

Preportr

Ajri kërcënim
për jetën



Ndotja e ajrit në Kosovë po shkakton pasoja të shumta.

760 njerëz vdesin çdo vit në Kosovë për shkak ndotjes së ajrit, ndërkaq kostoja ekonomike arrin mbi 240 milionë euro. Ndotja nga përdorimi i qymyrit dhe qarkullimi i automjeteve konsiderohen si burimet kryesore të ndotjes. Në Kosovë janë të regjistruara 562 mijë e 426 automjete. Prej tyre 108,975 janë prodhuar para vitit 1990. Shkaktarë të ndotjes së ajrit janë edhe derivatet jociësore. Sistemi ekzistues i kontrollit dhe monitorimit të cilësisë së derivateve të naftës nuk siguron cilësinë e importeve dhe atë të tregut të brendshëm. Edhe në rastet kur identifikohen derivate jociësore – ato nuk asgjësohen

Besnik Boletini, Qëndrim Bunjaku

Ndotja e ajrit paraqet kërcënim të vazhdueshëm për jetën e qytetarëve të Kosovës. Konsiderohet se gjatë stinës së dimrit arrihet niveli më i lartë i ndotjes si për shkak të kushteve atmosferike ashtu edhe si pasojë e përdorimit të qymyrit, drurit dhe peletit për ngrohje.

Sipas njohësve të fushës së mjedisit, por edhe raporteve të institucioneve shtetërore, ndotësit kryesorë në Kosovë janë: Termocentralet (Kosova A dhe B), ndotja nga qarkullimi i automjeteve, minierat e hapura të linjtit, kompleksi industrial në Mitrovicë Trepça, Ferronikeli në Drenas, Fabrika

e çimentos Sharrcem në Han të Elezit, sistemet e ngrohjes qendrore (Prishtinë, Gjakovë dhe Mitrovicë), industrinë për prodhimin e materialeve bazë të asfaltit dhe gurthyesit, etj.

Këto burime ndikojnë që shumë qytete të Kosovës për qindra ditë ta kenë ajrin shumë të ndotur. Sipas raportit vjetor të Agjencisë për Mbrojtjen e Mjedisit të Kosovës (AMMK) për gjendjen e ajrit për vitin 2019, në të gjitha stacionet janë regjistruar 535 ditë me tejkalime të ndotjes me PM10 (grimca të imëta të pluhurit). Raporti thekson se janë shqetësuese emetimet ndotëse shkarkuese nga Termocentralet Kosova A dhe B.

DITËT ME TEJKALIME PËR GRIMCAT E IMËTA TË PLUHURIT
PM10 NË VITIN 2019

Stacioni	Janar	Shkurt	Mars	Prill	Maj	Qershor	Korrik	Gusht	Shtator	Tetor	Nëntor	Dhjetor	Viti 2019
IHMK	15	11	7	3	0	0	0	0	0	8	1	6	51
Rilindje	8	4	1	2	0	0	0	0	0	3	0	11	29
Obiliq	22	12	10	8	0	0	0	0	0	10	0	10	72
Dardhishtë	13	9	6	8	0	0	0	0	0	8	0	9	53
Palaj	7	4	1	2	0	0	0	0	0	5	0	1	20
Drenas	14	4	0	0	0	0	0	0	0	3	0	12	33
Mitrovicë	17	8	1	4	0	0	0	0	0	6	0	12	48
Pejë	22	12	5	0	0	0	0	0	0	0	10	14	63
Prizren	21	7	0	2	0	0	0	0	0	4	9	16	59
Hani i Elezit	13	7	10	1	0	0	0	0	0	3	2	6	42
Gjilan	27	20	5	0	0	0	0	0	0	0	7	6	65
Brezovicë	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totali	179	98	46	30	0	0	0	0	0	50	29	103	535

Burimi: Raporti vjetor për gjendjen e ajrit për vitin 2019 - AMMK

“Emetimet e pluhurit në ajër janë shumë të larta, veçanërisht nga Termocentrali Kosova B, vlera këto të cilat arrijnë deri në 15 herë më të larta sesa standardi i lejuar. Shkarkimet e SO₂ (dyoksidi i sulfurit) dhe NO_x (oksidet e azotit) nga dy termocentralet gjatë vitit 2019 kanë qenë mbi vlerën e lejuar sipas standardeve”, thuhet në këtë raport.

Sipas Udhëzimit Administrativ për Normat e Cilësisë së Ajrit, normat e lejuara për PM10 janë deri në 35 ditë tejkalime gjatë një viti kalendarik.

Mentor Shala, zyrtar në Institutin Hidrometeorologjik të Kosovës, thotë se ky institut në 12 pika statike dhe një mobile monitoron dyoksidin e sulfurit, monoksidin e karbonit, dyoksidin e azotit, ozonin si dhe grimcat e pluhurit PM2.5 dhe PM10.

Ai tregon se për të pasur edhe një rezultat më të saktë, maten edhe parametrat meteorologjikë siç janë drejtimi dhe shpejtësia e erës, lagështia dhe presioni i ajrit si dhe të reshurat atmosferike.

“Kur flasim për grimcat PM2.5 dhe PM 10, është fjala për grimcat e pluhurit me diametër deri në 10 mikrometër

dhe ato me madhësi deri në 2.5 mikrometër. Këto janë si burim i ndotjes nga industritë, amvisëritë, siç është djegia e qymyrit, pastaj transporti dhe kualiteti i naftës, ndërtime, pastrimi i rrugëve e kështu me radhë”, thotë Shala.

Sipas Strategjisë për Mbrojtjen e Mjedisit 2013-2022, ndotja e ajrit në zonat urbane dhe veçanërisht në zonat industriale vlerësohet të jetë e lartë. Aktualisht, shkaktarët më të mëdhenj të kësaj ndotjeje janë termocentralet, impiantet me djegie të madhe (metalurgjia, minierat, prodhimtaria e çimentos), sektori i transportit, impiantet me djegie të vogël, aktivitetet bujqësore, mbeturinat shtëpiake dhe vendet që përdoren për djegien e mbeturinave.

