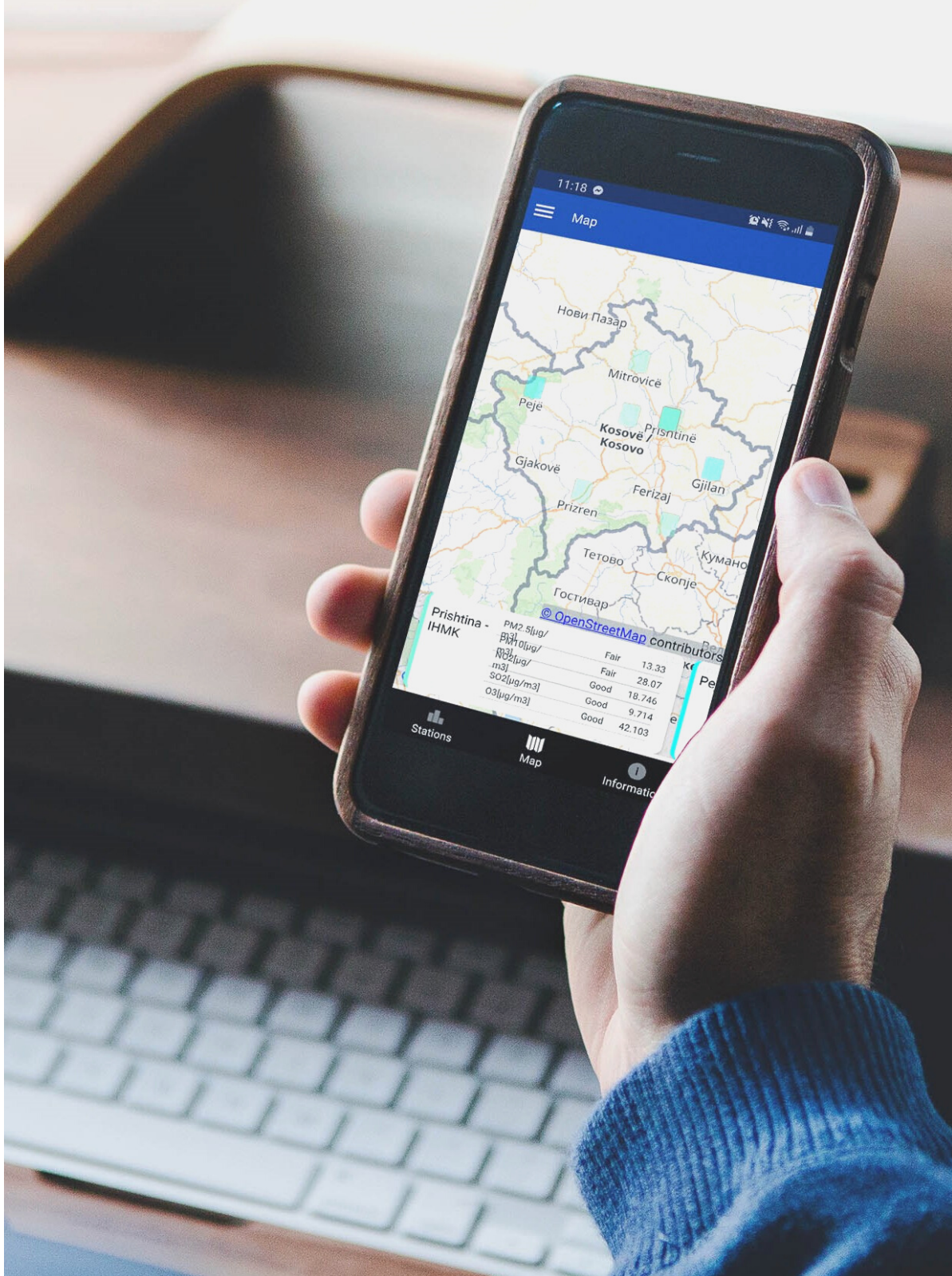




2019

RAPORT PROGRESI PËR NDOTJEN E AJRIT

Raport Progresi për Ndotjen e Ajrit

Data e botimit: nëntor 2019

© Të gjitha të drejtat e rezervuara nga Balkan Green Foundation. Të drejtat e pronësisë intelektuale janë të mbrojtura nga ligji për të drejtën e autorit dhe të drejtat e lidhura.

Asnjë pjesë e këtij botimi nuk mund të riprodhohet, të ruhet në sisteme elektronike apo të transmetohet në çfarëdo forme apo mjeti elektronik, mekanik apo tjetër, pa lejen me shkrim të botuesit.

Pa pëlqimin me shkrim, nuk lejohet përdorimi për qëllime komerciale i të gjitha raporteve të publikuara nga Balkan Green Foundation. Ju lutemi kontaktoni: **info@balkangreenfoundation.org** ose **+383 (0) 49 728-019**

Mund të na vizitoni në **www.balkangreenfoundation.org**

Balkan Green Foundation (BGF) është një iniciativë rajonale e krijuar për të mbrojtur dhe promovuar zhvillimin e qëndrueshëm në Ballkanin Perëndimor, duke u përqendruar në mënyrë specifike në një numër temash kyçe, si zhvillimi i qëndrueshëm ekonomik, mbrojtja e mjedisit, zhvillimi i energjisë dhe ndryshimet klimatike. BGF punon për të avancuar praktikën e zhvillimit të qëndrueshëm, si mënyra për të siguruar dhe maksimizuar mundësitë për të gjithë, përmes avokimit të politikave dhe zhvillimit të projektit në Kosovë dhe rajon.

