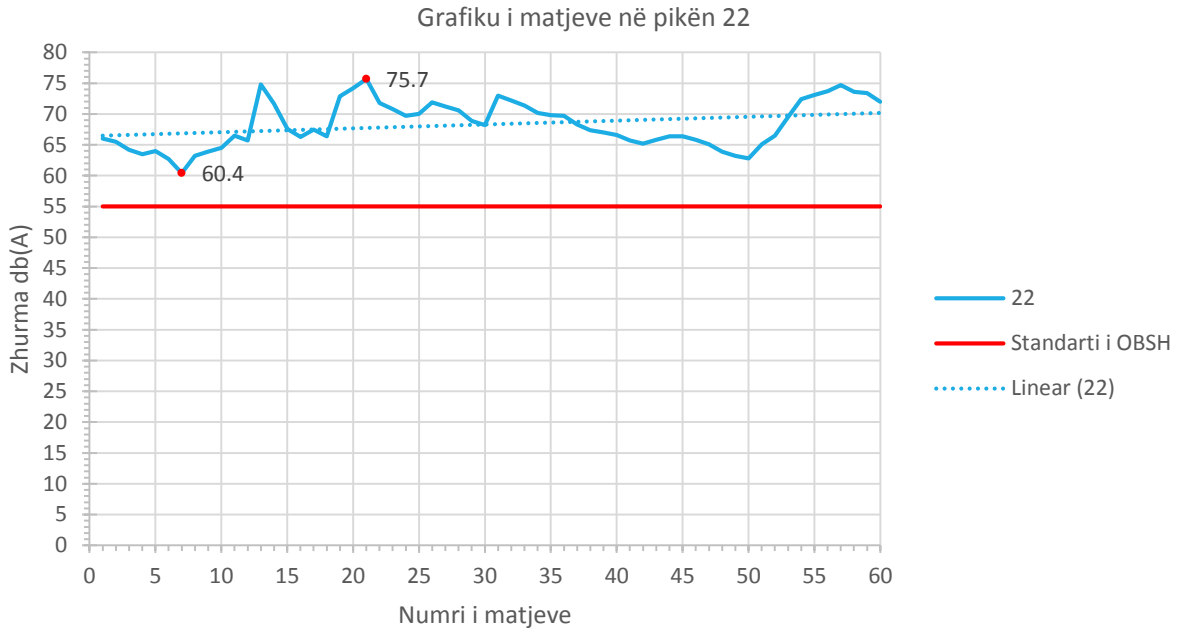
Grafiku i matjeve në pikën 21



Numri i matjeve =60 (për çdo 2 sekonda)/ ora 12:53; Vlera mesatare = 66.8 db(A)

Sipas të dhënave të matura shohim që në këtë kryqëzim kemi një kalim me 1.8 db nga standardi i OBSH-së (55db). Kemi të bëjmë me një nivel pothuajse konstant me luhatje të vogla, ku vlera mesatare nuk kalon shume vlerën standarte të OBSH-së.

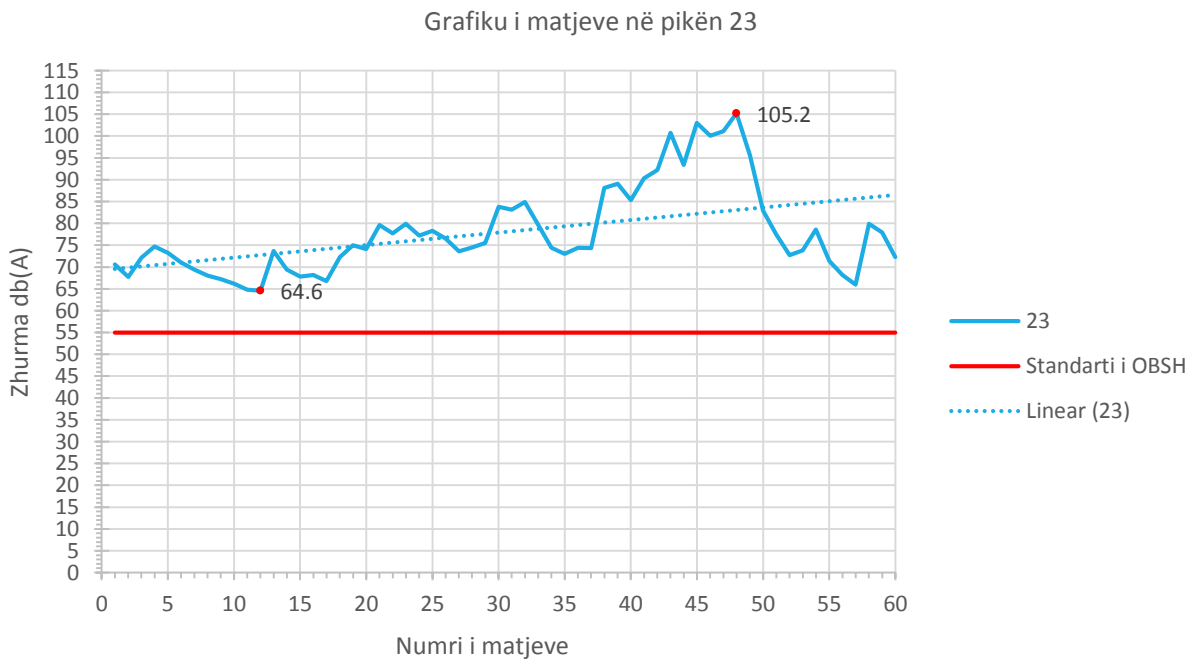
Pika 22 (Pranë shkollës “Pashko Vasa”)



Numri i matjeve =60 (për çdo 2 sekonda)/ ora 13:02; Vlera mesatare = 68.3 db(A)

Sipas të dhënave të matura shohim që në këtë kryqëzim kemi një kalim me 13.3 db nga standardi i OSH-së (55db). Nga grafiku kuptohet që zhurmat kanë një tendence rritje. Kjo shpjegohet me praninë e kryqëzimit në një distancë të afërt, ku mungesa e një rrethrotullimi e bën lëvizjen e makinave mjaft kaotike duke krijuar një mjedis mjaft të zhurmshëm për zonën e banuar.

Pika 23 (Kryqëzimi tek “Prek Cali”)

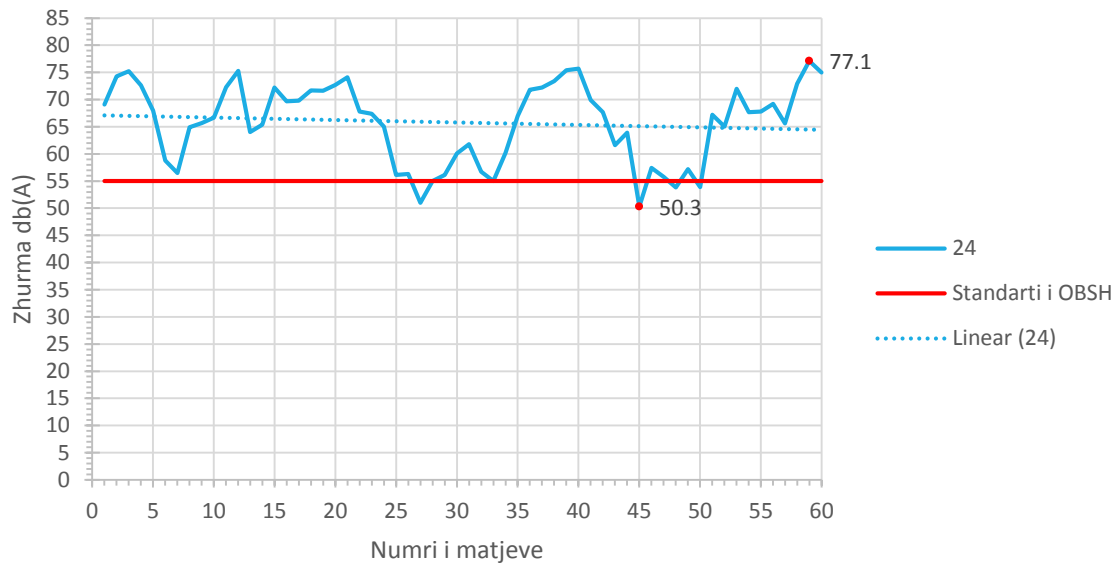


Numri i matjeve =60 (për çdo 2 sekonda)/ ora 13:02; Vlera mesatare = 78 db(A)

Sipas të dhënave të matura shohim që në këtë kryqëzim kemi një kalim me 13 db nga standardi i OSH-së (55db). Nga grafiku kuptohet që zhurmat kanë një tendence rritje. Kjo pikë vlerësohet si pika më problematike përse i takon nivelit të lartë zhurmave, kryesisht të ardhura nga qarkullimi i motoçikletave me kapacitet të lartë motorik, autoveturave dhe rënia e borive. Në këtë pikë është regjistruar vlera më e lartë e kapur nga të gjitha pikat e matjeve (105.2 db, e shkaktuar nga një motor sportiv).