Sipas kësaj strategjie, sfida kryesore për zvogëlimin e shkarkimeve të emetimeve në ajër janë kufizimet financiare të kompanive për të investuar në teknologjitë e tyre për t’i zvogëluar ato si në sektorin publik ashtu edhe në atë privat. “Po ashtu, ndihet mungesa e koordinimit dhe harmonizimit të planeve dhe programeve në mes subjekteve dhe autoriteteve kompetente në zbatimin e legjislacionit”, thuhet ndër të tjera në këtë strategji.

Raporti për vendin i Komisionit Evropian i publikuar

në tetor të vitit 2020 thotë se cilësia e ajrit vazhdon të paraqesë kërcënim të madh për shëndetin dhe se autoritetet dështuan të miratojnë dhe të zbatojnë masa për ta përmirësuar cilësinë e ajrit, veçanërisht përmes planit të zvogëlimit të emetimeve.

“Strategjia e cilësisë së ajrit ende nuk është zbatuar, ndotja e pakontrolluar, sidomos ajo nga termocentralet e vjetërsuara, ngrohja shtëpiake, trafiku, emetimet industriale dhe djegia e mbeturinave dhe materialeve të tjera toksike, kërkon masa urgjente”, thuhet ndër të tjera në këtë raport.

Raporti thekson se masat për të zbatuar ndalimin e përdorimit të qymyrit për ngrohje nuk janë efektive, ndërsa subvencionet duhet të futen për të stimuluar forma të tjera të ngrohjes. “Planet sa i përket cilësisë së ajrit ende nuk janë përgatitur për zonat në të cilat nivelet e ndotësve tejkalojnë qartazi vlerat kufitare, por ka pasur progres në monitorimin e cilësisë së ajrit në kohë reale”.

Edhe në raportet e viteve paraprake të Komisionit Evropian, gjendja e cilësisë së ajrit është paraqitur pothuajse e njëjtë.

Ndotja nga KEK-u

Një nga burimet më të mëdha të ndotjes në Kosovë është qymyri. Të dy termocentralet e Korporatës Energjetike të Kosovës prodhojnë energji me qymyr, gjë që ndikon në ndotjen e mjedisit të vendbanimeve të shumta, sidomos atyre përreth këtij kompleksi.

Vazhdimisht ka pasur ankesa për ndotje të madhe të ajrit nga qytetarë që jetojnë në Komunën e Obiliqit dhe komunat fqinje.

Qytetarët e Fushë Kosovës ankohen se gjatë natës ndihet më shumë tymi që lirohet nga termocentralet e KEK-ut. Naser Bytyqi, qytetar i Fushë Kosovës, thotë se ka një

dallim shumë të madh mes cilësisë së ajrit gjatë ditës dhe gjatë natës.

“Diçka po bëjnë në KEK, po thonë se po i ndalin filtrat, pasi që pas orës 22 tymi ndihet shumë, aq sa nuk mundesh as dritaret t’i lësh hapur. Ndodh që ndonjëherë t’i harrojmë dritaret hapur dhe e gjithë banesa mbushet me tym. Kjo duhet të hetohet nga institucionet që janë kompetente”, thotë ai.

Preportr e ka pyetur KEK-un lidhur me këtë çështje, por nga kjo ndërmarrje thonë se elektrofiltrat nuk ndalen gjatë natës.

“Ndalja e elektrofiltrave ndodh vetëm në rastet e veçanta kur bëhet startimi i bllokut, ku zakonisht ndezja në orët e para (për një periudhë kohore prej 2-3 orë) bëhet me mazut dhe për arsye teknike nuk ka mundësi të futen në funksion elektrofiltrat. Në momentin që arrihet nxehtësia e paraparë dhe djegia fillon të bëhet me qymyr menjëherë futen në funksion elektrofiltrat”, thotë Skënder Bucolli, zëdhënës i KEK-ut.

“Aleanca e Shëndetit dhe Mjedisit”, e cila përbëhet nga 70 organizata, në vitin 2016 ka publikuar një raport lidhur me ndikimin e termocentraleve në shëndetin e njeriut.

Në raportin “fatura e papaguar shëndetësore – si na sëmurin termocentralet me qymyr në Ballkanin Perëndimor”, për Kosovën thuhet se dy termocentralet ekzistuese me qymyr krijojnë kosto të mëdha shëndetësore, jo vetëm për qytetarët e Kosovës por edhe atyre të rajonit.

Sipas raportit, për shkak të ndotjes së ajrit nga termocentralet me qymyr në Kosovë shkaktohen rreth 370 vdekje të parakohshme në vit. Raporti thekson se termocentralet me qymyr emetojnë me mijëra tonë agjentë ndotës të ajrit çdo vit, duke sjellë një kontribut të konsiderueshëm në ndotjen e ajrit në

Për shkak të ndotjes së ajrit

nga termocentralet me qymyr në Kosovë
shkaktohen rreth

370 vdekje

të parakohshme në vit

Raporti: Fatura e papaguar shëndetësore – HEAL

Kosovë, por edhe në rajonin e Ballkanit dhe më gjerë.

“Termocentralet ekzistuese në Kosovë shkaktojnë prej 70 deri në 169 milionë euro në vit kosto shëndetësore për banorët dhe qeveritë në rajon. Për shkak të distancës së madhe të udhëtimit të ndotësve në ajër, termocentralet në Kosovë i krijojnë Evropës një kosto totale shëndetësore prej 144 deri 352 milionë euro në vit”, thuhet në raport.

Aty theksohet se kjo ndodh për shkak se erërat e transportojnë tymin e qymyrit disa qindra kilometra, duke shkaktuar ndotje të ajrit përtej kufijve. Sipas raportit, termocentralet në Kosovë punojnë kryesisht me standarde të ulëta mjedisore dhe krijojnë nivele të larta emetimesh ndotëse dhe ndikime të mëdha negative në shëndet.