HYRJE

Ajri që thithim është thelbësor për ekzistencën tonë; megjithatë, ne ndonjëherë harrojmë ndikimin që ka cilësia e ajrit në shëndetin dhe mirëqenien tonë. Ajri që thithim përmban emetime nga automjetet motorike, industria, ngrohja dhe burimet komerciale, si dhe tymin e duhanit dhe derivateve shtëpiake. Ndotja e ajrit dëmton shëndetin e njeriut, veçanërisht në ata që janë tashmë të cenueshëm për shkak të moshës së tyre ose problemeve ekzistuese shëndetësore. Dëshmitë tregojnë se ndotja e ajrit në nivelet aktuale është përgjegjëse për një ngarkesë të konsiderueshme të vdekjeve, pranimeve në spital dhe përkeqësimeve të simptomave, veçanërisht për sëmundjet kardio-respiratore. Ekspozimi ndaj ndotësve të ajrit është kryesisht përtej kontrollit të individëve, dhe kërkon veprim nga autoritetet publike në nivel kombëtar, rajonal dhe madje ndërkombëtar.

Vlerësohet se Kosova ka pasur deri në 3,800 vdekje të parakohshme deri në vitin 2016 si rezultat i ndotjes së ajrit (Agjencia Evropiane e Mjedisit, 2019). Kosova renditet e para në numrin e viteve të humbura të jetës si rezultat i vdekjeve të parakohshme. Vitet e Humbura të Jetës (VHJ) përcaktohen si vitet e mundshme të jetës së humbur për shkak të vdekjes së parakohshme. Është një vlerësim i numrit mesatar të viteve që një person do të kishte jetuar nëse ai ose ajo nuk do të vdiste para kohe. Kjo merr parasysh moshën në të cilën ndodhin vdekjet dhe vlera është më e madhe për vdekjet në një moshë më të hershme dhe më e ulët për vdekjet në një moshë më të vjetër. Analiza Mjedisore e Vendit nga Bankës Botërore (CEA) për Kosovën vlerëson se ndotja e ajrit mund të shkaktojë 852 vdekje të parakohshme, 318 raste të reja të bronkitit kronik, 605 pranime në spital dhe 11,900 vizita emergjente çdo vit. Ka ardhur koha që institucionet në Kosovë ta marrin seriozisht këtë problem.

Ndotja e ajrit është pasojë e një numri të madh politikash jo adekuate dhe kjo duhet të ndryshojë urgjentisht. Që nga janari 2019, Balkan Green Foundation, në bashkëpunim me Institutin për Politika Zhvillimore (INDEP), propozuan 13 masa që qeveria duhet të ndër marrë për të adresuar problemin e ndotjes së ajrit. Që atëherë, janë ndër marrë pesë hapa:

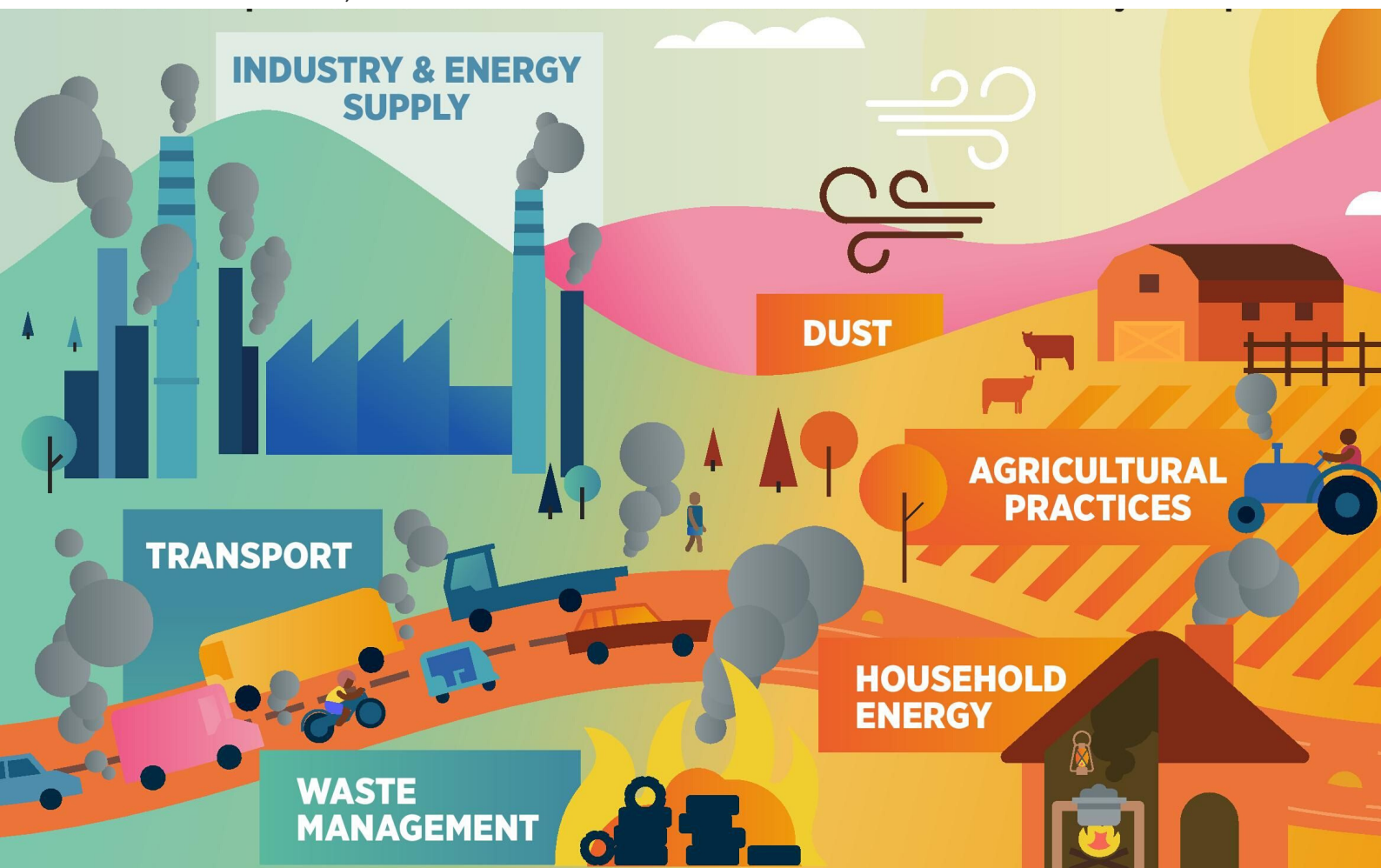
- (1)** Është krijuar baza ligjore për krijimin e Fondit të Efiçencës së Energjisë së Kosovës (FEEK) me miratimin e Ligjit për Efiçencën e Energjisë;
- (2)** Qeveria e Kosovës ka miratuar kërkesën e Ministrisë së Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor (MMPH) që në institucionet publike të mos përdoret thëngjilli për ngrohje;
- (3)** Ministria e Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor (MMPH), me mbështetjen e Bashkimit Evropian (BE), ka përmirësuar platformën e rrjetit shtetëror të monitorimit të cilësisë së ajrit në Kosovë, dhe ka lansuar një aplikacion mobil që shfaq në kohë reale të dhëna të monitorimit të cilësisë së ajrit;
- (4)** Kuvendi i Kosovës vendosi të mos e miratojë ndryshimin e propozuar të Ligjit Nr. 05/L-132 për Automjete për heqjen e kufizimit të importeve të automjeteve më të vjetër se 10 vjet; dhe
- (5)** Qendrat e kontrollit teknik detyrohen të inspektojnë dhe monitorojnë emetimet nga automjetet me përdorimin e analizuesve të shkarkimit të gazrave të automjeteve.