**Pika 24 (Spitali rajonal Shkodër, trotuari i hyrjes kryesore)**

Grafiku i matjeve në pikën 24

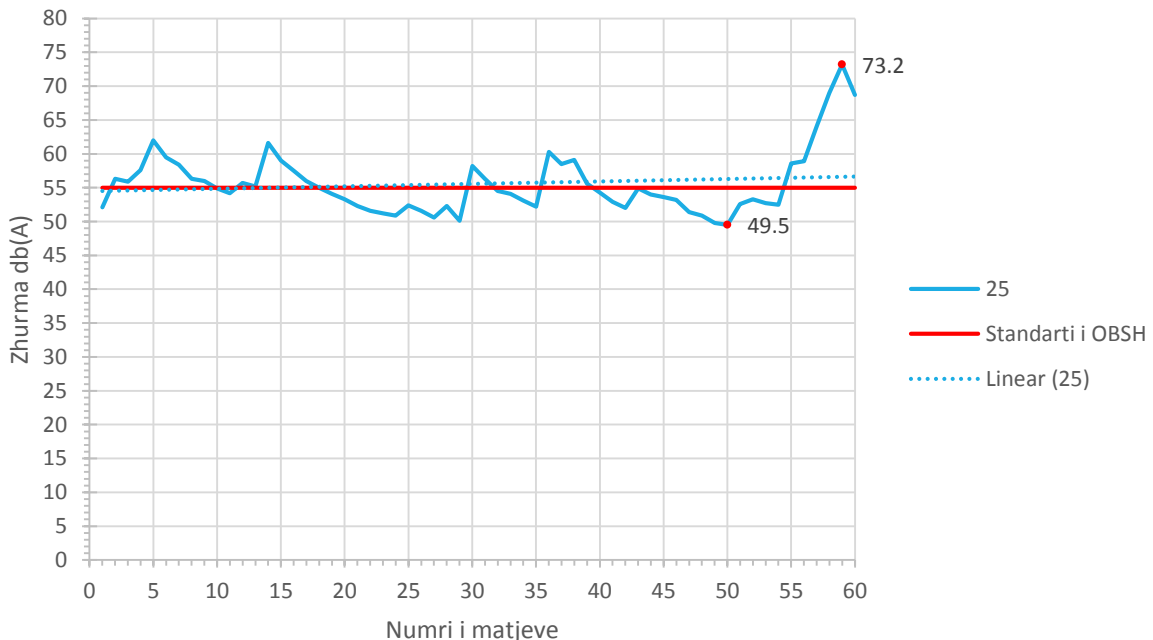


Numri i matjeve =60 (për çdo 3 sekonda)/ ora 13:15; Vlera mesatare = 65.8db(A)

Sipas te dhënave te matura shohim që në këtë kryqëzim kemi një kalim me 0.8 db nga standardi i OBSH-së (55db). Kemi të bëjmë me luhatje të mëdha të nivelit të zhurmave me një tendencë të vogël në rënie. Vlerat e matura dhe distanca nga ndërtesa e spitalit nuk përben ndonjë shqetësim për pacientët që ndodhen në ambiente e spitalit pasi prania e pemëve krijon barriera akustike që ul në nivel të konsiderueshëm zhurmat që gjenerohen nga trafiku.

**Pika 25 (Fasada e spitalit)**

Grafiku i matjeve në pikën 25

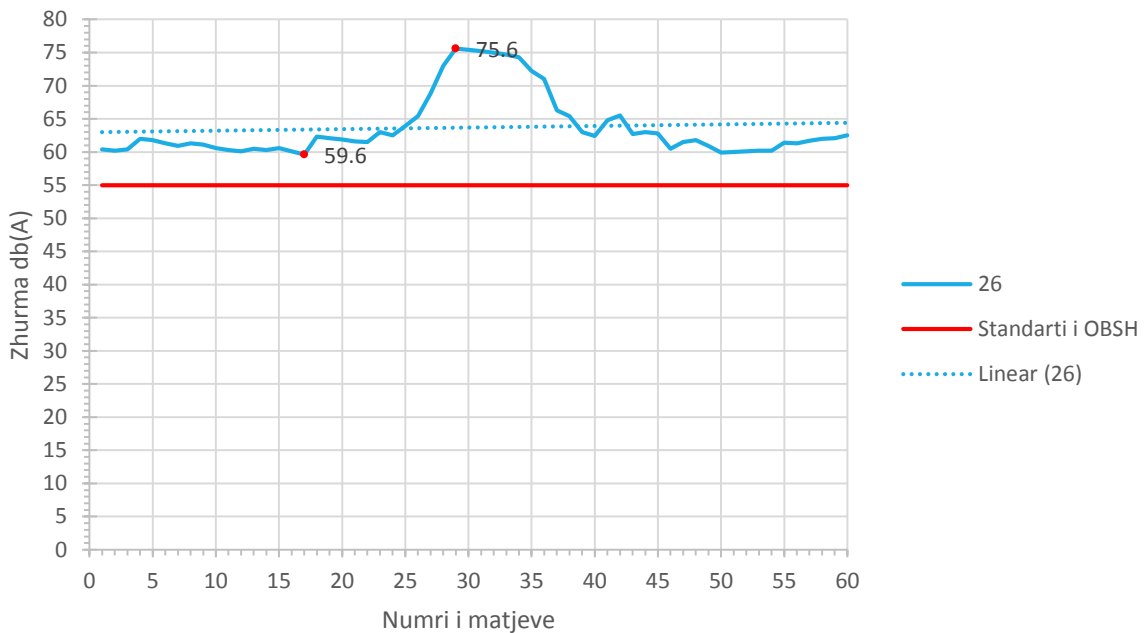


Numri i matjeve =60 (për çdo 3 sekonda)/ ora 13:19; Vlera mesatare = 55.6 db(A)

Nisur nga vlera mesatare e matjeve dhe standardi i nivelit të zhurmave në ambientet e brendshme te spitalit këto nivel zhurmash nuk ndikon negativisht në shëndetin e pacientëve. Niveli i zhurmave tenton të rritet në raste kur pranë fasadës së spitalit kalon apo parkohet ndonjë automjet duke mos munguar prania e ndonjë borie.

Pika 26 (ne brendësi të oborrit të spitalit , tek impianti)

Grafiku i matjeve në pikën 26

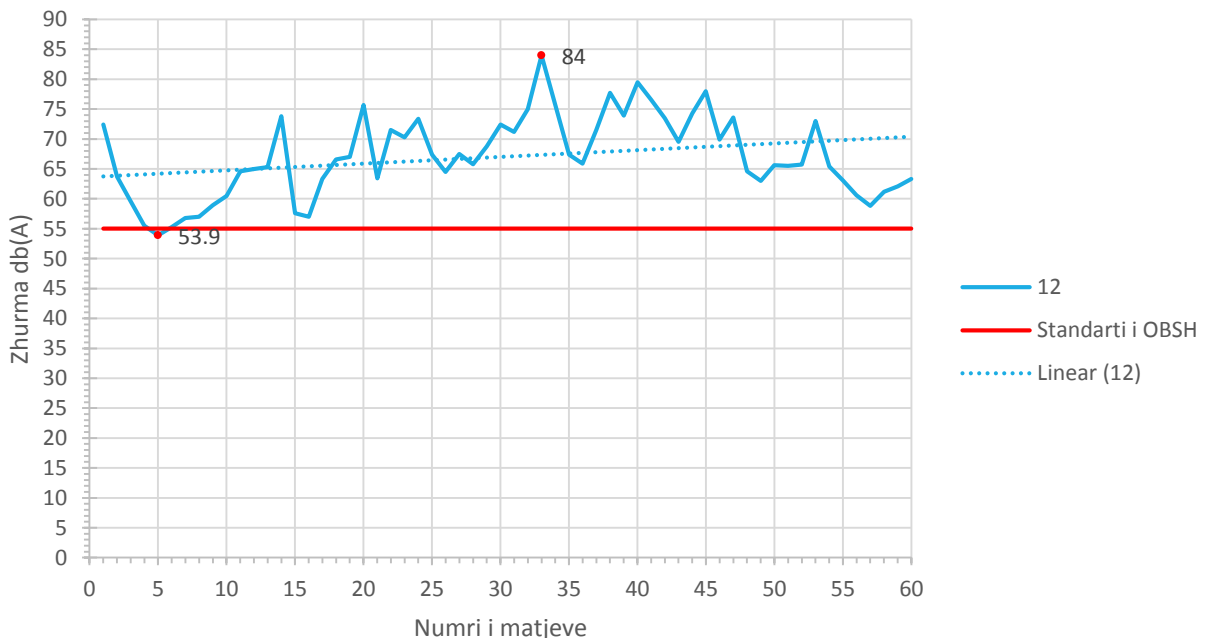


Numri i matjeve =60 (për çdo 2 sekonda)/ ora 13:19; Vlera mesatare = 63.7 db(A)

Prani e impiantit ndikon në rritjen e nivelit të zhurmave duke u bërë shqetësim për dritaret pranë impiantit që në distanca të afërta emeton zhurmë që për një kohë të gjatë mund të bëhet burim shqetësimi.

Pika 12 (Sheshi Kiras)

Grafiku i matjeve në pikën 12



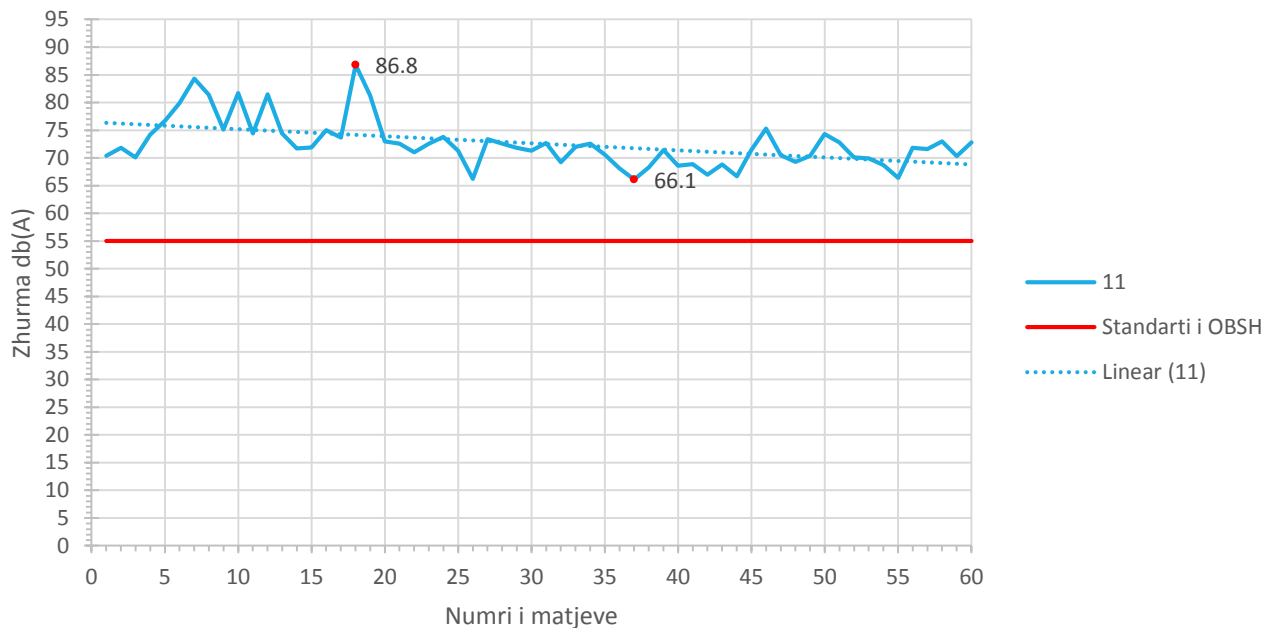
Numri i matjeve =60 (për çdo 2 sekonda)/ ora 13:25; Vlera mesatare = 67.1 db(A)

Sipas të dhënave të matura shohim që në këtë kryqëzim kemi një kalim me 12.1 db nga standardi i OBSH-së (55db). Nga grafiku shohim që kemi një tendencë rritjeje, ku prania e motoçikletave apo e borive të automjeteve emeton zhurmë nga 70 – 84 db.