“Kosova A dhe B janë emetuesit më të mëdhenj në Evropë me një total prej 7500 tonësh PM2.5 (grimca të imëta të pluhurit) në vit. Këto njësi emetojnë katër herë më shumë PM2.5 sesa shumica e termocentraleve me qymyr në Ballkan dhe rekordin e emetimeve e mban Njësia 5 e termocentralit Kosova A që emeton nëntë herë më shumë PM2.5 sesa mesatarja e termocentraleve të Ballkanit”, thuhet ndër të tjera në raport.

Sipas po këtij raporti, termocentrali Kosova B është një prej emetuesve më të mëdhenj të gazeve NOx (oksidet e azotit) në Ballkan, me 14520 tonë në vit. Ky termocentral emeton tri herë më shumë NOx sesa mesatarja e termocentraleve të Ballkanit.

Kjo aleancë e organizatave rekomandon që të rishikohen planet kombëtare të energjisë që të reduktohet mbështetja te qymyri dhe që ky ndotës në fund të nxirret gradualisht nga përdorimi, si dhe të rriten investimet në energjinë e ripërtërishme. Kjo përbën një mundësi të madhe për parandalimin e ndikimeve shëndetësore në Kosovë.

Por Skender Bucolli, zëdhënës në KEK, thotë se kjo ndërmarrje nuk është ndotësi kryesor në Kosovë dhe se në vazhdimësi është duke ndërmarrë hapa dhe duke investuar në zvogëlimin e ndotjes nga stabilimentet me të cilat operon.

Ai thotë se KEK-u operon pa ndërprerje dhe si rrjedhojë edhe shkarkimet nga termocentralet janë konstante dhe se termocentralet nuk mund të ndotin sot më shumë se dje apo para një jave.

Bucolli thotë se në vitin 2014 janë eliminuar të gjithë shkaktarët kryesorë që kanë krijuar ndotje. Investimet sipas tij kanë arritur në mbi 60 milionë euro dhe ato janë fokusuar edhe në vendosjen e elektrofiltrave të rinj në blloqet 3, 4 dhe 5 të termocentralit ‘Kosova A’.

Ai ka thënë se sfiduese ka qenë ndërrimi i elektrofil-

“Strategjia e cilësisë së ajrit ende nuk është zbatuar, ndotja e pakontrolluar, sidomos ajo nga termocentralet e vjetërsuara, ngrohja shtëpiake, trafiku, emetimet industriale dhe djegia e mbeturinave dhe materialeve të tjera toksike, kërkon masa urgjente”

Raporti i vendit për Kosovën i Komisionit Evropian

trave në termocentralin Kosova B.

Në këtë termocentral BE-ja tashmë ka inauguruar investimin prej 76.4 milionë eurove për ndërrimin e elektrofiltrave dhe reduktimin e pluhurit dhe Denox-it (oksidet e azotit).

“Ka filluar faza e parë drejt ndërrimit të elektrofiltrave dhe zvogëlimit të gazrave nga termocentrali “Kosova B”, të cilat do të jenë në normat dhe standardet e BE-së. Sipas planifikimeve në njësinë B-1, ky projekt do të përfundojë në fund të këtij viti, ndërsa në njësinë B-2 në fund të vitit 2021”, ka thënë Bucolli.

Tejkalime të jashtëzakonshme gjatë dimrit

Gjatë sezonit të dimrit në pazaret e qyteteve të ndryshme shitet qymyr për ngrohje. Sipas njohësve të fushës së mjedisit, qymyri që përdoret për ngrohje shkakton shumë ndotje sepse përmban shumë lagështi.

Illir Morina, kryeshef i Agjencisë për Mbrojtjen e Mjedisit të Kosovës (AMMK), thotë se djegia e qymyrit për ngrohje gjatë dimrit shkakton ndotje me pasoja të shumta. Ai thotë se kur e bëjnë analizën e qymyrit ose hirit të drurit, del se ka hekur, nikel, kron dhe bakër.



“Këto janë grimca që përzihen, mund të shihen nga largësia, por me sy nuk shihen”, thotë Morina.

Ai na shpjegon arsyet përse gjatë stinës së dimrit ajrit ndotet më shumë dhe është më i rrezikshëm për shëndetin e njeriut.

“Kur dimrit bëhet ftohtë dhe ulen temperaturat, fillon ndezja e stufave, edhe automjetet harxhojnë më shumë, gazrat dhe pluhurat lirohen më shumë. P.sh në mes të Prishtinës nuk është një ndotje vetëm nga një qebaptore apo vetëm nga KEK-u, por janë të gjitha ndotjet e munda dhe ato përzihen mes vete dhe na japin një element krejtësisht tjetër që është i dëmshëm për frymëmarrje, për lëkurë, për bimë, për kafshë, është kancerogjene”, thotë Morina.

Ai thotë se problemi kryesor gjatë dimrit është shfrytëzimi i qymyrit të Kosovës i nxjerrë në forma primitive nga qytetarë të ndryshëm, që vijnë e shesin qymyr me lagështi deri në 40 për qind. Ky qymyr, sipas tij, ka një koeficient të hirit 18-22 për qind dhe liron shumë gazra të dëmshme.

“Është shumë i dëmshëm për qytetarët brenda shtëpisë. Ata që e përdorin çdo vit qymyrin janë të rrezikuar nga

forma të ndryshme të kancerit, sidomos në mushkëri. Gjithashtu problem paraqesin edhe dëmet që bëhen në krejt lagjen. Kemi pasur ankesa nga qytetarët ndaj fqinjëve të tyre për shkak të përdorimit të qymyrit”, thotë Morina.

Në vitet paraprake prania e qymyrit në treg ka qenë shumë e madhe edhe për faktin se deri në vitin 2018, Korporata Energjetike e Kosovës (KEK) u jepte rreth 5 mijë punëtorëve të saj nga 10 tonë qymyr, që nxirret nga mihjet me të cilat furnizohen termocentralet.