BURIMET E NDOTJES SË AJRIT

Në Kosovë, cilësia e ajrit përkeqësohet në zonat e zhvilluara urbane, veçanërisht në zonat industriale. Në Kosovë, ndikimi më i madh në mjedis shkaktohet nga termocentralet (TC Kosova A dhe B), transporti, Ferronikeli, Sharrceci, impiante të tjera me kapacitet të ulët dhe impiantet e ngrohjes. Një problem shumë sfidues për ndotjen e mjedisit janë edhe mbetjet industriale të trashëguara dhe deponitë e mbeturinave urbane. Meqenëse nuk është krijuar ende kadastra e ndotësve, shumë të dhëna mund të jenë vetëm të njëanshme, megjithatë, vlerësohet se këto burime kontribuojnë në një masë të konsiderueshme për mjedisin.

Sipas Ministrisë së Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor (2012), burimet e ndotjes së ajrit në Kosovë konsiderohen:

- Termocentralet (Kosova A dhe Kosova B)
- Mihjet sipërfaqësore të linjitit në minierën e thëngjillit në Sibovc
- Kompleksi industrial në Mitrovicë
- Industria e përpunimit të metaleve, jometalike dhe kimike
- Fabrika prodhuese e nikelit NewCo Ferronikeli në Drenas
- Fabrika e çimentos Sharrcem në Han të Elezit
- Industria e materialeve të ndërtimit, industria e drurit, industria e letrës, industria e tekstileve, industria e këpucëve prej lëkure, industria e gomës dhe industria ushqimore
- Aktiviteti grafik, guroret, prodhimi i asfaltit, transporti rrugor, hekurudhor dhe ajror
- Deponitë urbane dhe industriale, ndotja bujqësore dhe djegia (<60% e kosovarëve marrin shërbime për grumbullimin e mbeturinave: 75% në zonat urbane dhe 41% në zonat rurale)



Andaj, Kosovës i duhen qasje shumë të gjera për të adresuar ndotjen e ajrit dhe jo të propozojnë politika jo adekuate që bien ndesh me përpjekjet për përmirësimin e cilësisë së ajrit.

Vitin e kaluar, Balkan Green Foundation u bëri thirrje anëtarëve të kuvendit të Kosovës të mos votojnë për rritjen në 15 vjet të moshës maksimale të makinave të importuara rishtas, në mënyrë që të mbrohet mjedisi dhe ruhet shëndeti publik. BGF shprehu qëndrimin e vet se ndryshimi i Ligjit Nr. 05/L-132 do të rrisë nivelet e ndotjes të cilat raportohet se janë më të larta në periudha të caktuara të vitit, siç është sezoni i dimrit, do të krijonte shqetësime tek qytetarët. Implikime të tilla në mjedis mund të ndikojnë edhe në sigurinë dhe shëndetin e qytetarëve të Kosovës.

Për më tepër, një veprim i tillë do të ishte në kundërshtim me iniciativat në vendet e Bashkimit Evropian për uljen e emetimeve të gazrave si rezultat i automjeteve të lehta dhe të rënda. Në maj të vitit 2019, Kuvendi i Kosovës vendosi të mos e kalojë ndryshimin e propozuar të Ligjit Nr. 05/L-132 për heqjen e kufizimit të importeve të automjeteve më të vjetra se 10 vjet.