### Pika 11 (Kryqëzimi i rrugës Evlija Qelebija me Bulevardin Bujar Bishanaku)

Grafiku i matjeve në pikën 11

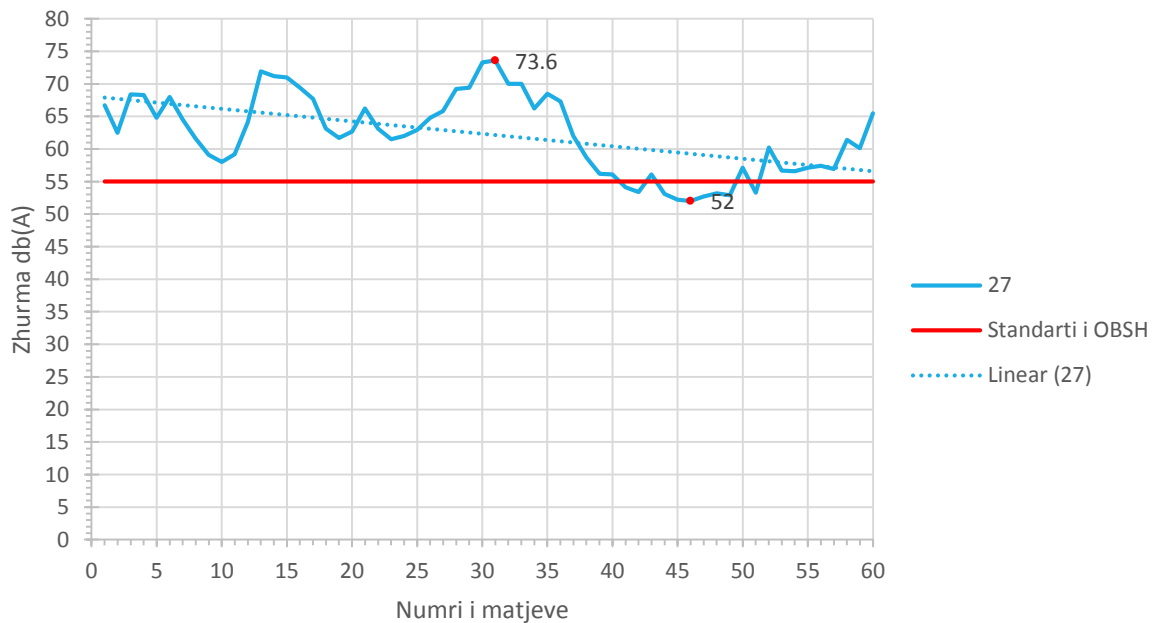


Numri i matjeve =60 (për çdo 5 sekonda)/ ora 13:17; Vlera mesatare = 72.6 db(A)

Sipas të dhënave të matura shohim që në këtë kryqëzim kemi një kalim me 17.6 db nga standardi i OBSH-së (55db). Siç shihet edhe nga grafiku kemi të bëjmë me një pikë problematike përsa i takon nivelit të zhurmave të emetuara. Trafiku i madh i automjete dhe në veçanti motoçikletave apo fignonave ku përveç zhurmës motorike prania e shpeshtë e borive bën që shpesh herë të kemi përballëmi me nivele zhurmash mbi 80 db.

### Pika 27 (Kryqëzimi i rrugës Besnik Ceka me Bulevardin Skenderbeu)

Grafiku i matjeve në pikën 27

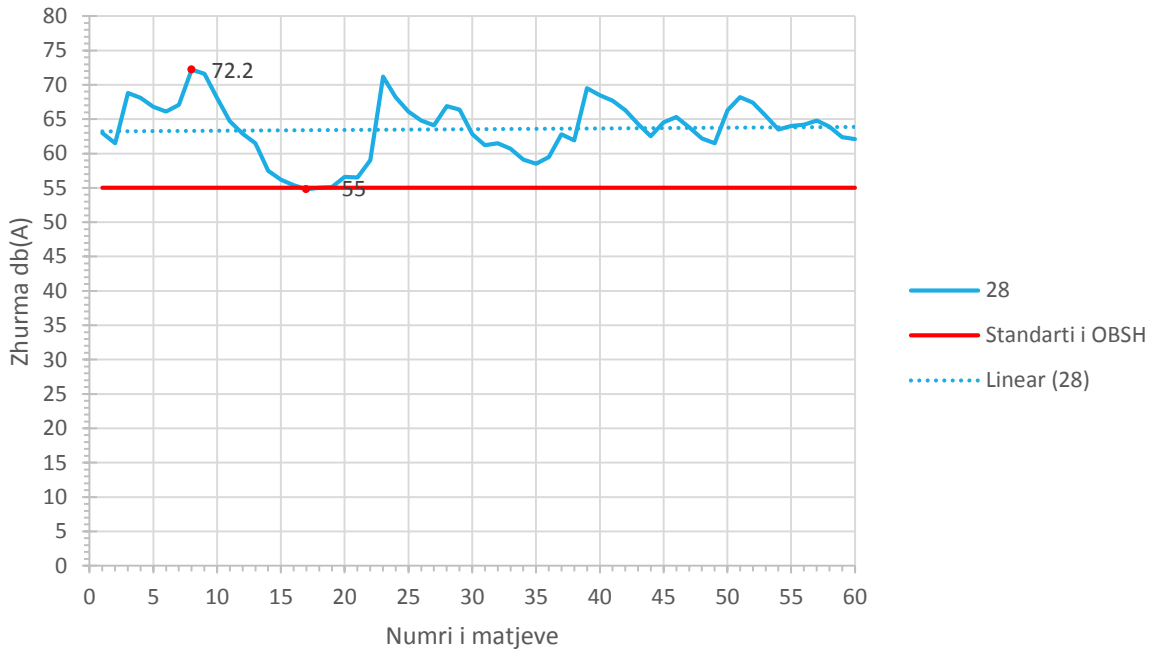


Numri i matjeve =60 (për çdo 3 sekonda)/ ora 13:17; Vlera mesatare = 62.2 db(A)

Trafiku jo shumë i madh, e bën e bën jo problematik nivelin e zhurmave të emetuara. Grafiku tregon që zhurmat kanë tendencë rënie.

**Pika 28 (Bulevardi Skenderbeu, përballë T-TELECOM)**

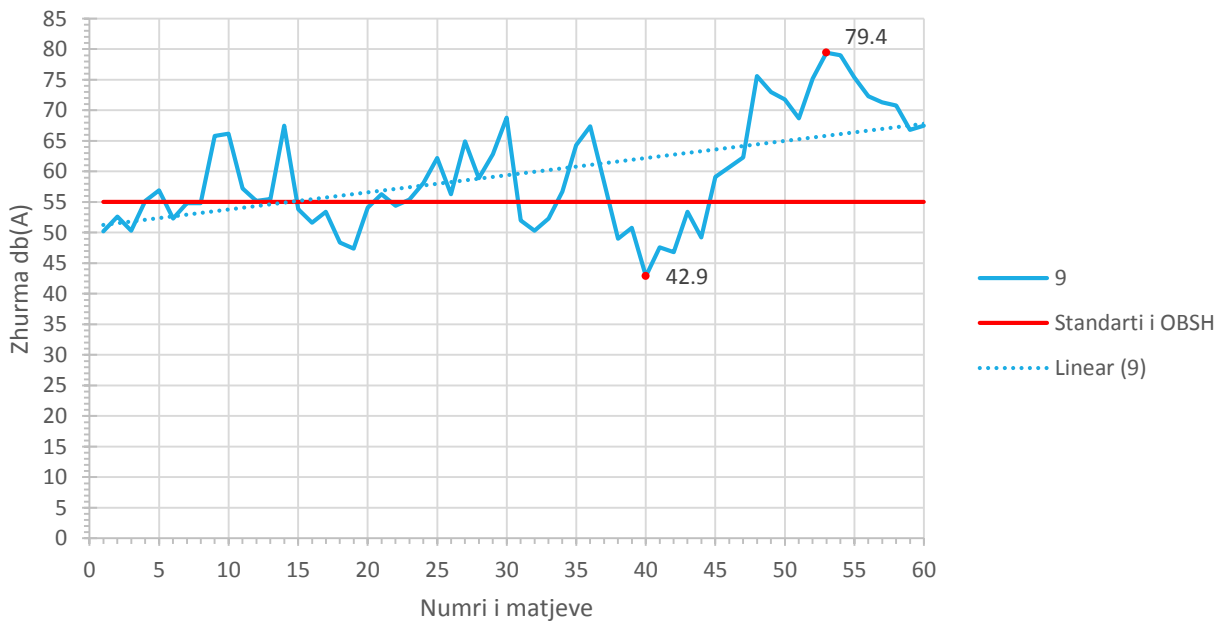
Grafiku i matjeve në pikën 28



Numri i matjeve =60 (për çdo 3 sekonda)/ ora 13:50; Vlera mesatare = 62.2 db(A)  
Kryesisht niveli i zhurmave nuk është problematik, me një nivel zhurmash konstant, nën standartin e OBSH-se