Aktualisht djegia e qymyrit është ndaluar për institucionet publike si shkollat, spitalet etj. Ilir Morina thotë se shitja duhet të ndalohet në gjithë vendin.

Por shitja e qymyrit vazhdon në pazaret e Kosovës. Preportr ka vërejtur se shitja e qymyrit po bëhet në pazaret e Fushë Kosovës. Kamionë të shumtë të ngarkuar me qymyr shiten buzë rrugës në fshatin Bresje të Fushë Kosovës dhe në afërsi të pazarit të veturave.

“Ky kamion i ka tre kubikë qymyr të pacopëtuar dhe është prej më të mirëve i nxjerrë në Zhilivodë, çmimin e ka 110 euro”, thotë një nga shitësit.

Gjithashtu shitja e qymyrit vazhdon të bëhet edhe në internet. Në shumë faqe të marketingut mund të gjenden njoftime për shitjen e qymyrit.

Ekologu Shyqri Dumani thotë se djegia e qymyrit është riaktualizuar në Prishtinë dhe nuk mund të mohohet se nuk ndot, por nuk është vetëm ndotja e qymyrit, por është edhe djegia e drurit, peletit dhe djegia e gazit. Ai thotë se djegia e qymyrit është vërejtur më shumë për shkak të aromës që prodhon.

“Ne kemi tani peletin në treg i cili importohet nga Serbia dhe vendet tjera, që është pelet i kualitetit shumë të dobët. Po ta analizosh aty gjen edhe masa plastike dhe masa të gomës dhe masa të tjera, sepse në Kosovë nuk bëhen analiza kimike të këtyre produkteve”, thotë Dumani.

Vërtetohet ndotje e madhe nga automjetet

Në vazhdimësi ndër vite ka pasur debate për burimet kryesore të ndotjes në Kosovë dhe ndikimin që e ka qarkullimi i automjeteve, sidomos në zonat urbane.

Transporti rrugor vlerësohet se ndikon shumë në ndotjen e ajrit, veçanërisht në qytetet e mëdha. Disa nga njohësit e fushës së mjedisit thonë se ndotja që shkaktohet nga automjetet është burimi më i madh i ndotjes në Kosovë.

Në Strategjinë për Mbrojtjen e Mjedisit 2013-2022 thuhet se transporti rrugor është kontribuuesi më i madh i ndotjes së ajrit, veçanërisht në qytetet e mëdha. Emetimet nga automjetet janë SO₂ (dyoksidi i sulfurit), CO (monoksidi e karbonit), NO_x (oksidet e azotit) dhe grimcat e pluhurit. Aty thuhet se ndotja nga sulfuri paraqet problem të veçantë, për shkak të cilësisë së ulët të karburanteve me përmbajtje të lartë të sulfurit.

Periodha e vetizolimit për shkak të pandemisë Covid-19 në muajt mars-prill të këtij viti ka treguar se automjetet kanë ndikim shumë të madh në ndotjen e ajrit. Këtë e kanë vërtetuar edhe matësit e ajrit të AMMK-së, kur janë krahasuar të dhënat me muajt paraprak.

“Kemi pasur rënie drastike për 50-60 për qind të emetimit të dyoksidit të azotit që lirohet nga djegia e karburanteve dhe automatikisht na ka treguar që ndotja në Kosovë po të mos kishte automjete do të ishte për 50 për qind më e mirë”, thotë Morina.

Ai thotë se grimcat e imëta të pluhurit (PM_{2.5}) kanë rënë në 30-40 për qind, varësisht nga qyteti dhe qarkullimi i automjeteve. Sipas tij, ka edhe elemente të tjera që kanë

“Kemi pasur rënie drastike për 50-60 për qind të emetimit të dyoksidit të azotit që lirohet nga djegia e karburanteve dhe automatikisht na ka treguar që ndotja në Kosovë po të mos kishte automjete do të ishte për 50 për qind më e mirë”

Illir Morina,
kryeshef i AMMK

rënë, por këta dy janë të lidhur direkt me transportin.

Morina thotë se automjetet krijojnë ndotje të ndryshme në formë të gazrave dhe grimcave të imëta të pluhurit dhe që shkaktojnë pasoja të shumta për shëndetin e qytetarëve dhe mjedisit.

Për shembull, ai thekson se monoksidi i karbonit që është produkt specifik i benzinës, është shumë i rrezikshëm, pasi që thithet nga hemoglobina e gjakut 200-300 herë më shpejt se oksigjeni, duke e zëvendësuar oksigjenin në gjak.

Morina thotë se duke marrë parasysh të dhënat nga periudha e izolimit, duhet të organizohemi dhe të përdorim më pak automjete dhe nëse institucionet shtetërore arrijnë të mbikëqyrin më mirë kontrollet teknike edhe të pajisjeve si katalizatorët e automjeteve, cilësisë së naftës, atëherë mund të përmirësohet cilësia e ajrit për 10-20 për qind në të ardhmen.

Ai thotë se këto rekomandime do t'i dërgojë në qeveri dhe në kuvend. Por duhet që edhe kryetarët e komunave t'i marrin për bazë këto të dhëna dhe të ndërmarrin masa për riorganizimin e transportit brenda qyteteve.

E një gjë të tillë po synon ta bëjë kryetari i Prishtinës, Shpend Ahmeti. Ai ka reaguar lidhur me raportimet se do të vendoset pagesë për automjetet që vijnë nga komunat e tjera në kryeqytet.

Ahmeti ka thënë se gjatë periudhës së ndotjes marrin shumë komente nga qytetarët për zgjidhje afatshkurtër, e të cilat janë të pamjaftueshme për ta përmirësuar situatën.

Ai thotë se janë dy gjëra që mund të ndryshohen. Nga njëra anë të zvogëlohet ngrohja me qymyr në amvisëri, e cila po adresohet përmes Termokosit, kur në periudhë pesëvjeçare shumica e madhe e pjesës urbane të kryeqytetit do të jetë e kyçur në ngrohjen qendrore, dhe nga ana tjetër – të zvogëlohet numri i veturave në qytet.