Ky hap duhet të shihet si një riafirmim i angazhimit të Kosovës në mbrojtjen e mjedisit dhe në përputhje me direktivat e Bashkimit Evropian. Duke marrë parasysh se mosha mesatare të automjeteve të regjistruar në Kosovë është mbi 18 vjet dhe nivelet e larta të ndotjes të regjistruara në periudha të caktuara brenda një viti, implikimet nga kjo iniciativë do të kishin rritur edhe më shumë shqetësimet midis qytetarëve. Përfitimet afatshkurtra nga ky vendim do të ishin minimale në krahasim me dëmin e shkaktuar nga automjetet e vjetra.

Shumë praktika të mira mund të merren nga vendet e tjera për të kontribuar në përmirësimin e cilësisë së ajrit, por Kosova duhet të veprojë më shpejt, sepse një vend i vogël si Kosova gjatë dimrit arrin të rivalizojë me cilësinë e ajrit të ndotur në qytete si Pekini, Mumbai dhe Nju Delhi.

MATJA E CILËSISË SË AJRIT

Në maj të vitit 2018, Zyra Kombëtare e Auditimit e Republikës së Kosovës zbuloi se sistemi shtetëror i monitorimit dhe raportimit, i cili menaxhohet nga Ministria e Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor dhe mekanizmat e saj, nuk u ka siguruar qytetarëve të Kosovës një pamje të vërtetë të situatës me cilësinë e ajrit, veçanërisht jo në kohë reale. Rreziku i imponuar nga një sistem i tillë monitorimi dhe raportimi konsiston në atë që stacionet e monitorimit janë jo funksionale dhe pa të dhëna veçanërisht në ato raste kur ndotja e ajrit në vend është e rëndë, dhe qytetarët nuk janë të vetëdijshëm në kohën e duhur për të marrë masat e nevojshme për të shmangur ekspozimi ndaj ndotjes së tillë të ajrit.

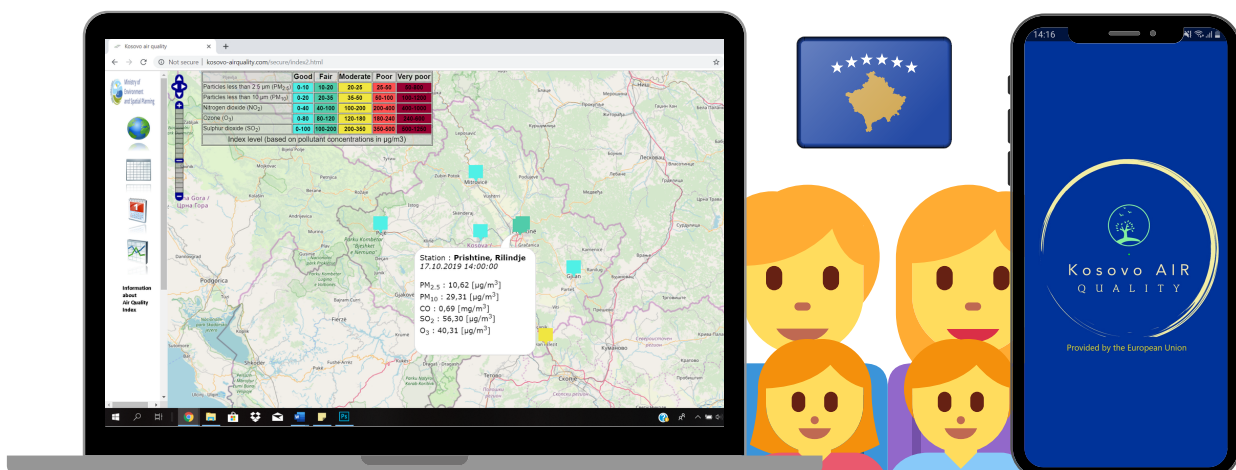
Gjatë viteve 2016 dhe 2017, parametrat e rrezikshëm për shëndetin e njeriut, siç janë grimcat e pluhurit PM10 dhe PM2.5, nuk u raportuan për muaj, dhe veçanërisht gjatë dimrit kur këto parametra i arrijnë dhe tejkalojnë vlerat maksimale. Me gjithë monitorimin dhe raportimin e mangët, në ato raste kur raportohet, vlerat e parametrat PM10 u tejkaluan deri në 400%, sipas Zyrës Kombëtare të Auditimit. Procesi i monitorimit dhe raportimit të të dhënave u pengua edhe më shumë nga çështje të tilla si mos funksionimi, zhvendosja e shpeshtë, siguria dhe dëmtimi i stacioneve që monitorojnë dhe raportojnë të dhënat për cilësinë e ajrit.

400%

tejkalmi i PM10 gjatë 2016
dhe 2017

Matjet zyrtare të cilësisë së ajrit janë kryer nga Instituti Hidrometeorologjik i Kosovës, i cili i ka publikuar të dhënat e fundit në ueb faqen **kosovo-airquality.com**. Kjo platformë formon dhe agregon rrjetin shtetëror të monitorimit të cilësisë së ajrit, i cili përfshin të dhëna në kohë reale për cilësinë e ajrit dhe që mbulojnë 7 komuna në Kosovë. Ministria e Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor dhe Zyra e BE-së në Kosovë gjithashtu kanë lansuar një **aplikacion mobil** për të paraqitur të njëjtat të dhëna për cilësinë e ajrit.

