

ZONA BREGDETARE VLORË-SARANDË DHE IMPAKTI NGA NDOTJA E TRAFIKUT DETAR VLORA-SARANDA COASTAL AREAS AND IMPACT OF POLLUTION OF MARITIME TRAFFIC

SHKELQIM SINANAJ^a, BLENARD XHAFERAJ^b

^a Departamenti i Shkencave Detare, Universiteti "Ismail Qemali, Vlorë, ALBANIA

^b Departamenti Inxhinierisë Mekanike dhe Navale, Universiteti "Ismail Qemali", Vlorë, ALBANIA

sinanjsh@yahoo.it, blenardxhaferaj@yahoo.com

AKTET VI, 2: 152 - 156, 2013

PËRMBLEDHJE

Qëllimi i këtij punimi është evidentimi i ndotjeve në zonën detare Vlorë-Sarandë, si dhe nevojën e monitorimit dhe të parandalimit të ndotjeve. Metodot e kërkimit janë nëpërmjet mbledhjes së të dhënave nga veprimtaria e anijeve në transportin detar. Gjithashtu është bërë koordinimi i monitorimit të zonës dhe marrjes së të dhënave nga institucionet përgjegjëse. Zona e Sarandës është në ndikim të trafikut detar të anijeve dhe trageteve të linjave greke të cilat kalojnë afër me brigjet tona. Këto anije shpesh kanë bërë derdhje të ujërave të ndotura. Ndotjet detare për shkak të rrymave detare kanë qarkulluar në zonën tonë detare duke shkaktuar ndotje. Në zonën e Vlorës këto anije shpesh ujërat e ndotura i derdhin në mënyrë të pa kontrolluar në det. Si rezultat mund të themi se zonat detare janë të kërcënuara nga këto lloje ndotjesh dhe dëmtojnë faunën dhe florën e tyre. Njëkohësisht dëmtime pësojnë zonat e plazheve dhe gjiret turistike.

Fjalë çelës: trafik, zonë bregdetare, anije, ndotje.

SUMMARY

The purpose of this paper is the identification of pollution in the marine area Vlorë-Saranda, and the need for monitoring and pollution prevention. Research methods are through collecting data from the operation of ships in maritime transport. Also make coordination of monitoring the area and receiving data from institutions. Saranda area is maritime traffic impact of the Greek ships and ferry lines that pass close to our shores. These vessels often have wastewater spill. Marine pollution due to marine currents circulating in our area causing marine pollution. In the area of Vlorë these vessels often polluted waters pour in an uncontrolled manner into the sea. As a result we can say that marine areas are threatened by these types of pollution and damage the fauna and flora. Same areas suffer injuries tourist beaches and bays.

Key words: traffic, coastal area, ship, pollution.

HYRJE

Në artikull paraqitet puna e bërë për evidentimin e ndotjes detare në zonën detare Vlorë - Sarandë. Kjo punë konsiston në mbledhjen e të dhënave të ndryshme për ndotjen nga trafiku detar dhe nga lëvizja e anijeve të peshkimit në proceset e punës së tyre gjatë daljes në det. Kjo është realizuar duke vëzhguar zonën nga toka dhe nga deti, si dhe marrjen e informacioneve në mënyrë të vazhdueshme nga kapiteneritë e porteve të

Vlorës dhe Sarandës. Ne kemi bërë dhe më parë një punë të tillë shkencore nëpërmjet të cilit ne kemi paraqitur ndikimin ambiental për gjirin e Vlorës. Kemi evidentuar të gjitha llojet e ndotjeve që shkaktohen në këtë gjiri nga fenomene të ndryshme përfshi dhe trafikun detar nga anijet e transportit detar dhe anijeve të peshkimit. Por ky studim kap një zonë më të gjerë e cila dallohet për një frekuentim për turizmin dhe klimën e favorshme që ka, si dhe për zhvillimin e burimeve

detare të transportit, peshkimit dhe çështje të tjera të lidhura me detin.