“Meqenëse rrugët janë të ngushta dhe nuk mund të zgjerohen në qendër, atëherë zgjidhja e vetme mbeten ndërtimi i rrugëve alternative (unaza) dhe pagesa e taksës për lëvizje me makinë në pjesë të populluara të

qytetit ku ka tollovi dhe që mund të shkaktojnë ndotje”, ka deklaruar Ahmeti.

Në Kosovë, një numër i madh i automjeteve janë të vjetra, që do të thotë se ndotja që ato prodhojnë është e madhe.

Sipas të dhënave të Ministrisë së Punëve të Brendshme, në Kosovë janë të regjistruara 562 mijë e 426 automjete. Prej tyre 108 mijë e 975 janë prodhuar para vitit 1990. Automjetet e prodhuara në periudhën 1990-2000 janë 146 mijë e 923, kurse në periudhën 2000-2010 janë 243 mijë e 123 automjete dhe automjetet më të reja që janë prodhuar në periudhën 2010-2020 e që qarkullojnë në Kosovë janë 63 mijë e 405.

Sa i përket derivateve të cilat përdorin automjetet

Në territorin e Kosovës janë në qarkullim mbi

560 mijë automjete.

Prej tyre mbi

250 mijë (45.5%)

janë prodhuar para vitit 2000

AUTOMJETE NË QARKULLIM NË TERRITORIN E KOSOVËS SIPAS VITIT TË PRODHIMIT

Regjioni	< 1990	1990-2000	2000-2010	2010-2020	Total
Prizren	16,531	23,404	34,258	6,697	80,890
Prishtinë	24,350	38,693	76,083	31,979	171,105
Pejë	14,357	16,047	25,765	5,056	61,225
Mitrovicë	13,543	17,700	27,039	4,686	62,968
Gjilan	13,332	15,414	23,934	4,455	57,135
Gjakovë	13,955	16,601	24,222	3,750	58,528
Ferizaj	12,907	19,064	31,822	6,782	70,575
Total	108,975	146,923	243,123	63,405	562,426

Burimi: Ministria e Punëve të Brendshme

të cilat qarkullojnë në Kosovë, prijnë ato që përdorin naftë (399 mijë e 111), pastaj ato me benzinë (149 mijë e 538). Ndërkaq numri i atyre që përdorin lloje të tjera të karburanteve si benzinë/LPG, benzinë/gas, benzinë/hibrid, dizel/hibrid, elektrik, etanol etj., është më i vogël.

Illir Morina thotë se automjetet duhet të pajisen me një certifikatë mjedisore pas kontrolleve paraprake që u bëhen atyre lidhur me lirim e gazrave.

Në vitin 2015 ministri i transportit dhe ai i mjedisit ishin dakorduar që secili automjet që e kryen kontrollin teknik për t'u regjistruar, duhet ta marrë një certifikatë mjedisore dhe me të të shkojë në qendrën e regjistrimit. Por kjo masë nuk po zbatohet fare.

“Nuk duhet lejuar të regjistrohet një automjet pa e pasur certifikatën mjedisore. Aktualisht ajo nuk kërkohet fare. Çdo qytetar paguan 20 euro për një automjet të vogël për mjedis dhe certifikata mjedisore nuk i kërkohet. Pra, ato para nuk shkojnë për mjedis, ato ndoshta shkojnë shpesh edhe në çështje antimjedis”, thotë Morina.

Aplikimi i pullave mjedisore ishte planifikuar të fillonte në shkurt të vitit 2019, por ishte shtyrë për në qershor të po atij viti. Megjithatë, ende nuk ka filluar zbatimi i tyre.

Preportr ka kërkuar përgjigje nga Ministria e Infrastruktura se kur planifikohet të fillojë aplikimi i pullave mjedisore, a do të bëhet matja e emetimit të gazrave të automjeteve gjatë procesit të kontrollit teknik dhe a parashihet që përmes këtij procesi të largohen automjete nga qarkullimi rrugor për shkak se nuk i plotësojnë kriteret mjedisore, por nga kjo ministri nuk kanë kthyer përgjigje.

Ekologu Shyqri Dumani mendon se ajri më së shumti ndotet nga qarkullimi rrugor sesa nga burimet tjera të ndotjes.

“Radhitja në bazë të emetimeve të burimeve të ndotjes në nivel të Kosovës është se qarkullimi rrugor e zë vendin e parë me 47 për qind, pastaj vijnë termocentralet me ngrohtoret me 17 për qind, shtëpitë me 20 për qind dhe industria deri në 15 për qind”, thotë Dumani.

Prishtina konsiderohet se i bart pasojat më të mëdha për shkak të qarkullimit të mijëra automjeteve. Seniha Bajraktari, zyrtare e lartë për mjedis në Komunën e Prishtinës, thotë se kjo komunë e ka një statistikë të përafërt të automjeteve që qarkullojnë në kryeqytet.

“Nga Qendra e Regjistrimit të Automjeteve kemi marrë një shifër prej rreth 80 mijë automjeteve të regjistruara në Komunën e Prishtinës si dhe rreth 80 mijë automjeteve të tjera që e frekuentojnë qytetin e Prishtinës. Në këtë

numër hyjnë edhe automjetet të cilat janë pjesë e sektorit të ndërtimit dhe punëve të tjera që kryhen brenda territorit të Komunës së Prishtinës”, thotë Bajraktari.

Duke marrë parasysh ndotjen e ajrit që shkaktohet nga qarkullimi i automjeteve, gjë që u vërtetua edhe gjatë kohës së vetizolimit gjatë pandemisë, Bajraktari thotë se Komuna e Prishtinës tashmë ka përgatitur dhe ka miratuar Planin e Mobilitetit i cili përfshin të gjitha masat që do të merren në trafik me qëllim të zvogëlimit të ndotjes së ajrit nga komunikacioni.