Në total, rrjeti shtetëror i Kosovës për monitorimin e cilësisë së ajrit përbëhet nga **12 stacione monitorimi të cilësisë së ajrit**, përkatësisht në Obiliq (3), Prishtinë (2), Drenas (1), Han të Elezit (1), Mitrovicë (1), Gjilan (1), Prizren (1), dhe Pejë (1). Sa i përket të dhënave në kohë reale, stacionet në Prishtinë, Mitrovicë, Gjilan dhe Han të Elezit matin PM2.5, PM10, CO, NO2, SO2, dhe O3. Stacioni në Drenas mat PM2.5, PM10, CO, NO2 dhe SO2. Stacioni në Prizren mat PM2.5, PM10, CO, SO2 dhe O3 ndërsa ai në Pejë mat PM2.5, dhe PM10. Ky është një hap përpara në përpjekjet e Kosovës për të monitoruar të dhënat e ndotjes së ajrit. Sigurisht, tani është e rëndësishme për qeverinë që të rrisë vazhdimisht numrin e stacioneve të monitorimit të cilësisë së ajrit dhe të marrë masa për të përmirësuar cilësinë e ajrit në mënyrë që të eliminohen burimet e ndotjes.



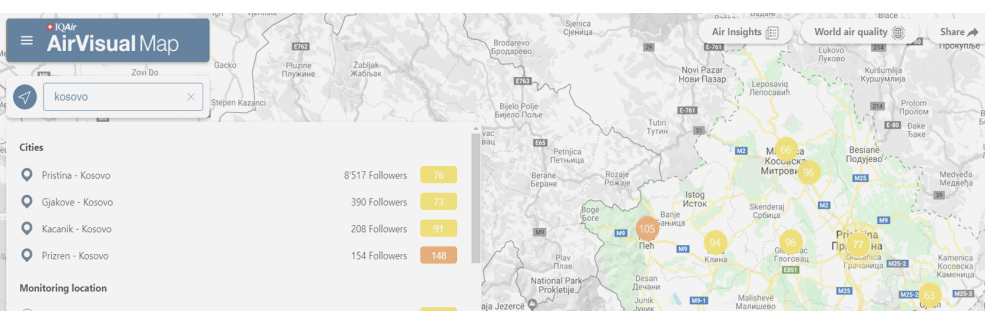
Me përjashtim të Obiliqit, të dhënat në kohë reale për ndotjen e ajrit sigurohen **vetëm për 7 komuna** në Kosovë:

- Prishtina
- Mitrovica
- Gjilani
- Hani i Elezit
- Drenasi
- Prizreni
- Peja

Shqetësues është fakti që stacionet e monitorimit të vendosura në zona të karakterizuara nga ndotje të lartë të ajrit (siç janë Obiliq, Hani i Elezit dhe Gjilani) nuk kishin të dhëna për disa nga parametrat për mbi 6 muaj gjatë vitit 2017. Është shumë rëndësi që stacioni në Obiliq të ketë raportim të të dhënave gjatë gjithë vitit, sepse ndodhet afërsi të termocentralit termik Kosova B. Në vitin 2016 dhe 2017, ky stacion është karakterizuar nga **mangësi** të mëdha në raportimin e të dhënave.

Ministria e Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor publikon të dhëna historike të ndotjes së ajrit përmes raporteve vjetore mbi gjendjen e mjedisit. Raporti vjetor më i fundit është ai i vitit 2018 ndërsa raporti mujor më i fundit mbulon periudhën dhjetor 2018 - janar 2019. Asnjë informacion nuk është në dispozicion të publikut për periudhën pas janarit 2019 (<https://mmph.rks-gov.net/publikimet/319/raportimi-i-cilesis-se-ajrit>).

Nivelet alarmante të larta të ndotjes së ajrit të regjistruara gjatë dy viteve të fundit (2017- 2018) në Kosovë, veçanërisht në Prishtinë, kanë paraqitur një kërcënim serioz për shëndetin e qytetarëve. Matjet që nxitën reagimet më të forta nga qytetarët dhe institucionet fillimisht u bënë nga Ambasada e ShBA-ve në Kosovë, e cila përdori monitorin e vet të cilësisë së ajrit që ushqen të dhëna platformën AirVisual. Në kushtet e “demokratizimit” të të dhënave për cilësinë e ajrit në Kosovë, **AirVisual** është bërë një mjet i popullarizuar në mesin e qytetarëve dhe kompanive që e përdorin për t'i bërë njohuritë në lidhje me cilësinë e ajrit më gjerësisht të arritshme për një numër të madh të njerëzve në qytete të ndryshme të Kosovës. Deri më sot (tetor 2019), ka 23 stacione të pavarura që monitorojnë 13 komuna në Kosovë për ekspozimin ndaj PM2.5. Për sa i përket përdorimit, ka rreth 10,000 përdorues të AirVisual që ndjekin të dhëna në kohë reale për ekspozimin ndaj PM2.5 në 13 komunat e Kosovës.

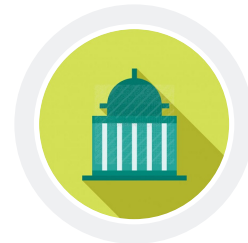


10,000

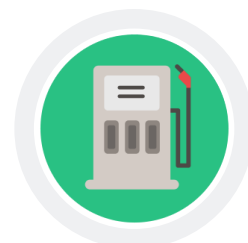
përdorues (ndjekës) nga
Kosova në AirVisual

REKOMANDIME

(1) Subjektet përgjegjëse në nivelin qendror dhe lokal duhet të sigurohen që ata kanë krijuar një kornizë ligjore gjithëpërfshirëse dhe të përditësuar, si dhe mekanizma monitorimi dhe raportimi efikas dhe të qëndrueshëm për cilësinë e ajrit në Kosovë. Duhet të zbatohet strategjia e Kosovës për cilësinë e ajrit, duhet të miratohet plani i veprimit për cilësinë e ajrit dhe ligji për mbrojtjen e ajrit nga ndotja, si dhe duhet të përgatiten dhe miratohen planet e cilësisë së ajrit për zonat në të cilat nivelet e ndotësve që dukshëm i tejkalojnë vlerat kufitare me një diferencë të gjerë, veçanërisht në dimër.