Objektivat që janë realizuar nëpërmjet studimit janë:

- Vlerësimi i gjendjes mjedisore të ujërave detare dhe bregdetare dhe kontrolli i shkallës së ndotjes si pasojë e trafikut detar.
- Sigurimi i të dhënave për të krijuar një bazë për vlerësimin e ndikimit në ambient.

Studimi është ndërmarrë për:

- të krijuar një bazë të dhënash për t'u përdorur nga institucionet e tjera.
- për të sensibilizuar të gjithë aktorët detar që operojnë në këtë zonë për t'u bërë të ndërgjegjshëm për të mbrojtur këtë zonë turistike.

Ky studim ka rëndësi sepse:

- ai është studim i veçantë sepse i përket një zone kaq të gjerë detare.
- është një zonë me ndikim të madh ekonomik dhe turistik për ekonominë kombëtare.

MATERIALET DHE METODAT

Zonat që janë nënshtruar punës në realizimin e studimit janë:

- zona detare dhe bregdetare Vlorë – Sarandë
- zona detare dhe bregdetare të prekura nga trafiku detar i anijeve të transportit detar dhe nga anijet e peshkimit.
- portet detare si ndërtime që ndikojnë në ndotjen e ujërave dhe mjedisit detar për rreth tyre.

Zona detare Vlorë-Sarandë ka një gjatësi rreth 60 milje dhe ka një reliev shkëmbor me gjire të shumta.

Kjo zonë është e përshtatshme për peshkim dhe ka një trafik të dendur me anije që qarkullojnë në hyrje dalje në portet e Vlorës dhe Sarandës. Gjithashtu ka një trafik nga anijet e linjës detare nga Greqia në Itali.

Zona e Sarandës

Ka rreth 30 anije peshkimi të cilat kanë një trafik lëvizje të vazhdueshme nga gjiri Sarandës deri në

distancë 10 milje nga gjiri Himarës. Atje qarkullojnë anije të transportit të pasagjerëve të linjave me Greqinë dhe të transportit të mallrave që vijnë nga vende të ndryshme të rajonit.

Për shkak të ngushticës së Korfuzit ka një trafik të rënduar të anijeve të transportit të mallrave të tonazheve të ndryshëm me rreth 34 mjete në ditë. Në tabelën e mëposhtme jepet trafiku në portin e Sarandës për periudhën janar-korrik 2012 sipas të dhënave të kapitenerisë së portit Sarandë.

Tabela 1. Numri i anijeve në portin e Sarandës

Viti 2012	Tragete	Tregtare	Kroçera	Jahete	Të ndryshme
Janar	29	11	-	-	9
Shkurt	25	2	-	-	15
Mars	30	1	1	-	21
Prill	31	1	4	-	14
Maj	53	2	13	27	29
Qershor	84	1	11	61	26
Korrik	38	1	12	78	34

Zona e Vlorës

Ka rreth 40 anije peshkimi të cilat lëvizin në gjirin e Vlorës dhe në zonën rreth saj.

Ka një trafik anijesh të transportit të karburanteve të tonazheve të mëdha.

Ka një trafik të anijeve të transportit të mallrave të ndryshme dhe të pasagjerëve.

Tabela 2. Numri i anijeve në portin e Vlorës

Viti 2012	Tragete	Tregtare	Kroçera	Jahete	Të ndryshme
Janar	24	4	10	-	4
Shkurt	24	2	5	4	7
Mars	27	6	8	1	10
Prill	31	5	9	11	4
Maj	25	8	9	22	6
Qershor	27	8	7	41	10
Korrik	56	3	8	75	1

Tabela 2 jep trafikun detar në portin e Vlorës për periudhën janar-korrik 2012 sipas të dhënave të kapitenerisë së portit Vlorë.

Nafta ka përbërë prej kohësh një prej problemeve kryesore të ndotjes së ambientit detar. Derdhjet e naftës në det si pasojë e veprimtarive të anijeve mund të kenë burime të ndryshme si.