Këto masa përfshijnë rritjen e mundësisë së përdorimit të çiklizmit me krijimin e shtigjeve të çiklizmit dhe lidhjen e tyre në tërë territorin e komunës, pastaj rregullimin e transportit publik, si dhe përmirësimin dhe rritjen e shtigjeve të këmbësoreve.

Ndotja nga derivatet jocilësore

Burim i ndotjes së ajrit konsiderohet të jetë edhe prania e derivateve jocilësore. Sipas një raporti që e ka bërë Zyra Kombëtare e Auditimit (ZKA), sistemi ekzistues i kontrollit dhe monitorimit të cilësisë së derivateve të naftës (nga dogana dhe MTI-ja) nuk është në gjendje të sigurojë cilësinë e derivateve të naftës në importe dhe në tregun e brendshëm.

“Kontrollet e importeve të derivateve të naftës të kryera nga dogana nuk kanë qenë të përshtatshme dhe për pasojë nuk kanë arritur të sigurojnë se nafta e importuar në Kosovë plotëson kërkesat dhe standardet si ato vendore, ashtu edhe ato ndërkombëtare”, thuhet ndër të tjera në raport.

Berat Ahmeti, inspektor i lartë dhe përgjegjës i sektorit për inspektime në Ministrinë e Tregtisë dhe Industrisë, ka thënë për Preportr se për shkak se janë vetëm shtatë inspektorë, numri i inspektimeve nuk është i madh. Ndërkaq, janë 645 pika të karburanteve dhe nëntë depони të naftës dhe benzinës.

Ahmeti thotë se viti 2019 ka qenë më efikas pasi që kanë arritur të bëjnë 875 inspektime.

Por këto inspektime nuk janë vetëm për cilësinë e naftës. Aty përfshihen edhe inspektimet për mbrojtjen e konsumatorit, tregtisë së brendshme, metrologjisë si dhe mbikëqyrjen e akteve nënligjore të cilat rrjedhin nga këto ligje.

Sipas raportit të ZKA-së, gjatë vitit 2017, inspektorati i MTI-së ka inspektuar vetëm 26 për qind të pikave shitëse të derivateve të naftës, prej të cilave 165 me naftë dhe 144 me benzinë. Në vitin 2018, janë kontrolluar 213 pika shitëse, ose rreth 33% e pikave shitëse të derivateve të naftës.

Siç shihet, gjatë këtyre dy viteve numri i kontrolleve të kryera nga Inspektorati në krahasim me numrin e pikave shitëse të derivateve të naftës ka qenë shumë i ulët. Një pjesë e konsiderueshme e pikave shitëse kanë mbetur pa u kontrolluar fare”,

Raporti i ZKA-së

“Siç shihet, gjatë këtyre dy viteve numri i kontrolleve të kryera nga Inspektorati në krahasim me numrin e pikave shitëse të derivateve të naftës ka qenë shumë i ulët. Një pjesë e konsiderueshme e pikave shitëse kanë mbetur pa u kontrolluar fare”, thuhet në raport.

Në udhëzim administrativ përcaktohet se duhet të maten 17 parametra të naftës, por inspektorati i MTI-së me procedurë të rregullt i teston vetëm katër parametra si sulfuri, pika e filtrabilitetit, pika e ndezjes dhe pika e destilimit. Në rastet ku ka dyshime, bëhen deri në tetë parametra, aq sa kanë kapacitete dy laboratorët privatë ku bëhen këto analiza. Berat Ahmeti thotë se katër parametra përzgjedhin të bëhen për shkak të kostonë së lartë financiare.

Udhëzimi administrativ gjithashtu përcakton se duhet të testohen 16 parametra për benzinë, ndërkaq inspektorati teston vetëm dy prej tyre.

Ahmeti thotë se aktualisht nuk bëjnë analiza krahasuese, që të njëjtat mostra të krahasohen edhe në laboratorë të tjerë jashtë vendit dhe se kjo pritet të bëhen në të ardhmen në Gjermani.

Ai thotë se nga inspektimet që janë bërë gjatë vitit 2019 për cilësinë e naftës, rezultojnë se 55 mostra kanë dalë jokonforme, që do të thotë se nuk e kanë cilësinë e duhur për të qenë të pranishme në treg.

Ndër parametrat që kanë rezultuar jokonform është përmbajtja e sulfurit. Sipas Udhëzimit Administrativ për Cilësinë e Karburanteve, në një litër naftë lejohen maksimalisht 10 miligramë sulfur. Në katër raste ka rezultuar se nafta ka sulfur më shumë sesa që është e lejuar. Në njërin nga pikat e karburantit sulfuri ka rezultuar 245.1 miligramë në një litër naftë.

Sulfuri konsiderohet se ka ndikim negativ në ndotjen e ajrit, rrjedhimisht edhe në shëndetin e njeriut. Për shkak të dyoksidit të sulfurit vjen deri te zvogëlimi i volumit pulmonar, rritja e rezistencës së frymëmarrjes dhe simptoma të tilla si pengesa në frymëmarrje, ngushtime në gjoks dhe zvogëlim të ritmit të frymëmarrjes. Ai mund të shkaktojë kokëdhembje dhe irritime të hundës. Përveç ndikimit në

shëndet është edhe ndikimi në mjedis nga shirat acidike të cilat prodhohen nga dyoksidi i sulfurit dhe lagështia e ajrit, përshpejtojnë korrozionin e objekteve të ndërtimit, acidifikimin e dheut, liqeneve dhe rrjedhave të lumenjve.

Kur parametrat e karburanteve nuk rezultojnë konform legjislacionit, inspektorati këto raste i procedon në gjykatë si kundërvajtje.

“Në të gjitha rastet kur ka pasur raste të tejkalimeve të mëdha, inspektorati ka marrë masa dhe e ka bllokuar atë pikë. Bllokimi deri në vendimin e gjykatës”, thotë Ahmeti.