**Pika 9 (Kryqëzim Tepe-Dracin)**

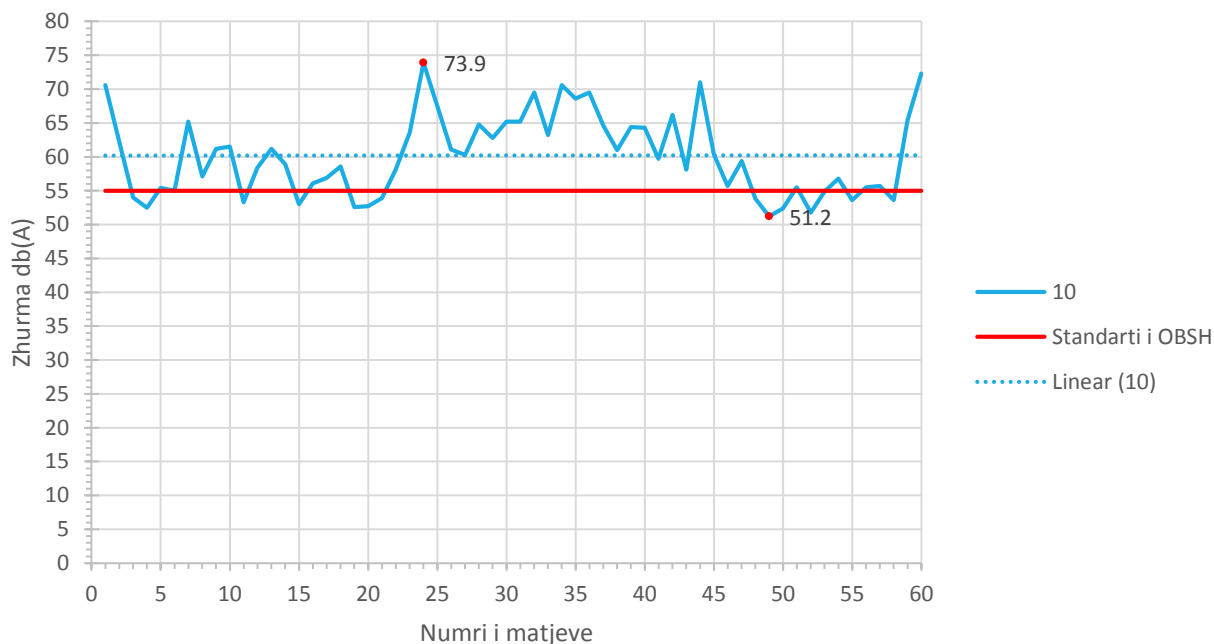
Grafiku i matjeve në pikën 9



Numri i matjeve =60 (për çdo 5 sekonda)/ ora 14:21; Vlera mesatare = 59.5 db(A)  
Me përjashtim të rasve të kalimit të ndonjë automjeti të rëndë ku ndikon në rritjen e nivelit të zhurmave, në përgjithësi kemi një situatë zhurmash që i afrohet standartit (55db).

## Pika 10 (Rr.Dede Gjon Luli, perballe shkollës Austriake)

Grafiku i matjeve në pikën 10

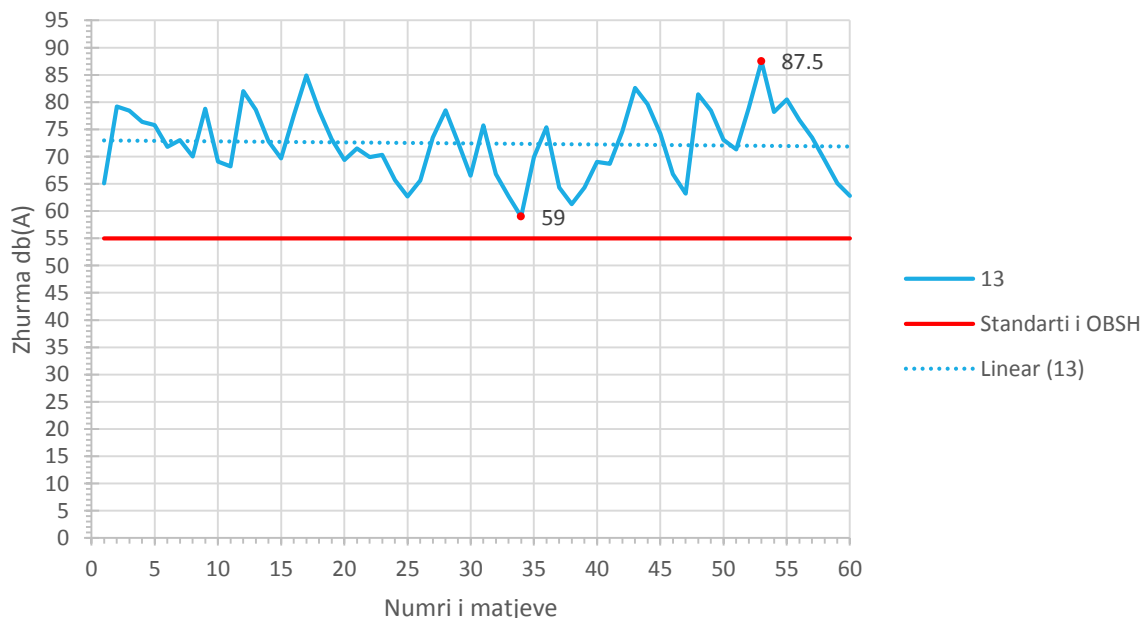


Numri i matjeve =60 (për çdo 3 sekonda)/ ora 14:29; Vlera mesatare = 60.2 db(A)

Niveli i zhurmave është pothuajse konstant pranë standartit të OBSH-së duke mos u bërë shqetësim as për shkollën në një distancë të vogël nga rruga.

## Pika 13 (Rruga Ibrahim Rugova)

Grafiku i matjeve në pikën 13

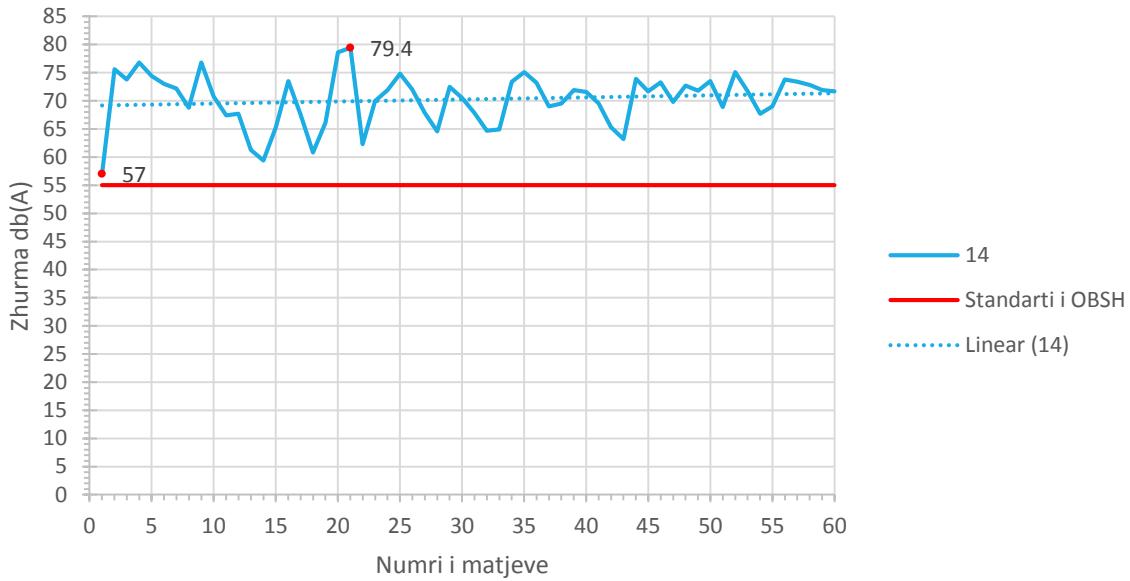


Numri i matjeve =60 (për çdo 3 sekonda)/ ora 13:35; Vlera mesatare = 72.4 db(A)

Sipas të dhënave të matura shohim që në këtë kryqëzim kemi një kalim me 17.4 db nga standarti i OBSH-së (55db). Siç shihet edhe nga grafiku kemi të bëjmë me një pikë problematike përse i takon nivelit të zhurmave të emetuara. Levizja e shpejte e automjeteve dhe në veçanti lëvizja e e shpeshtë e kamionëve dhe furgonave bëjnë që niveli i zhurmave të rritet mbi 80 db.

**Pika 14 (Rruga “Vëllezërit Frashëri”)**

Grafiku i matjeve në pikën 14

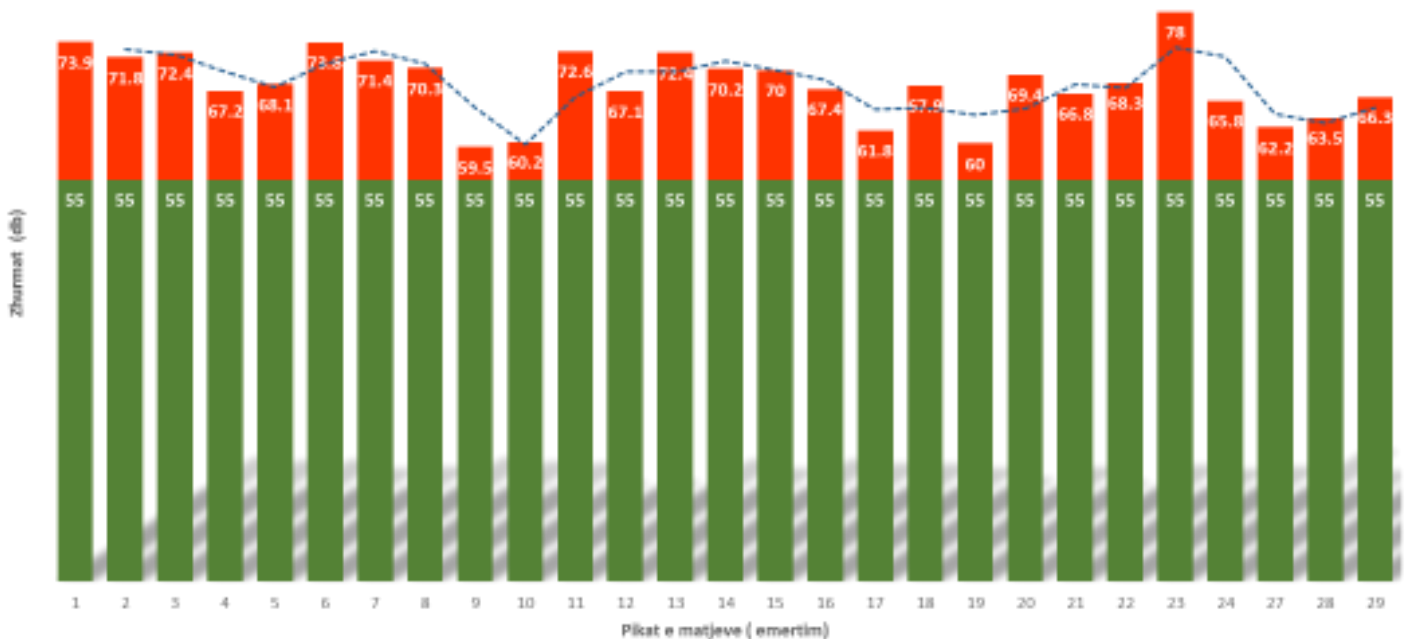


Numri i matjeve =60 (për çdo 3 sekonda)/ ora 13:35; Vlera mesatare = 70.2 db(A)