- Incidente më elementare, si çarje tubacioni,
- incidente serioze që mundet të shkojnë deri në humbjen e jetës së anijes (ndotjet nga aksidentet)
- si pasojë e aktiviteteve ilegale (ndotje të qëllimshme)
- aktiviteti normal i shfrytëzimit të anijes (ndotjet nga shfrytëzimi anijeve)

Në porte, rada e gjire:

- derdhjet nga keqpërdorimi i sistemeve.
- derdhjet për shkak të tejmbushjes së depove.
- derdhja e qëllimshme e mbetjeve të ujërave të motorëve
- rrjedhjet nga sistemet e tubacioneve.

Nga analizat e ndryshme që janë bërë del se ndotjet e ambientit detar nga shfrytëzimi i anijeve pra nga trafiku detar zënë masën rreth 33% të totalit të ndotjeve detare. [1, 3]

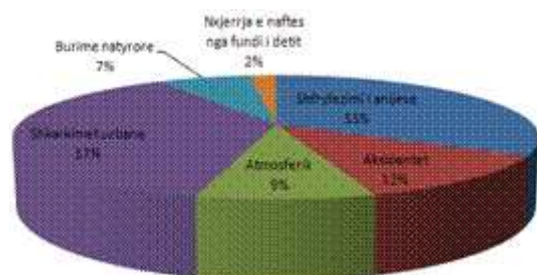


Figura 1. Burimet e ndotjes së hapësirës detare

Anijet e Peshkimit

Rrjetat e peshkimit të lëna apo të humbura nga peshkatarët – rrjetat hije (fantazmë) – mund të kapin në kurth peshq, delfin, breshka deti, dhe krijesa të tjera. Këto rrjeta pengojnë lëvizjen duke shkaktuar vuajtje, gërvishnje, infeksione dhe për

kafshët që duan të dalin në sipërfaqe për të marrë frymë, asfiksi.



Figura 2. Breshkë deti e kapur nga rrjetat e mbetura në det

REZULTATET DHE DISKUTIMI

Në Vlorë ushtrojnë aktivitetin industrial të peshkimit detar rreth 40 anije të kapaciteteve të ndryshme peshkore dhe autonomie peshkimi.

Zhvillohen tre forma kryesore peshkimi:

- Peshkimi me rrëthime me dritë për peshq kryesisht pellagjik me përfaqësuesin kryesor llojin sardele.
- Peshkimi me rrjeta fundore për gjuetinë e peshqve bentonik (fundor)
- Peshkimi me rrjeta therëse dhe shumë pak peshkimi me grepa.

Mesatarisht në mënyrë të përafërt çdo anije kryen 10 ditë gjuetie.

Konsumi i karburantit (nafta) mesatarisht për çdo anije për një ditë gjuetie është rreth 200 litra.

Sasia e karburantit të konsumuar gjithsej për një muaj është 40 anije X 10 ditë gjuetie X 200 litra në ditë = 80000 litra në muaj.

Sasia e karburantit të konsumuar për një vit është 80000 litra në muaj X 12 muaj = 960000 litra në vit.

Në zonën e Sarandës operojnë rreth 30 anije peshkimi të kapaciteteve të ndryshme.

Sasia e karburantit të konsumuar gjithsej për një muaj është 30 anije X 10 ditë gjuetie X 200 litra në ditë = 60000 litra në muaj.

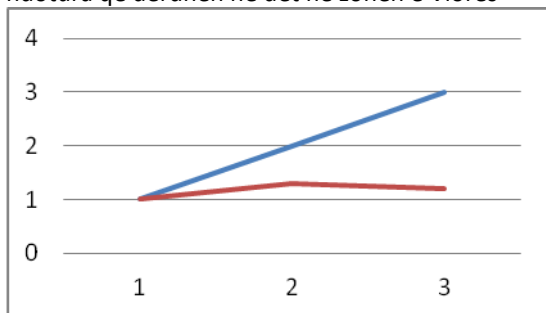
Sasia e karburantit të konsumuar për një vit është 60000 litra në muaj X 12 muaj = 720000 litra në vit.