(2) Zbatimi i një akcize prej 20 euro cent/litër për karburant dizel. Djegia e një litri benzinë lëshon 2.9 kilogramë CO₂, ndërsa e njëjta sasi diesel lëshon 3.1 kilogramë CO₂. Kosova importon rreth 500 milion litra karburant në vit, si rezultat, djegia e këtyre karburanteve prodhon rreth 1.5 milion ton CO₂ në vit. Prandaj, zbatimi i një akcize prej 20 cent/litër do të bënte që karburanti diesel të bëhet më i shtrenjtë dhe të zvogëlohet kërkesa duke marrë parasysh aspektin e ndotjes së mjedisit të përdorimit të tij.



(3) Reformimi i transportit publik në Kosovë. Dekurajimi i përdorimit të veturave duhet të bëhet duke u ofruar alternativa cilësore të transportit. Kjo duhet të përfshijë jo vetëm transportin brenda qyteteve, por edhe ndërmjet tyre. Një pjesë e madhe e bllokimeve në kryeqytet shkaktohet nga veturat që vijnë nga qytete të tjera. Transporti urban duhet të reformohet dhe përmirësohet në mënyrë që të sigurojë ardhjen në kryeqytet në një transport publik të organizuar, ndërkohë që dekurajon përdorimin e veturave private. Komuna e Prishtinës duhet ta trajtojë urgjentisht çështjen e korsive të biçikletave dhe lëvizjen e këmbësorëve si pjesë e Plani i Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban të Prishtinës (PMQU).



(4) Heqja e akcizës dhe e taksës doganore për veturat e reja dhe ato që plotësojnë standarde më të larta se Euro 6; Dyfishimi i akcizës për veturat më të vjetra që nuk plotësojnë Euro 6; Asnjë taksë e vlerës së shtuar për makinat elektrike dhe hibride; Taksa në rritje për taksën e përdorimit të rrugës dhe taksën e mjedisit sipas peshës së automjetit, llojit të motorit dhe kilometrazhit të kaluar; dhe rritja cilësisë së derivateve për të përmirësuar cilësinë e ajrit në vend. BGF bën thirrje Ministrisë së Infrastrukturës dhe Transportit (MIT) të zbatojë udhëzimin administrativ për kontrollimin dhe matjen e emetimit të gazrave të automjeteve.



(5) Zgjerimi i zonave mjedisore nëpër të gjitha qytetet e Kosovës ku ndalohet kalimi me makinë. Qendrat më të mëdha urbane në Kosovë duhet të kenë zona mjedisore në qytet ku ndalohet hyrja me makinë. Sidoqoftë, kjo masë duhet të jetë më afatgjatë, sepse jo vetëm që mbrohet mjedisi, por edhe do të hapet rruga për përdorimin e biçikletave dhe përmirësimin e transportit publik, që janë të dyja forma ekonomikisht të qëndrueshme.



(6) Taksë e dedikuar ekologjike e kategorizuar sipas ndikimit mjedisor. Taksa ekologjike nuk trajtohet si një taksë e veçantë. Kur regjistrojmë makinat tona, ne paguajmë në emër të mbrojtjes së mjedisit, por kjo shumë shkon në buxhetin e përgjithshëm të shtetit i cili disbursohet më pas diku tjetër. Në të njëjtën kohë, ne kërkojmë një kategorizim të pagesës së kësaj takse. Si është e mundur të paguhet e njëjta shumë për një makinë me 20,000 kilometra në vit në krahasim me atë që ka 8,000 kilometra në vit? Kategorizimi i taksës duhet të përfshijë edhe moshën, llojin e karburantit të përdorur, motorin, etj.



(7) Monitorim i vazhdueshëm dhe transparent i filtrave të termocentraleve. Qytetarët duhet të informohen dhe të vetëdijesohen në kohë reale për nivelin e emetimeve nga termocentralet, për gjendjen e mbeturinave industriale dhe rreziqet e ndotjes gjatë periudhave të ndryshme gjatë gjithë vitit. Informacioni mbi nivelin e emetimeve dhe për punën e filtrave është thelbësor për të mbrojtur dhe përjashtuar çdo dyshim se dikush është duke i fikur filtrat për të siguruar më shumë prodhim.



(8) Taksa më të larta për pajisjet joefikase. Qeveria e Kosovës duhet të ndërmarrë të gjitha masat e nevojshme që pajisjet efiçiente të energjisë të jenë konkurruese me ato që nuk janë. Kjo do të thotë që përveç lehtësimit fiskal në pagesa për pajisje efiçiente, duhet të jetë e kundërta për ato pajisje që nuk janë efiçiente. Në tregun kosovar duhet të eliminohen llambat joefiçiente! Në të njëjtën kohë, është e nevojshme një skemë e re e taksës së ngritur në lidhje me pajisjet elektrike dhe përdorimin e tyre të energjisë.



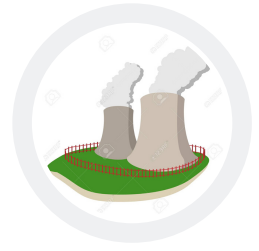
(9) Funkcionalizimi i Fondit të Efiçencës së Energjisë i cili do të promovonte masa të efiçencës dhe do t'u ndihmonte qytetarëve të investojnë në shtëpitë e tyre. Një numër i madh i shtëpive në Kosovë janë të pajisura me pajisje joefiçiente, dhe gjithashtu kanë mungesë të izolimit të duhur termik. Edhe nëse Qeveria thotë se ka mungesë të dhënash për të arritur në një konkluzion të tillë, fakti i mos disponimit të të dhënave nga ana e Qeverisë është një çështje në vetvete që duhet të adresohet menjëherë.