Por pavarësisht se ndër vite në shumë raste parametrat kanë rezultuar me tejkalime, nuk ka asnjë rast të jenë asgjësuar derivatet, dhe asnjë rast tjetër kur pronarët e pikave të karburanteve e kanë përmirësuar karburantin, pasi që një gjë e tillë mundësohet me udhëzim administrativ, por nuk specifikohet se si bëhet ky përmirësim. Kjo do të thotë se pasi i paguajnë gjokat, pronarët e pikave të karburanteve mund t'i shesin ato derivate.

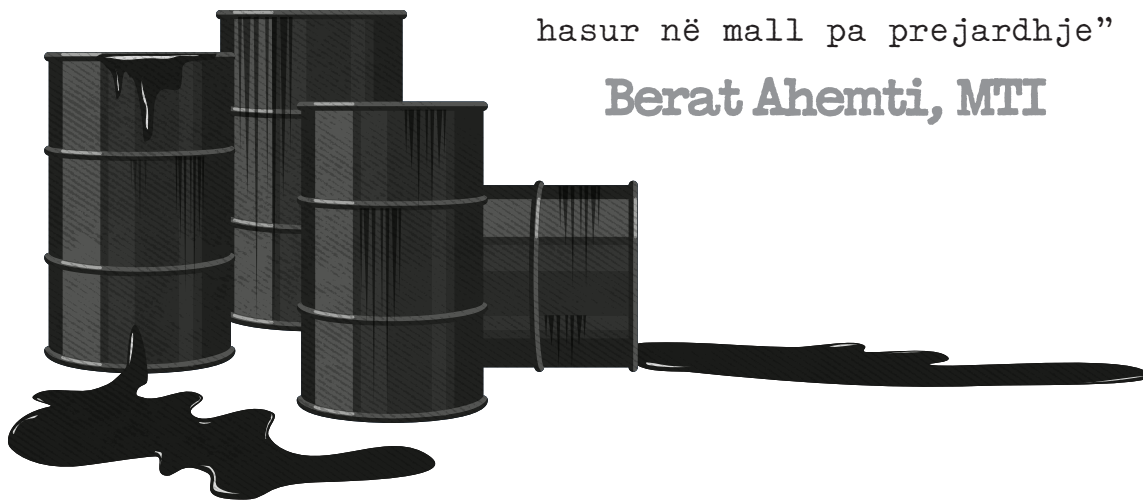
Gjokat sillen nga 10 deri në 30 mijë euro për operatorët ekonomikë të cilët haset në cilësi të derivateve jo konform udhëzimit administrativ.

“Deri më tash nuk ka pasur asnjë rast të asgjësimit të derivateve, në të kaluarën e largët ka pasur kryesisht kur është hasur në mall pa prejardhje. Udhëzimi Administrativ i mundëson operatorit ekonomik të bëjë përmirësimin e derivateve kur ka ndonjë tejkalim të lehtë. Këtë inspektorati e ka ngritur si shqetësim për plotësim-ndryshim të udhëzimit administrativ për cilësi, se çka të bëhet më tutje, pasi që nuk specifikohet procedura. E kemi pasur një rast që ia kemi dhënë mundësinë ta përmirësojë, por nuk ka mundur”, thotë Ahmeti.

Derivatet duhet të testohen edhe në Doganën e Kosovës. Ky institucion inspekton disa nga maunet që hyjnë në Kosovë. Sipas doganës, Kosova brenda një viti importon mesatarisht rreth 800 milionë litra naftë dhe benzinë. Në vitin 2017, 2018 dhe 2019, dogana ka testuar 5 mijë e 23 mostra të derivateve të naftës dhe 67 prej tyre nuk kanë rezultuar konform cilësisë.

“Deri më tash nuk ka pasur asnjë rast të asgjësimit të derivateve, në të kaluarën e largët ka pasur kryesisht kur është hasur në mall pa prejardhje”

Berat Ahmeti, MTI



“Këto raste nuk lejohen të futen në brendi të Kosovës, pra janë kthyer mbrapa 67 maune për periudhën e lartpërmendur”, ka thënë Adriatik Stavileci, zëdhënës i Doganës së Kosovës.

Por Berat Ahmeti nga inspektorati i MTI-së thotë se gjatë inspektimit, ata i verifikojnë edhe dokumentet e doganës të cilat rezultojnë mirë, por derivatet në disa raste nuk rezultojnë të cilësisë së duhur.

“Fakti që numri i lëndëve të iniciuara e që janë 56 lëndë në vitin 2019 për cilësi jokonforme për ne është shqetësuese. Gjithë ai mall ka ardhur përmes pikave doganore”, thotë Ahmeti.

760 njerëz vdesin çdo vit në Kosovë për shkak ndotjes së ajrit

Ndotja e ajrit shkakton probleme të shumta shëndetësore. Qytetarët që jetojnë në ambiente të ndotura për një kohë të gjatë janë të rrezikuar që të preken nga sëmundje të ndryshme.

Sipas një raporti mbi ndotjen e ajrit në Kosovë të publikuar nga Banka Botërore në tetor të vitit 2019, 760 njerëz vdesin para kohe çdo vit në Kosovë për shkak të ekspozimit ndaj ndotjes së ajrit dhe mjedisit.

“Rreth 11 për qind të kësaj barre shëndetësore e bart Prishtina”, thuhet në raport.

Raporti thekson se nga numri i përgjithshëm i vdekjeve

nga ndotja e ajrit dhe mjedisit, 90 për qind janë nga sëmundja ishemike e zemrës dhe sulmi në zemër. Gjithashtu rreth 53 për qind të sëmundjes ishemike të zemrës dhe 63 për qind të sulmeve në zemër ndodhin tek personat në moshë produktive përpara se t’i mbushin 70 vjet.

“Kostoja ekonomike e përlogaritur e mortalitetit të lidhur me ekspozimin ndaj ndotjes së ajrit në Kosovë ishte prej 165 deri në 314 milionë dollarë. Kostoja ekonomike e lidhur me dëmin shëndetësor nga ndotja e ajrit dhe ambientit në Kosovë ishte mesatarisht 240 milionë dollarë, ekuivalent me 3.6 për qind të GDP-së në vitin 2016”, thuhet në raport.