Ndikimi negativ në mjedisin detar nga aktiviteti i peshkimit përllogaritet:

- nga sasia e naftës së shkarkuar në mjedisin detar për mosdjegien e plotë të naftës në motorët;
- nga rrjedhjet e naftës dhe vajrave në sallën e motorëve e që shkarkohen në mjedisin detar;
- nga shkarkimi i ujërave të përdorura totalisht në mjedisin detar nga veprimtaria jetësore e ekuipazhit.

Anijet e peshkimit nga aktiviteti i motorëve në punë krijojnë mesatarisht në 2-3 ditë rreth 5 litra uji nga mbetjet e motorëve. Nga këto ujëra rreth 10% e tyre është mbetje naftë apo vajrash të cilat derdhen në det sepse anijet e peshkimit nuk kanë depozita për t'i mbledhur dhe për t'i nxjerrë jashtë. Duke llogaritur sasinë e karburantit dhe numrin e ditëve që anija qëndron në det del se kjo përqindje e karburantit të derdhet në ambientin detar dhe pastaj të dekompozohet në fundin e detit. Nuk ka studime të tjera të këtij lloji në vendin tonë.

Grafiku 1. Paraqet tri anije të matura për ujërat e ndotura që derdhen në det në zonën e Vlorës



Nafta që përdoret në anijet e peshkimit është e një cilësie të dobët që përmban 350m_g për litër sqfur kur norma është 10 m_g për litër. Pra kuptohet që një pjesë e kësaj naftë avullohet në ajër dhe pjesa tjetër dekompozohet në formë sedimenti në fundin e detit

Uji i ballasteve të anijeve cisterna

Në gjithë globin transportohen nga anijet më shumë se 12.000 milion ton uji për balancim. Kjo do të thotë që në çdo udhëtim transportohen 4.500 specie në depozitat e ujit për balancimin e anijes kur lundron pa ngarkesë. Rreth 3% e specieve, të transportuara, arrijnë të mbijetojnë në ambientet e reja.

Uji i ballasteve është esencial për sigurinë dhe lundrimin eficient të anijes. Ai paraqet një volum rreth 30 deri 45 % të gjithë kapacitetit të anijes.

Rreth 4.500 specie detare të ndryshme janë transportuar nga kjo veprimtari midis rajoneve të ndryshme të planetit. Kështu që dhe në rajonin që ne po marrim në studim kemi portin e përpunimit të karburanteve e cila nga statistikat e marra janë rreth 7-8 cisterna që vijnë në këtë port në muaj. Në rast se këto anije do të derdhnin këto ujëra në gjirin e Vlorës ne do të kemi dëme të pallogaritshme në faunën dhe florën e kësaj zone. [2]

Speciet e reja mbijetojnë në kushtet e mjedisit të ri, duke krijuar vendbanime të reja që gjenerojnë impakte të pafavorshme për:

- Ekologjinë;
- Ekonominë;
- Shëndetin njerëzor

Impaktet në ekologji:

- Në mungesë të mbrojtësve natyror, speciet e huaja rriten me shpejtësi, duke zëvendësuar banorët natyrorë, dhe duke u kthyer në mbizotërues (pushtues), që konkurrojnë për hapësira jetese dhe burime ushqimore;
- Çdo specie invazive krijon ndryshime në mjedis, duke zvogëluar mundësitë e specieve të tjera për të qëndruar (mbijetuar).
- Speciet e huaja ndikojnë në zinxhirin ushqimor, duke konkurruar me speciet indigjene;
- Ngandonjëherë, ato mund të riprodhohen me disa specie të tjera të vendit duke krijuar një hibrid.
- Ndikojnë në grupin gjenetik të zonës duke ndryshuar ekosistemin apo duke eliminuar speciet e tjera të zonës;
- Ulin biodiversitetin.