Sipas të dhënave të matura shohim që në këtë kryqëzim kemi një kalim me 15.2 db nga standardi i OBSH-së (55db). Siç shihet edhe nga grafiku kemi të bëjmë me një pikë problematike përsa i takon nivelit të zhurmave të emetuara. Levizja e shpejte e automjeteve dhe në veçanti lëvizja e e shpeshtë e kamionëve dhe furgonave bëjnë që niveli i zhurmave të rritet mbi 80 db.

Në këndvështrimin e përgjithshëm situata e zhurmave të shkaktuara nga trafiku rrugor në zonën urban (qytetin e Shkodrës) nuk është në nivelet e duhura, pasi vlerat mesatare të matjeve të bëra në pikat e përcaktuara rezulton të jemi mbi normën standarte të OBSH-së. Situata e përgjithshme paraqitet grafikisht si më poshtë.

Nivelet e zhurmave ne pikat e matjeve



Grafiku më sipër na lejon të gjykojmë mbi nivelin mesatar të zhurmave që vijnë kryesisht si pasojë e trafikut apo shpejtësisë së automjeteve në zona të ndryshme të qytetit. Gjithashtu mbi këtë grafik gjykojmë se cilat pika (kryqëzime, apo zona) janë më problematike dhe që kërkojnë ndërhyrje duke përcatuar edhe më saktë objektivat për përmirësimin e gjendjes ekzistuese drejt standartit të OBSH-së.

Me shqetësuese mund të konsiderohet situata në tetë pika ku vlera mesatare e zhurmave të emërtuara kalojnë vlerën 70 db, nga të cilat mund të konsiderohet më problematike pika 23 (Kryqëzimi në “Prek Cal”) 78 db.

Secila nga pikat ka karakteristikat e veta në lidhje me shkaqet e emetimit të zhurmave në raport me pozicionin e tyre nga qendra e qytetit. Në brendësi të qytetit (qendër) kemi të bëjmë me zhurma që vijnë kryesisht nga trafiku i renduar, nga prania e shpeshte e borive apo e frenimeve të shpeshta. **Mund të përmendet që vlerat mesatare të motocikletave variojnë nga 72.6 db deri në 81 db** duke pasur edhe përjashtime ekstreme të motocikletave sportive të cilat emetojnë nga 88.1 – 110 db, kjo e fundit e kapur në kryqëzimin në “Prek Cal”. **Boritë e autoveturat kontribuojnë me vlera të larta që shkojnë nga 74.6 - 84.6.**

Duke u larguar nga qendra drejt hyrjes apo daljeve të qytetit kemi prani të zhurmave për efekt të rritjes së shpejtësisë dhe lëvizjes së automjeteve të rënda si kamion (trailer) apo autobusa. Kalimi i një traileri apo autobusi shkakton një zhurmë mbi 80 db, kjo kryesisht nga zhurma motorrike, zhurma e fërkimit të gomave, kryesisht gjatë frenimit pranë kryqëzimeve por që nuk mungon edhe prania e borive që kalojnë edhe vlerën 91 db.

Paraqitja hartografike e matjeve të bëra na ndihmon të kuptojmë më mirë si qëndron situata e zhurmave në raport me nivelin e tyre dhe shtrirjen (përqendrimin) e tyre në hartën e qytetit.

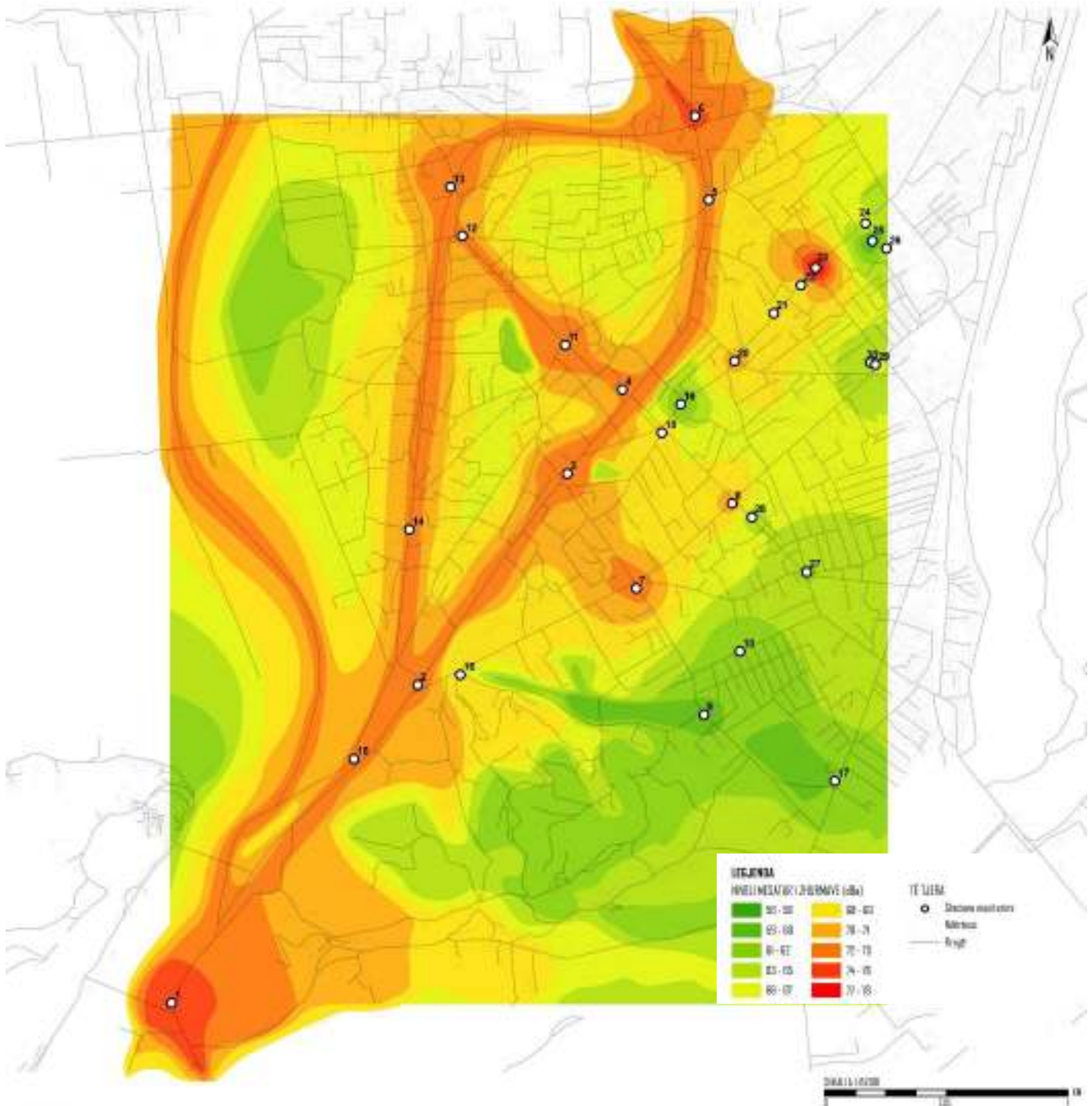


Harta 1. Paraqitja hartografike e zhurmave nga trafiku rrugor, në akset kryesore të rrugëve

### Plani lokal për veprimin e zhurmave në mjedis

Siq u evidentua dhe më sipër por edhe nga leximi i hartës kuptohet që në nyjet (kryqëzimet) ku lëvizja e automjeve është më e shpeshtë, pra ku trafiku është më i rënduar kemi prani të zhurmave që kalojnë standartin e lejuar të emëtimit në trafikun rrugor.

Më poshtë një tjetër hartë tregon se si ndryshon niveli i zhurmave në rrugë duke kaluar nga njëra pikë tek tjetra për të kuptuar më mirë sesi ndryshon niveli i zhurmave dukë lëvizur nga qendra drejt periferisë së qytetit.



Harta 2. Harta e zhurmave e gjeneruar nga matjet e bëra në nyjet kryesore të qytetit, prodhuar me ndihmën e stafit të Co-Plan.

## PLANI I VEPRIMIT TE ZHURMAVE NË MJEDIS

Plani i veprimit të zhurmave në mjedis është një dokument ligjor, i cili është ndërtuar në mbështetje të përcaktimeve të ligjit Nr. 9774, datë 12.7.2007, “Për vlerësimin dhe administrimin e zhurmave në mjedis”; Udhëzimit Nr.1037/1, datë 12.4.2011”për vlerësimin dhe administrimin e zhurmës mjedisore dhe së fundmi Udhëzimin Nr.1, datë 19/02/20018, “Për miratimin e kërkesave minimale për hartimin e planeve të veprimit për zhurmat”.

Gjithashtu ky plan merr parasysh dhe adopton standartet apo metodikat e Bashkimit Evropian, për vlerësimin e zhurmës dhe marrjen e masave të duhura për zvogëlimin e zhurmave në mjedis.

Ky plan është një mjet i rëndësishëm në praktikë i angazhimeve publike që ndërmerr Bashkia Shkodër në lidhje me administrimin e zhurmës në mjedis. Ky plan veprimi përfshin masat dhe veprimet e propozuara për periudhën 2019-2024 duke u bazuar në analizën e situatës duke identifikuar nevojat dhe përcaktuar prioritetet.