Analiza e ndarjes të burimeve në nivel kombëtar e realizuar në këtë raport tregon se sektori i banimit është burimi më i madh i ekspozimit ndaj PM2.5 (grimcave të imëta të pluhurit) të dëmshëm që lidhet me djegien e karburanteve të ngurta në shtëpi.

Ekspozimi ndaj PM2.5 është veçanërisht i rrezikshëm për shëndetin e njeriut sepse këto grimca e gjejnë rrugën dhe futen thellë në mushkëri dhe në rrjedhën e gjakut, duke rezultuar me sëmundje dhe vdekje.

Raporti thekson se si pasojë, ato mund të shkaktojnë efekte serioze shëndetësore siç janë infeksionet e kanalit të poshtëm respirator; kancer të trakesë, bronkeve dhe mushkërive; sëmundje ishemike të zemrës; sulm në zemër; dhe sëmundje pulmonare obstruktive kronike.

Antigona Dervishaj, specialiste e shëndetit publik nga

Instituti Kombëtar i Shëndetësisë Publike të Kosovës (IK-SHP), thotë se ky institucion e përcjell në vazhdimësi cilësinë e ajrit dhe mbi bazën e kësaj bën rekomandime për popullatën.

Ajo thotë se në bazë të shumë hulumtimeve që janë bërë deri më tani, ndotja e ajrit është faktori i dytë i rrejtut nga sëmundjet kronike jongjitëse, pas duhanpirjes.

“Më të afektuara janë trakti respirator i fëmijëve, sëmundjet kardiovaskulare tek të rriturit si dhe sëmundjet respiratore tek moshat më të shtyra”, thotë dr. Dervishaj.

Ajo thotë se ndotja e ajrit është “vrasës i heshtur” dhe se 25 për qind e vdekjeve nga sëmundjet kardiovaskulare vijnë si pasojë e ndotjes së ajrit.

Ajo thotë se në Kosovë problemi i ndotjes së ajrit nuk është trajtuar sa duhet deri më sot dhe se për këtë mund të bazohemi edhe në buxhetin që ndan Ministria e Shëndetësisë dhe e Mjedisit për këtë problematikë.

Sipas saj, në kuadër të IKSHP-së kanë bërë hulumtime lidhur me këtë çështje dhe kanë vërejtur se sëmundjet respiratore të fëmijëve dhe sulmet asmatike kanë qenë shumë evidente te moshat 0-4 vjeç.

“Kam pasur një prezantim në një konferencë javën e kaluar dhe aty shpalosa të dhënat se vetëm në sezonin e dimrit, 12 mijë fëmijë në Komunën e Obiliqit kanë kërkuar ndihmë në qendrën kryesore të mjekësisë familjare dhe një mori prej tyre janë hospitalizuar në Klinikën e Pediatriisë në QKUK”, thotë Dervishaj.

Ajo thotë se nga fëmijët e hospitalizuar kanë prirë bronkitet akute të infeksionit të traktit të sipërm respirator, me pneumoni me 27 për qind të rasteve në 10 mijë fëmijë të moshave nën 5 vjeç.

Ajo edhe në vitet 2016 dhe 2017 ka bërë një analizë të pranimeve spitalore në QKUK dhe numrin e vizitave në baza ditore në nivelin shëndetësor primar, sekondar dhe atë terciar dhe kanë prirë sërish sëmundjet respiratorë që lidhen me ndotjen e ajrit.

Në një raport të publikuar në janar të vitit 2020 në kuadër të IKSHP-së nga dr. Dervishaj thuhet se Kosovën e përcjellin situata të përqesimit të cilësisë së ajrit, me

“Më të afektuara janë trakti respirator i fëmijëve, sëmundjet kardiovaskulare tek të rriturit si dhe sëmundjet respiratorë tek moshat më të shtyra”

**Dr. Antigona
Dervishaj, IKSHP**

shumë ditë tejkallime të grimcave me madhësi PM10 dhe PM 2.5, mbi vlerat e rekomanduara të OBSH-së përgjatë sezonit të dimrit, duke mos anashkalluar edhe ndotësit e tjerë si ozoni (O₃), dyoksidi i azotit (NO₂), dyoksidi i sulfurit (SO₂), oksidet e azotit (Nox), dioksidi i karbonit (CO₂) dhe dioksina, kurse për praninë e metaleve të rënda as që mund të flasim pasi ato nuk testohen ende në Kosovë.

“Kemi gjetur të dhëna se aerondotja ndikon edhe në sistemin nervor qendror dhe periferik duke u manifestuar me efektet në shëndet si nga aspekti psikologjik dhe toksik, por duke mos anashkalluar edhe sistemin hematopoetik pasi konsiderohet se aerondotoja prek edhe palcën kockore, mëlçinë dhe gjëndrat limfatike”, thuhet ndër të tjera në raport.

Sipas raportit, gjatë vitit 2019 në kohën kur ka filluar përkeqësimi i cilësisë së ajrit ka pasur një numër të madh të vizitave dhe spitalizimeve në të gjitha nivelet e përkuqjes shëndetësore, me theks të veçantë në qytete me ndotje të madhe, ku numri i vizitave dhe spitalizimeve nga sëmundjet respiratore nga muaji tetor deri në prill ka qenë 97,188 pacientë, derisa nga sëmundjet kardiovaskulare ka pasur 37,377 raste.

Ky publikim është pjesë e aktiviteteve ambientaliste, që është i financuar nga Agjencia Suedeze për Bashkëpunim dhe Zhvillim Ndërkombëtar, (SIDA) përmes Programit të saj Human Rightivism.

Pikëpamjet e autorit të paraqitura në këtë publikim nuk reflektojnë domosdoshmërisht pikëpamjet e Agjencisë Suedeze për Bashkëpunim dhe Zhvillim Ndërkombëtar (SIDA).