Impaktet ekonomike:

- Eliminimi i specieve origjinale (lokale) të cilat janë përdorur për qëllime tregtare;
- Kosto të larta për zhdukjen e "organizmave të dëmshme" dhe rikthimin e specieve origjinale të zonës;

Impakti në shëndetin njerëzor:

- Epidemitë;
- Intoksikimet;
- Vdekje nga intoksikimet apo paraliza;

Kjo ndikon nëpërmjet ndryshimit të cilësisë së ujit, hidrologjisë bregdetare dhe ndotjes së fundit të detit. Degradimi i cilësisë së ujit zakonisht shkakton shtimin e ndryshimeve në jetën ujore ulje në numrin e specieve dhe rritje në sasinë e një ose dy specieve. Degradimi i mëtejshëm mund të shkaktojë shkatërrimin e të gjitha llojeve të jetës ujore. Ligjshmëria e shkarkimeve në oqeanë dhe në dete.

Shkarkimet në oqeanë kontrollohen nga ligje ndërkombëtare:

- 1.Konventa e Londrës (1972) – një marrëveshje e Kombeve të Bashkuara për kontrollimin e shkarkimeve në oqeanë.
- 2.MARPOL 73/78 – një konventë ndërkombëtare për minimizimin e ndotjes në oqeanë, përfshirë ndotjet nga shkarkimet, nga nafta dhe nga shkarkimet motorike. [1, 2]

KONKLUZIONE

Konkluzionet dhe rekomandimet të dala nga artikulli janë si më poshtë:

- Ndalimi i derdhjeve të ujërave të motorëve në brigjet detare;
- kualifikimi dhe trajnimi i ekuipazheve sidomos i anijeve të peshkimit dhe anijeve të transportit detar me ekuipazh shqiptar;
- është e nevojshme që të investohet gjithmonë e më shumë më formimin profesional të ekuipazhit dhe të kapitenëve, sidomos në ato raste kur anijet në të cilat ata punojnë transportojnë ngarkesa të rrezikshme;
- të aplikohen sanksionet monetare;
- të sensibilizohen të gjithë operatorët e transportit detar në lidhje me përgjegjësitë që ata kanë në rast të ndotjes së hapësirës detare;
- matje të vazhdueshme të sakta të përqendrimeve të naftës në ujë

nëpërmjet aparaturave të besueshme në kohë reale.

- krijimi i një mekanizmi, që ndihmon partneritet afatgjatë të industrisë, qeverisë, dhe bashkësive vendore me mbikëqyrjen e problemeve mjedisore në funksionimin e terminaleve të naftës së papërpunuar;
- një mënyrë për të luftuar këtë vetëkënaqësi është për përfshirjen e qytetarëve lokal në procesin e përgatitjes, miratimit, dhe rishikimit të planeve të derdhjeve të paparashikuara të naftës;
- aplikimi i procedurave në vlerësimin e opsioneve dhe vlerësimin e ndikimit në mjedis;
- integrimi kombëtar dhe veprimi me çdo njësi rajonale i prioriteteve, programeve dhe strategjive të mbrojtjes së mjedisit;
- strukturat portuale është e nevojshme që të kenë të gjitha kapacitetet e menaxhimit të situatave të rrezikshme në rast të derdhjes së naftës në det. [1, 2, 4]

Ndoshta strategjia më e mirë për të zvogëluar ndotjen detare është edukimi mjedisor. Shumica e njerëzve nuk janë në dijeni të burimeve dhe të efekteve të rrezikshme të ndotjes detare. Gjithashtu është bërë pak për të paraqitur situatën mjedisore. Të informohet popullsia dhe të gjitha faktet duhet të bëhen të njohura. Pastaj informacioni duhet të bëhet publik. [5]

BIBLIOGRAFIA

1. Konventa Marpol 73/78, Aneksi I, IV, V “parandalimi i ndotjeve nga derdhja e naftës dhe vajit në det”.
2. *Oil tanker spill statistics: (2008)* The International Tanker Owners Pollution Federation
3. Konventa e Barcelonës për mbrojtjen e mjedisit detar dhe zonës bregdetare të detit Mesdhe Barcelonë (1976).
4. Ligji për mbrojtjen e mjedisit detar të R. Sh. nga ndotjet dhe dëmtimet (2002).
5. Ligji për vlerësimin e ndikimit në mjedis (2003).