### QËLLIMI DHE OBJEKTIVI I PLANIT TË VEPRIMIT

Plani i Veprimit ka për qëllim kryesor identifikimin e çështjeve kritike nga ndotja akustike e gjeneruar nga infrastrukturat rrugore dhe zonat e industrializuara dhe parashikon zgjidhjet e mundshme që përfshijnë veprimet e parashikuara në kontekstin edhe të instrumenteve të tjera të planifikimit dhe programeve të miratuara në territorin e studiuar , duke vlerësuar kështu efektet në drejtim të reduktimit të ndotjes së zhurmës.

Objekivi i përgjithshëm i Planit të Veprimit është zvogëlimi i numrit të banorëve të ekspozuar ndaj niveleve të larta të zhurmës duke parashikuar masa të llojeve të ndryshme, siç janë ndërhyrjet reale të zbutjes akustike, por edhe ndërhyrjet urbanistike ose mobilitetit.

### MASAT

Plani i veprimit shtrihet për një periudhë kohore 5 vjecare dhe do të përmbajë aktivitete konkrete të planifikuara për tu zbatuar gjatë kësaj periudhe kohore. Këto aktivitete do të shoqërohen nga rezultate të pritshme. Për sa I takon të dhënave financiare apo edhe burimeve financiare , është e rëndësishme të theksohet që Bashkia Shkodër mund të mbulojë një pjesë të mirë të tyre por kërkohet mbështetje financiare edhe nga institucione të tjera të cilët e kanë këtë detyrim ligjor apo edhe subjekte private apo persona fizik. Përcaktimi i kostove është i përafërt dhe i referohet cmimeve të tregut.

Procesi për miratimin e Planit dhe Planit të Veprimit do të zhvillohet nëpërmjet disa hapave :

1. **Krijimi i grupit të punës** (në nivel bashkiak për konsultimin e planit deri në miratimin e tij);
2. **Konsultime me palët e interesuara** për qëllimet strategjike, objektivat specifike, aktivitetet etj ( OJF bashkëpunëtoare, përfaqësues/e të Njësisve Administrative, përfaqësues/e të Këshillit Bashkiak qytetarë etj.)
3. **Plotësimi i materialit bazuar në konsultimet/ propozimet e palëve të interesuara**
4. **Miratimi** (në Këshillin Bashkiak) dhe **publikimi** i Planit.

Tabela më poshtë përcakton aktivitetet që propozohen të kryhen për periudhën 5 vjecare.

AKTIVITETI	2019		2020		2021		2022		2023	
	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
Prezantim, diskutim , miratim i Planit.										
Aktivite sensibilizuese mbi planin/gjetjet e tij dhe zhvillimin e qëndrueshëm ambiental										
Ndërhyrjet pilot.										
Vlerësimi i efikasitetit të ndërhyrjes pilot dhe kostos financiare.										
Projektidetë paraprake për ndërhyrjet përmirësuese ne kuadër të Planit dhe kosto financiare										
Vlerësimi i zbatimit të planit										
Vlerësimi dhe përditësimi i Zonave të Qeta.										
Rishikimi i hartës së zhurmave										
Rishikimi i Planit apo Planit të Veprimit.										



NR	AKTIVITETI	ZBATIMI		AFATI KOHOR					Strategji të/ Planet me qëllime të përbashkëta	BURIMET FINANCIARE			
		Drejtoria	Partnerë dhe bashkëpunëtorë	2019	2020	2021	2022	2023		Kosto totale	Bashkia	Nevoja për financim	Shenime
1	Takime informuese me NJA/OJF/ qytetare/ nxenes/studente mbi planin gjetjet e tij dhe zhvillimin e qendrueshem ambiental	Drejtoria e Mjedisit/	Drejtoria e Planifikimit/ Sherbimeve Publike/ Turizmi  OJF te interesuara	Gjate vitit 1 takim	Gjate vitit 3 takime	Gjate vitit 3 takime	Gjate vitit 3 takime	Gjate vitit 3 takime	Strategjia e Zhvillimit te Bashkise Shkoder/ Plani i Pergjithshem Vendor/VN M e PPV/ Plani I Trafikut	Pagat e punonjeve te Drejtorise	Buxheti I Bashkise	Buxheti I pagave te Bashkise/ Sponsori me per prodhime material informuese.	
2	Percaktimi i zones per Nderhyrjen pilot	Drejtoria e Mjedisit	Drejtorite/Se ktoret perkates te percaktuara ne Urdherin e Punes te percaktuar nga Titullari si edhe  ARM  AKM  OJF te specializuara	Qershor /dhjetor	N/a	n/a	n/a	n/a	Strategjia e Zhvillimit te Bashkise Shkoder /Plani i Pergjithshem Vendor/VN M e PPV/ Plani I Trafikut	Pagat e punonjeseve te ngarkuar me detyren perkatese	Buxheti I Bashkise	N/A	Urdher I Titullarit per percaktimin e grupit te punes per percaktimin e Zones Pilot te Nderhyrjes

3	Vlerësimi i efikasitetit të ndërhyrjes pilot dhe koston financiare.	Drejtoria e Mjedisit	Drejtoria e Planifikimit/ Sherbimeve Publike/ OJF	Qershor /dhjetor	janar/qershor	n/a	n/a	n/a	Strategjia e Zhvillimit të Bashkise Shkoder/ Plani i Pergjithshem Vendor/VN M e PPV/ Plani i Trafikut	Pagat e punonjesve të ngarkuar me detyren perkatese	Buxheti I Bashkise	Financim per realizimin e nderhyrjes pilot Buxheti I Shtetit/FZHR/Aplikim program bpunimi.
4	Projektidetë paraprake për ndërhyrjet përmirësuese ne kuadër të Planit dhe koston financiare	Drejtoria e Mjedisit	Drejtoria e Planifikimit/ Sherbimeve Publike/Drejtoria Ekonomike e Arsimit/ OJF	Qershor /dhjetor	Gjate vitit	Gjate vitit	Gjate vitit	n/a	Strategjia e Zhvillimit të Bashkise Shkoder/ Plani i Pergjithshem Vendor/VN M e PPV/ Plani i Trafikut	Pagat e punonjesve të ngarkuar me detyren perkatese	Buxheti I Bashkise	Financim per realizimin e nderhyrjes pilot Buxheti I Shtetit/FZHR/Aplikim program bpunimi
5	Vlerësimi i zbatimit të planit	Drejtoria e Mjedisit	OJF te specializuara	Raport permble dhes ne fund te vitit	Raport permble dhes ne fund te vitit	Raport permble dhes ne fund te vitit	Raport permbl edhes ne fund te vitit	Pergatit je per rishikim te planit/p lanit te veprimi t	Strategjia e Zhvillimit të Bashkise Shkoder/ Plani i Pergjithshem Vendor/ VNM I PPV /Plani i Trafikut/ S	Pagat e punonjesve të ngarkuar me detyren perkatese	Buxheti i Bashkise	

6	Vlerësimi dhe përditësimi i Zonave të Qeta.	Drejtoria e Mjedisit	Drejtoria e Planifikimit/Sherbimëve Publike/Planifikimit Strategjik dhe klimes së biznesit/Turizmit ARM/AKM OJF të specializuara	N/A	N/A	N/A	Identifikimi/percaktimi zonave nepermjet diskutimit dhe degjësav e publike	Miratimi I Zonave të Qeta	Strategjia e Zhvillimit të Bashkise Shkoder/ Plani I Pergjithshem Vendor/ VNM I PPV /Plani I Trafikut/	Pagat e punonjësve të ngarkuar me detyren perkatese	Buxheti I bashkise		
7	Rishikimi i hartës së zhurmave	Drejtoria e Mjedisit	Drejtoria e Planifikimit/Sherbimëve Publike/Planifikimit Strategjik dhe klimes së biznesit/Turizmit ARM/AKM OJF të specializuara	N/A	N/A	N/A	Fillon procesi I rishikimit të hartës së zhurmave duke bere ndryshimet referuar masave të marra dhe zbatimit të tyre	Pergatitje per miratim të ndryshimëve që do të shoqerohet me zonat e qeta	Strategjia e Zhvillimit të Bashkise Shkoder/ Plani I Pergjithshem Vendor/ VNM I PPV /Plani I Trafikut/	Pagat e punonjësve të ngarkuar me detyren perkatese	Buxheti I bashkise		
8	Rishikimi i Planit apo Planit të Veprimit	Drejtoria e Mjedisit	Drejtoria e Planifikimit/Sherbimëve Publike/Planifikimit Strategjik dhe klimes së biznesit/Turizmit ARM/AKM OJF të specializuar Eksperte	N/A	N/A	N/A	N/A	Pergatitje per Rishikim të plote të Planit të Menazhimit të Zhurmave si edhe planit të Veprimit	Perfundimi I afatit të Planit të Zhurmave shoqerohet Rishikim të tij dhe Planit të Veprimit kjo bazuara ne Strategjia e Zhvillimit të Bashkise Shkoder/ Plani I Pergjithshem Vendor/ VNM I PPV /Plani I Trafikut/	Pagat e punonjësve të ngarkuar me detyren perkatese	Buxheti I bashkise	Financim per eksperte per te asistuar ne realizimin e Planit/Planit të Veprimit/ Hartes së Zhurmave	

