



## **Plani Lokal i Veprimit për Cilësinë e Ajrit për Prishtinën 2023-2028**

Komente nga Instituti për Politika Zhvillimore (INDEP)

## Komente të përgjithshme:

1. *Të specifikohen targetet dhe indikatorët për secilën pako të masave.* Në dokumentin e Planit Lokal të Veprimit për Cilësinë e Ajrit në Prishtinë përfshihen një sërë pako masash që planifikohet të ndërmerren përgjatë pesë viteve në vazhdim. Këto pako përfshijnë objektiva të ndryshme të cilat kanë afatin kohor, autoritetin përgjegjës, potencialin e reduktimit të ndotjes si dhe koston e përcaktuar. Mirëpo jo të gjitha masat e kanë të elaboruar saktësisht targetet që do të arrijnë në kohën e caktuar. Identifikimi i targeteve të sakta për secilën masë ndikon në implementimin e suksesshëm të këtij plani.
2. *Të inkorporohet më gjerësisht principi 'ndotësi paguan'.* Bazuar në objektivat e direktivave evropiane dhe agjendave ndërkombëtare, parimi 'ndotësi paguan' është parim kyç për të siguruar një tranzicion të drejtë në ndërtimin e një qyteti të qëndrueshëm. Plan i edhe pse parasheh të ngarkojë ndotësit me një tarifë të caktuar në Zonën e Emetimeve të Ulëta, duhet ta zgjerojë këtë qasje në të gjithë qytetin në formë të taksës së qytetit (City Tax). Poashtu kjo tarifë duhet të përfshijë edhe sektorë tjerë ndotës përveç transportit.
3. *Plani duhet të përfshijë veprime konkrete për të mbajtur përgjegjës ndotësin më të lartë në rajon, KEK.* Edhe pse termocentralet Kosova A dhe B nuk ndodhen në territorin e komunës së Prishtinës, ndikimi i partikulave që barten nga erërat ndjehen në Prishtinë, Fushë Kosovë dhe Obiliq. Komuna e Prishtinës në këtë rast do të duhej të përcaktonte një taksë ose tarifë të caktuar për ndotjen e shkaktuar nga KEK në baza mujore, duke marrë informata nga matësit e vendosur në zonat me ndikim më të lartë.

## Komente specifike:

1. Të qartësohet si do të bëhet identifikimi i standardeve evropiane (Euro 4, 5, 6) në makinat më të vjetra. Në dokument shumë qartës shpjegohet se si do të mund të përcaktohet efikasiteti i sistemeve DPF, si dhe identifikimi i makinave me anë të Kamerave të Njohjes Automatike të Targave, mirëpo specifikat e një automjeti i cili nuk është i ri në qarkullim nuk mund të i përcaktohet standardi respektiv me anë të këtij sistemi.
2. Masa 1.1 Vendosja e filtrit për reduktimin e grimcave në autobusët ekzistues, parasheh zëvendësimin e 133 autobusëve me autobusë elektrikë dhe autobusë me naftë standarde Euro 6. Kjo masë nuk shpjegon se si do të bëhet incentivimi i këtij tranzicioni tek operatorët privat të linjave të trafikut urban të cilët për momentin mund të konsiderohen linjat me automjetet më ndotëse në qytet.
3. Masa 2.1 Korsi të dedikuara me prioritet për Autobusët dhe 3.4 Trafiku i çiklizmit: Parking për biçikleta dhe furnizim me biçikleta elektrike, nuk përcaktojnë saktësisht se ku parashihet të jenë këto korsi të dedikuara dhe lokacionet e parkingjeve për biçikleta. Duke marrë parasysh se ky dokument shërben si plan veprimi dhe është mjaft i elaboruar, edhe pse informatat e lartcekura mund të jenë pjesë e planit të mobilitetit, e shohim të nevojshme të jetë e qartë edhe në këtë dokument.
4. Në masën 3.3 Trafiku i këmbësorëve dhe i biçikletave: Siguria nëpër rrugë dhe kryqëzime propozojmë të shtohet përfshirja e shtigjeve të veçanta për biçikleta nëpër sheshet e qytetit. Kjo do të ndikojë në motivimin e përdorimit të biçikletave në qytet dhe do të krijoj një siguri më të lartë për këmbësorët dhe çiklistët.

5. Masa 6.2 Matja e emetimeve të NO<sub>2</sub> nga trafiku në Prishtinë ka një shumë të caktuar për ngritjen e matjeve në zonat më të ndotura të qytetit. Por kjo masë nuk specifikon nëse stacionet ekzistuese (që janë të vendosura në zona që nuk kanë ndotje shumë të madhe) do të zhvendosen apo do të investohet në stacione të reja. Plani do të duhej të ishte i qartë në aspektin e stacioneve matëse dhe matjen e NO<sub>2</sub> në qytet.