(10) Një program pesë-vjeçar që ndalon përdorimin e thëngjillit për ngrohje. Ndalimi i thëngjillit si lëndë djegëse për ngrohje në ndërtesat industriale, banesore dhe publike, si dhe gjetja e zgjidhjeve të tjera alternative për ngrohje, duhet të jenë një prioritet afatmesëm i Qeverisë së Kosovës Vetëm pas krijimit dhe funksionalizimit të Fondit të Efiçencës së Energjisë, Qeveria duhet të shpallë një program pesë-vjeçar që ndalon çdo sistem të ngrohjes që përdor thëngjill në Kosovë. Masat e kombinuara të efikasitetit, sistemet e ngrohjes qendrore, ndalimi i nxjerrjes së paligjshme të thëngjillit, dhe programet që krijojnë vende të gjelbra pune, duhet të koordinohen në atë mënyrë që t'i japin kuptim kësaj politike pesë-vjeçare.



(12) Anulimi i kontratës për ndërtimin e termocentralit “Kosova e Re” dhe rritja e investimeve në energjinë e ripërtërishme. Qeveria e Kosovës duhet të tregojë vullnetin politik për ta shndërruar sistemin energjetik në hap me Evropën dhe jo ta vendosë thëngjillin si bazë për zhvillimin e energjisë në të ardhmen. Ndërtimi i një termocentrali tjetër me thëngjillit shkatërron konkurrencën e tregut, shuan shpresat për përmirësimin e mjedisit dhe minon të ardhmen evropiane të Kosovës.

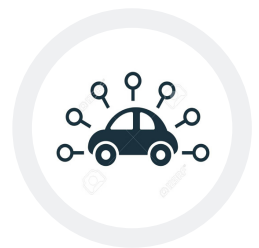


ÇFARË MUND TË BËNI

Qeveria e Republikës së Kosovës, së bashku me institucionet e tjera në vend, duhet të adresojnë seriozisht problemin e ndotjes së ajrit. Politikat e pjesshme dhe ad-hoc, nuk do të japin rezultatet e kërkuara. Fatkeqësisht, shumica e këtyre masave janë politika që ne i kemi kërkuar prej vitesh. Ka ardhur koha që interesi publik të vihet mbi agjendat personale, partiake dhe politike. Kosova është vendi i të gjithë atyre që jetojnë dhe i të gjithë atyre që ende nuk kanë lindur.

Por njerëzit nuk duhet të presin vetëm për veprime nga Qeveria, pasi edhe secili nga ne mund të ndërmarë individualisht veprime për ta pakësuar pak ndotjen e ajrit:

(1) Zgjidhni një udhëtim më të pastër - ndani makinën, përdorni transportin publik, biçikletën ose ecni sa herë të jetë e mundur. Qytetet e Kosovës kanë tendencë të mbingarkohen me vetura. Vlen të dihet se trafiku i ngadaltë në lëvizje lëshon më shumë ndotje sesa kur makinat lëvizin me shpejtësi autostradash. Andaj, përdorimi më i madh i transportit publik (për distanca më të gjata), ecja dhe biçikleta për ato më të shkurtra, do të zvogëlojnë numrin e makinave në rrugë dhe për këtë arsye ulin edhe ndotjen e ajrit.



(2) Nëse duhet të vozitni, atëherë kujdesuni për makinën tuaj. Kryerja e serviseve të rregullta, ndërrimi i vajit kur duhet dhe fryrja e gomave në nivelin e duhur mund të përmirësojnë kilometrazhin dhe të zvogëlojnë emetimet.



(3) Kurseni energji - në shtëpi, në punë, kudo. Kursimi i energjisë nuk do të ndodhë vetëm për shkak të çmimeve të energjisë elektrike, por edhe për shkak të vetëdijesimit për burimin kryesor të energjisë elektrike në Kosovë - qymyrin/linjitin (lloji më i pistë i qymyrit), i cili është një nga ndotësit kryesorë.



(4) Kërkoni pajisje më efikase kur blini pajisje shtëpiake ose zyre - Përdorimi i pajisjeve me efikasitet të energjisë minimizon shfrytëzimin e burimeve natyrore. Këto burime përfshijnë kryesisht qymyr dhe ujë.

(5) Mirëmbani shporetin ose kaminin tuaj me dru - Nëse posedoni një shporet ose kaminë me dru, sigurohuni që ta mirëmbani siç duhet. Kur digjet dru zjarri në shporet, djegia jo e plotë shpesh lëshon grimca të një madhësie shumë të vogël (më pak se 2.5 mikrometër). Këto grimca të vogla janë më të dëmshmet për traktet tona të frymëmarrjes, sepse mund të futen lehtë në mushkëri, dhe sajë përmasave të tyre të vogla madje mund të hyjnë në rrjedhën tonë të gjakut. Sigurohuni që të mos digjini dru me ngjyra, ngjitës ose veshje tjetër, sepse mund të lëshojë toksina shtesë në ajër.



(6) Konsumoni më pak dhe ricikloni - riciklimi, konsumimi më i vogël dhe të menduarit dy herë para se të blini sende të reja janë gjëja më e mirë që mund të bëni për mjedisin dhe cilësinë e ajrit. Nëse keni nevojë të blini produkte të reja, cilado qofshin ato, mbështesin kompanitë vendase.