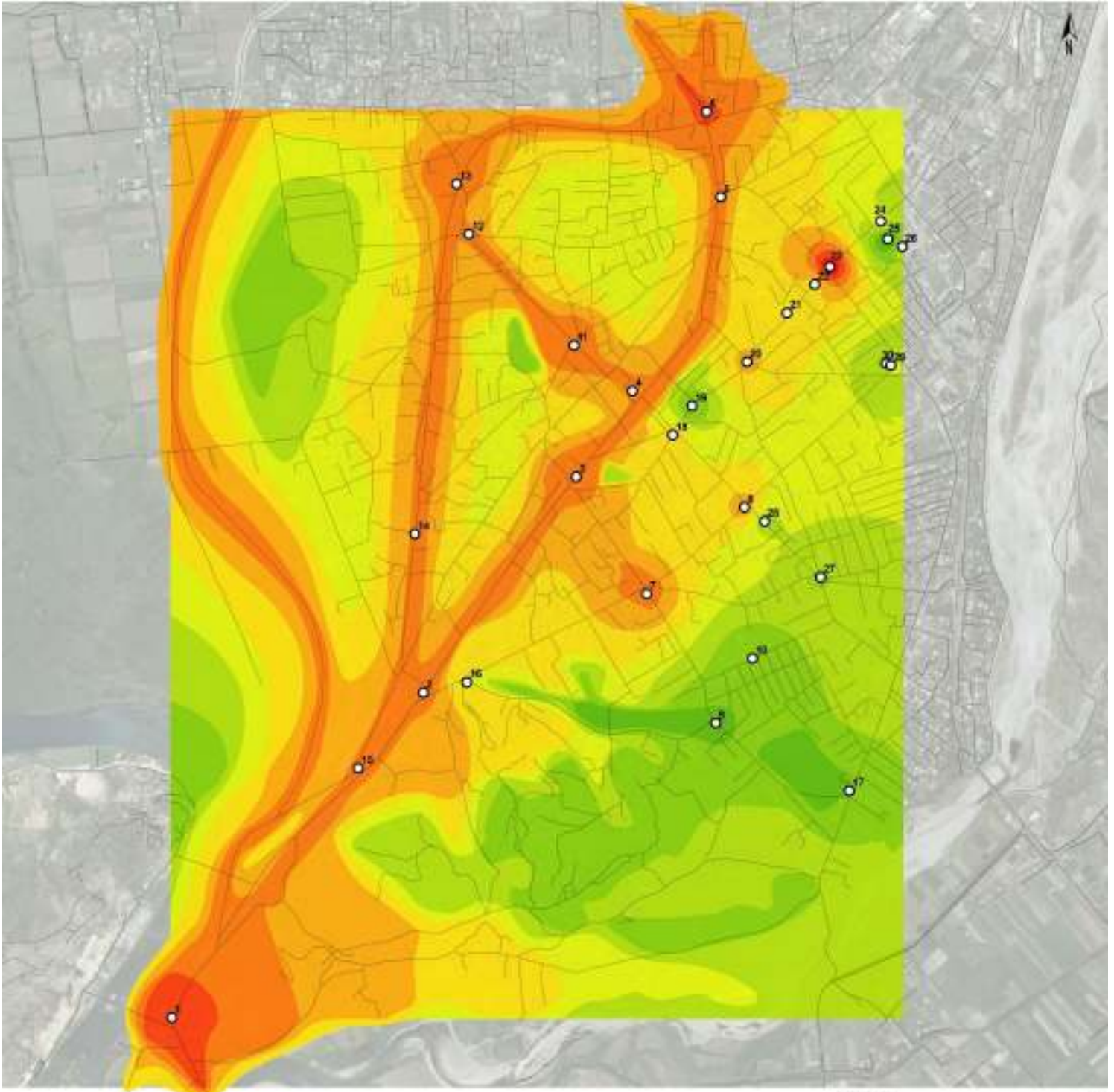
Tabela më poshtë jep kostot e përafërta referuar ndërhyrjeve të propozuara në Planin e Zhurmave të cilat do të merren parasysh gjatë zbatimit të aktiviteteve 3 dhe 4 të percaktuara në tabelën e mësipërme.

Emërtimi i ndërhyrjes	Ndikimi në dB(A)	Kosto për njësi	Shënime
Instalimi i dritareve zëizoluese në ndërtesat fasadat e të cilave kanë lidhje direkte me akset kryesore ku limiti i zhurmës kalon deri në 10 dB(A)	Reduktim i plotë i zhurmës.	110€/m <sup>2</sup>	Mundësi bashkëfinancimi e Bashkisë në ndihmë të privatëve. Për objektet publike mundësi bashkëfinancimi me institucionet që i administrojnë apo donatorë.
Instalimi i dritareve zëizoluese dhe me vetëventilim në ndërtesat fasadat e të cilave kanë lidhje direkte me akset kryesore ku limiti i zhurmës kalon deri në 10 dB(A)	Reduktim i plotë i zhurmës por ky sistem i ventilimit të dritareve garanton një qarkullim të ajrit mgjs dritaret janë të mbyllura dhe ofron cilësi ajri më të mirë.	220€/m <sup>2</sup>	Mundësi bashkëfinancimi e Bashkisë në ndihmë të privatëve . (banorë).
Përdorimi i Asfaltit zëizolues.	Redukton zhurmën me 3dB(A)	20€/m <sup>2</sup>	Ky rekomandim varet nga prodhimi dhe përdorimi i këtij asfalti në rang kombëtar.
Vendosja e Barrierave antizhurmë	Redukton zhurmën me 10dB(A)	50-300€/m <sup>2</sup>	Përdorimi i barrierave gjelbëruese në objektet publike (shkolla , kopshte, spitale etj).
Ndërtim pistë bicikletash	Redukton zhurmën me 1.5-3dB(A)	100€/m <sup>2</sup>	Referuar Planit të Trafikut/Planit të Përgjithshëm Vendor/ Referuar pikës 3 të aktiviteteve.
Ulje e shpejtësisë së automjeteve	Redukton zhurmën me 2dB(A).	3000€/impiant	Instalim i impianteve elektronike për kontrollin e shpejtësisë është politikë e Qeverisë.
Zgjerim i zonave të këmbësorëve	Redukton zhurmën me 1.5-3dB(A)	250-400€/m <sup>2</sup>	Referuar Planit të Trafikut/Planit të Përgjithshëm Vendor/ Referuar pikës 3 të aktiviteteve.

## **SHTOJCA**

- 1. Harta e zhurmave.**
- 2. Harta e zonave te ekspozuara nga zhurmat në mjediset urbane.**
- 3. Plan masash per menaxhimin sa më efikas të sezonit turistik lidhur me administrimin e zhurmave në mjedis.**
- 4. Degjesa publike**

### HARTA E ZHURMAVE



**LEGJENDA**  
NIVELI MEDANAR I ZHURMAVE (dB)

55 - 58	68 - 71
59 - 62	72 - 75
63 - 66	76 - 79
67 - 70	80 - 83

- TË TJEBA**
- Shprehje matëse të zhurmave
  - Nivellore
  - Rrugë



THE PROJECT IS FUNDED BY THE EUROPEAN UNION  
THE VIEWS EXPRESSED IN THIS PUBLICATION DO NOT NECESSARILY REFLECT THE VIEWS OF THE EUROPEAN UNION



E prodhuar me ndihmën e stafit të Co-Plan

## **HARTA E ZONIMIT TË ZHURMAVE NË TERRITOR**

Harta e zhurmave është paraqitja e të dhënave në një situatë zhurmash ekzistuese ose të parashikuara në termat e treguesit të zhurmës, që tregon shkeljet e cdo vlere kufitare relevante në fuqi, numri i njerëzve të prekur në një zonë ose numri i banesave të ekspozuara ndaj vlerave të caktuara të treguesit të zhurmës në zona të caktuara.

Kjo hartë paraqet nivelin e zhurmës që prodhohet (nga burimi i zhurmës që është aktiviteti i shërbimit social ekonomik), në fasadën më të ekspozuar të ndërtesës e shprehur kjo në treguesit e zhurmës.

Bazuar në dispozitat ligjore të sipërcituara harta e zhurmave për bashkësitë e popullsisë ve një theks të vecantë në zhurmën e emetuar nga :

1. Trafiku ku përfshihet ai rrugor, hekurudhor dhe ajror.
2. Zonat me aktivitet ekonomik/industrial që perdorin pajisje dhe makineri që gjenerojnë zhurma në mjedis si sharra, elektromotorrë, gjeneratorë, cekic pneumatik etj.
3. Aktivitetet e shërbimit social dhe kulturor si klube nate, bare restorante, disko etj.



### Harta e zonave te ekspozuara nga zhurmat urbane







## Harta e zonave te ekspozuara nga zhurmat urbane





REPUBLIKA E SHqipërisë  
BASHKIA SHKODËR

DREJTORIA E MJEDISIT PYJEVE DHE ADMINISTRIMIT TË UJRAVE

Nr. 1945<sub>5</sub> Prof.

Shkodër, më 19 . 06 . 2018

**PLAN - MASASH**

**Për menaxhimin sa më efikas të sezonit turistik lidhur me administrimin e zhurmave në mjedis.**

**BAZA LIGJORE:**

Ligji Nr. 139/2015, "Për Vetqeverisjen Vendore", Ligji nr 9774/2007 " Për vlerësimin dhe menaxhimin e zhurmës në mjedis", nenit 22,23 të Ligjit nr 10431/2011 " Për mbrojtjen e mjedisit" i ndryshuar , VKM nr 123 datë 17.02.2011 " Për miratimin e planit kombëtar të veprimit për menaxhimin e zhurmave në mjedis" si edhe Udhëzimit të Ministrit të Mjedisit nr 1 datë 19.02.2018 " Për miratimin e kërkesave minimale për hartimin e planeve të veprimit për zhurmat".

**QELLIMI** : Menaxhimi i qëndrueshëm i zhurmës me qëllim respektimin e niveleve të lejuara dhe mbrojtjen e shëndetit të njerëzve.

**Objektivat:**

- Objektivi kryesor është menaxhimi i qëndrueshëm i zhurmave me qëllim respektimin e niveleve të lejuara dhe mbrojtjen e shëndetit të njerëzve.
- Marrjen e masave për përmirësimin e administrimit të zhurmës në mjedis, kryesisht për burimet e zhurmës që vijnë nga ambientet tregëtare, ambiente zbavitëse ( klube nate, bare, restorante disko etj) .
- Në çdo rast të ndërmeren hapat ligjore për ndëshkimin e shkelësve sipas parashikimeve në aktet normative, administrative dhe ligjore.

**INFORMIMI DHE MONITORIMI I SITUATËS**

Për përmirësimin e situatës mbi zhurmat në mjedis , masat e nevojshme që duhen marrë për përmirësimin e situatës së monitorimit dhe menaxhimit gjatë të sezonit turistik sin ë zonën turistike Velipojë ashtu edhe në qytetin e Shkodrës.