(7) Shmangni djegien e gjetheve, plehrave dhe materialeve të tjera - shumica e njerëzve që i djegin mbeturinat e tyre nuk e kuptojnë sa e dëmshme është kjo praktikë për shëndetin e tyre dhe mjedisin. Studimet tregojnë se djegia e gjetheve, plehrave dhe materialit tjetër është shumë më e dëmshme nga sa mendojnë njerëzit. Mbeturinat që digjen prodhojnë sasi të dëmshme dioksinash, një grup kimikatesh shumë toksike që vendosen në kulturat bujqësore dhe në rrugët ujore, prej ku përfundimisht përfundojnë në ushqimin tonë dhe ndikojnë në shëndetin tonë.



(8) Mbillni drunjtë - Drunjtë njihen si filtra natyrorë të ajrit. Përveç heqjes së grimcave, drunjtë edhe ulin nivelin e dioksidit të azotit, dioksidit të squfurit, dioksidit të karbonit dhe monoksidit, ozonit, benzenit dhe dioksinës. Disa nga drunjtë “pastrues të ajrit” më të efektshëm janë specie me rritje të madhe dhe me gjethe, siç janë: lisi, frashëri i zakonshëm, ginkgo biloba, specie të ndryshme bliri dhe vidhi. Por drunjtë nuk janë vetëm filtra natyrorë të ajrit; ato gjithashtu i ulin temperaturat e verës me disa gradë. Edhe ulja më e vogël e temperaturës mund të bëjë një ndryshim të vërtetë në mbajtjen e ajrit të pastër, sepse shumë përbërës dhe kimikate që formojnë ozonin në tokë janë të varura nga temperatura. Kjo do të thotë që ato shndërrohen në ndotës vetëm kur temperatura në natyrë arrin nivelin e caktuar. Për më tepër, temperaturat më të ftohta janë më të rehatshme për mirëqenien tonë, çka i bën drunjtë një zëvendësim të shkëlqyeshëm për kondicionerët që kërkojnë energji.



Të gjitha këto zgjidhje mund të ndihmojnë në zbutjen e ndikimit të sjelljes sonë në cilësinë e ajrit tonë, megjithëse ato padyshim që do të duhet të kombinohen me veprime kombëtare për pastrimin e ajrit tonë. Njerëzit kanë të drejtë të jetojnë në një mjedis të shëndetshëm, të pastër dhe të sigurt. Kështu, realizimi i të drejtave mjedisore në Kosovë do të zhvendoset nga teoria në praktikë.

REFERENCAT

Agjencia Evropiane e Mjedisit. (2019). Cilësia e ajrit në Evropë, 2019. Marrë nga: <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2019>

Banka Botërore. (2013). Kosova - Analiza Mjedisore e Vendit. Marrë nga: <http://documents.worldbank.org/curated/en/282361468047686579/Kosovo-Country-Environmental-Analysis-CEA>

Gazeta Zyrtare e Republikës së Kosovës. (2019). Ligji Nr. 06/L-079 për Eficiencën e Energjisë. Marrë nga: <https://gzk.rks-gov.net/ActDetail.aspx?ActID=18216>

Instituti Hidrometeorologjik i Kosovës. (2019). Rrjeti Shtetëror i Monitorimit të Cilësisë së Ajrit. Marrë nga <http://ihmk-rks.net/?page=1,5>

Ministria e Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor. (2012) Raporti i gjendjes së ajrit: http://www.ammk-rks.net/repository/docs/raporti_i_ajrit__anglisht_18122012.pdf

Oda Ekonomike Amerikane në Kosovë. (2019) OEK i kërkon Kuvendit të mos lejojë importin e automjeteve më të vjetër se dhjetë vjet. Marrë nga: <https://www.amchamksv.org/amcham-urges-the-assembly-not-to-allow-the-import-of-vehicles-older-than-ten-years/>

Zyra Kombëtare e Auditimit e Republikës së Kosovës. (2018). Raporti i Auditimit të Performancës: Mekanizmat institucionalë për aranzhimin ligjor, monitorimin dhe raportimin mbi cilësinë e ajrit. Marrë nga: http://www.zka-rks.org/wp-content/uploads/2018/05/Report_air-quality_eng.pdf

Ministria e Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor. (2019) Cilësia e ajrit në Kosovë. Marrë nga: <http://www.kosovo-airquality.com/secure/index2.html>

AirVisual (2019). Indeksi i cilësisë së ajrit në Prishtinë (ICA) dhe ndotja e ajrit me PM2.5. Marrë nga: <https://www.airvisual.com/kosovo/pristina>

Instituti GAP. (2017). Ekonomia e veturave. Marrë nga: <http://veturat.institutigap.org>

Mott MacDonald. (2019). Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane në Prishtinë (PLQU). Marrë nga: http://prishtinaonline.com/uploads/sump_pristina_final_report_en_a.pdf

The Scientist (2019). Pemët testohen si kurthe të ndotjes. Marrë nga: <https://www.the-scientist.com/news-opinion/trees-tested-as-pollutant-traps-65940>

The National Academies Press. (1991). Kimia atmosferike e ozonit dhe pararendësve të tij. Marrë nga: <https://www.nap.edu/read/1889/chapter/7>

Me përkrahjen e: Heinrich Böll Stiftung



Përmbajtja e këtij botimi është përgjegjësia e vetme e Balkan Green Foundation dhe nuk mund të merren në asnjë mënyrë si pasqyrim i pikëpamjeve të Heinrich Böll Foundation.