**PLANI I MASAVE**

**Për menaxhimin sa më efikas të sezonit turistik lidhur me administrimin e zhurmave në mjedis.**

Nr.	Masat	Periudha	Institucioni përgjegjës	Institucioni bashkëpunues	Referenca ligjore
1.	Vendosja e sinjalstikes rrugore për kufizimin dhe ndalimin e zhurmave nga automjetet, pranë zonave të qeta.	Deri më 15.07.2018	Drejtoria e Shërbimeve Publike, Drejtoria e Mjedisit Pyjeve dhe Administrimit të Ujërrave Bashkia Shkodër	Policia vendore Shkodër	Ligji Nr. 139/2015, "Për Vetqeverisjen Vendore"
2.	Identifikimi i subjekteve që ushtrojnë veprimtari muzikore (burime zhurmash).	Deri më 20/06/2018	Bashkia Shkodër Drejtoria e Mjedisit Pyjeve dhe Administrimit të Ujërrave,	Drejtoria Rajonale e Mjedisit Shkodër	Ligji nr 9774/2007 "Për vlerësimin dhe administrimin e zhurmës në mjedis"
3.	Subjektet që ushtrojnë aktivitet që gjeneron zhurmë në mjedis ( disko , klub nate, har me muzikë etj) , duhet të jetë i pajisur me Leje Mjedisore Tip C dhe Leje nga Bashkia Shkodër për orarin e ushtrimit të këllij	Maj-Shtator 2018 (Gjatë gjithë sezonit turistik)	Bashkia Shkodër, Drejtoria e Mjedisit Pyjeve dhe Administrimit të Ujërrave,		Ligji Nr. 139/2015, "Për Vetqeverisjen Vendore"

aktiviteti.			Ujërave, Drejtoria Rajonale e Mjedisit Shkodër	Pika 3 VKM nr 587/2010 "Për monitorimin dhe kontrollin e nivelit të zhurmave në qendrat urbane dhe turistike" Pika 14 neni 3 i Ligjit 10448/2011 " Për lejet e mjedisit" ndryshuar Pika 4, VKM nr 587/2010 " Për monitorimin dhe kontrollin e nivelit të zhurmave në qendrat urbane dhe turistike"
4.	Monitorimi i orarit të përvaktuar sipas VKM nr 587/2010 dhe lejes së dhënë nga bashkia Shkodër. Orari i zhvillimit të aktivitetit është : Për mjediset e hapura, orari i lejimit të veprimtarive për ditët e premte dhe të shtunë të jetë nga ora 19:00 deri në orën 24:00, ndërsa për ditët e tjera të javës të jetë nga ora 19:00 deri në orën 23:30.	Maj-Shtator 2018 (Gjatë gjithë sezorit turistik)	Strukturat e policisë vendore Shkodër  Policia Bashkiake	Pika 7 neni 8 i Ligjit nr 8224/1997 " Për organizimin dhe fuzionimin e policisë bashkiake" i ndryshuar , VKB nr 84 dt 26.12.2017 " Për miratimin e paketës fiskale" kap III.3 Tab 38 ipka 3.5.3.8.
5.	Kontrolli i matjes së zhurmës, monitorimit të këtyre matjeve dhe vërtetësisë së rezultateve të Raportëve të veçmonitorimit për subjektet me l. eje Mjedisi tip C.	Maj-Shtator 2018 (Gjatë gjithë sezorit turistik)	Instituti Shtetëror Shëndetësor - Drejtoria Shkodër  Drejtoria	Ligji Nr. 139/2015, "Për Vetqeverisjen Vendore",  Pika 5 neni 8 , Neni

		Maj-Shtator 2018 (Gjatë gjithë sezonit turistik)	Rajonale e Mjedisit Shkodër		29,30 i Ligjit 9774/2007 " Për vlerësimin dhe administrimin e zhurmës në mjedis"
6.	Për aktivitete të cilat zhvillohen nga Bashkia Shkodër ose partneritet me Bashkinë Shkodër , Institucione , NGO etj , aktivitete të zhvilluara në ambiente të mbyllura ose të hapura si sheshe/rugë publike etj , miratimi i orarit të zhvillimit të tyre do të bëhet rast mbas rasti sipas vlerësimit që do të bëhet edhe me drejtorinë përkatëse të Bashkisë Shkodër.		Bashkia Shkodër Drejtoria e Mjedisit Pyjeve dhe Administrimit të Ujërave.	Policia Bashkiake Strukturat e policisë vendore Shkodër	Ligji nr 8224 dt.15.05.1997 "Për policine Bashkiake e të Komunës" i ndryshuar Neni 17 i Ligjit 9774/2007 " Për vlerësimin dhe administrimin e zhurmës në mjedis"
7.	Ushtrimi pa Leje Mjedisi tip C i veprimtarive që lëshojnë zhurmë në mjedis dhe në shkelle të kushteve të matjes përhen shkelle ligjore .		Inspektoriati Shtetëror i Mjedisit Pyjeve Ujrave dhe Urimat - Drejtoria Rajonale Shkodër Strukturat e policisë vendore Shkodër Policia Bashkiake		Pika 1 neni 32 i Ligjit 9774/2007 " Për vlerësimin dhe administrimin e zhurmës në mjedis" neni 29 i Ligjit 10448/2011 " Për lejet e mjedisit" i ndryshuar Pika 5 e VKM nr 587/2010 " Për monitorimin dhe kontrollin e niveelit të zhurmave në qendrat urbane dhe turistike"

					Pika 5 VKM nr 587/2010 " Për monitorimin dhe kontrollin e nivelit të zhurmave në qendrat urbane dhe turistike"
--	--	--	--	--	---

MIRATOJ  
 Kuvendi  
  
 Voltana Ademi



## **PËRMBLEDHËSE E DËGJESËS PUBLIKE “Plani i Veprimit të Zhurmave ne Mjedis” BASHKIA SHKODËR.**

Bazuar ne Ligjin nr.9774, datë 12.7.2007 “Për vlerësimin dhe administrimin e zhurmës në mjedis”, Udhëzimit të Ministrit të Turizmit e Mjedisit Nr. 1 datë 19.02.2018 “ Për miratimin e kërkesave minimale për hartimin e Planit të Veprimit për zhurmat”, Bashkia Shkodër/Drejtoria e Mjedisit Pyjeve dhe Administrimit të Ujërave, organizoi sot me datë 05.03.2019 ora 10:00 dëgjuesën publike per **Planin Lokal te Veprimit të Zhurmave ne Mjedis** , takim i zhvilluar në ambientet e Bashkisë Shkodër, Salla e takimeve.

Takimi filloi sipas Rendit të ditës i cili ishte bërë publik , në faqën zyrtare te Bashkisë Shkodër.

[http://www.bashkiashkoder.gov.al/web/Njoftim\\_per\\_degjese\\_me\\_publikun\\_per\\_Planin\\_lokal\\_per\\_veprimin\\_e\\_zhurmave\\_ne\\_mjedis\\_1274\\_1.php](http://www.bashkiashkoder.gov.al/web/Njoftim_per_degjese_me_publikun_per_Planin_lokal_per_veprimin_e_zhurmave_ne_mjedis_1274_1.php)

Në dëgjuesë ishin të pranishëm perfaqesues te Universitetit “ Luigj Gurakuqi”, përfaqësues te shoqatave mjedisore , Drejtorise Rajonale të Mjedisit , specialistë të dretores së Planifikimit Strategjik, Drejtorisë së turizmit, Drejtorise së Planifikimit dhe Kontrollit të Territorit të Bashkisë Shkodër. Përfaqësuesit i falenderoi për pjesëmarrjen z. Arben Gjuraj zv/Kryetar i Bashkisë.

Dëgjuesën e hapi Kryetarja e Bashkisë zj. Voltana Ademi e cila mbasi përshëndeti pjesëmarrësit , vlerësoi punën e bërë nga grupi teknik për materialin e përgatitur duke vënë theksin në faktin që ky është Plani i parë që hartohet dhe përmbledh shumë aktorë të rëndësishëm për të qënë pjesë e zbatimit dhe monitorimit të tij. Kjo vihet re edhe në Matricën e aktiviteteve , atë të miratimit si edhe Tabeala e kostove referuar ndërhyrjeve të propozuara.

Më pas u kalua në një përmbledhje të Planit Lokal të Veprimit të zhurmave në mjedis Vizionit të tij dhe Objektivave të bëra nga z. Aida Shllaku.

Materiali i prezantuar përmbante :

- 1.Qëllimin e hartimit të planit
2. Cfarë është zhurma dhe treguesit e saj
3. Vlerësimi i situatës ekzistuese

4. Metodologjia e punës
5. Ndërhyrjet për reduktimin e zhurmës/ndotjes akustike
6. Plani i veprimit.

Materiali i paraqitur ish përpunuar në harta në format gis si edhe në jpg, të cilat u paraqitën për audiencën.

Vemë në dukje se i gjithë materiali, ishte i aksesueshëm për publikun , në faqen zyrtare të Bashkisë Shkodër , prej rreth 25 ditë përpara se të zhvillohej Dëgjesa Publike.

Aktualisht ky material vazhdon të jete i publikuar në këtë faqe ku edhe mbas kësaj dëgjesë të interesuarit të mund të marrin informacionin e kërkuar dhe njëkohësisht të paraqesin observacionet/ vlerësimet e tyre.

Mbas kësaj u kalua në pyejtje dhe diskutime.

Aurora Dibra vlerësoi punen e bërë nga Bashkia Shkodër dhe njëkohësisht ofroi kontributin e saj për të qënë pjesë e vazhdimësisë së këtij plani.

z. A.Gjuraj garantoi të pranishmit që vërejtjet apo sugjerimet e tyre do të mërreshin në konsiderate dhe kërkoi mirkuptimin e tyre që të biem dakord për parimet e këtij plani.

Takimin e mbylli zj. A Shllaku e cila falenderoi të gjithë pjesëmarrësit për mendimet e tyre, njëkohësisht ftoi të pranishmit dhe jo vetëm që të jenë pjesë aktive e këtij procesi të rëndësishëm dhe Bashkia është e hapur për të gjitha vërejtje/ sugjerime/opinione që do të paraqiten.



**Foto nga dëgjesa publike**



