

Drejt përmirësimit të cilësisë së ajrit në Prishtinë

Prishtina dimrin e kaluar ka qenë një prej qyteteve me ajrin më të ndotur në botë. Është një prej herave të para që listohemi diku në krye, dhe jo për arsye të mira. Në këtë renditje i kemi mundur metropolet që kanë qenë lider në këto lista për vite të tëra, si Pekini, i cili ka qenë udhëheqës për një kohë të gjatë në këtë fushë. Edhe pse një gjendje e përafërt ka ekzistuar edhe më parë në kryeqytet, ka qenë 2016-ta që solli në vëmendje këtë problem. Arsyet kryesore të përshkallimit të këtij problemi kanë qenë ngritja në përdorimin e qymyrit dhe lëndëve tjera djegëse për ngrohje nga amvisëritë në kryeqytet, ndotja nga termocentralet e Obiliqit, si dhe emetimi i gazrave nga automjetet e transportit. Mungesa e reshjeve dhe shpejtësia e ulët e erës, e ka përkeqësuar edhe më shumë situatën dimrin e kaluar. Emetime të tilla nga këto burime, kontribuojnë në përkeqësim të cilësisë së ajrit në zona urbane si Prishtina, dhe kanë ndikim direkt dhe negativ në shëndetin e njeriut. Thithja e këtyre emetimeve, mund të përkeqësojë funksionimin e mushkërive dhe zemrës, mund të shkaktojë sulme asmatike, dhe mund të përkeqësojë funksionimin e sistemit respirator.

Edhe pse është debatuar gjërësisht për ndotjen e ajrit në Prishtinë gjatë dimrit të kaluar, përmes këtij shkrimi tentoj të bëj një përmbledhje të disa prej shkaktarëve kryesorë të ndotjes, dhe të sygjeroj disa zgjidhje potenciale dhe praktike që do të rezultojnë në një Prishtinë më të pastër.

Zgjerimi i rrjetit të kogjenerimit dhe vetëdijesimi i qytetarëve

Perkeqësimi kaq dramatik dhe i shpejtë i gjendjes së ajrit në Prishtinë, besohet të jetë si rezultat i ngritjes në përdorim të lëndëve djegëse për ngrohje. Kjo ka kontribuar në ngritjen e ndotësve që tashmë kanë ekzistuar që një kohë të gjatë; ata nga termocentralet në Obiliq, ndotësit nga automjetet e transportit, dhe ndotjet nga ndërtime. Mos shtrirja e sistemit të kogjenerimit për ngrohje në më shumë pjesë të qytetit, ka shtyrë shumë banorë të ngrohen duke përdorur lëndë djegëse, pasi që ngrohja me rrymë është shumë më e shtrenjtë dhe më pak stabile.

Kogjenerimi është një prej storieve të suksesit për Prishtinën, por edhe për tërë Kosovën dhe ata që e konsiderojnë veten ambientalist. Është një sistem shumë eficient dhe shumë i qëndrueshem. Ky sistem e "kap" avullin që gjenerohet nga djegia e qymyrit në Obiliq, dhe e transporton atë me sistem gypash në kryeqytet, për t'u shfrytëzuar përfundimisht nga Termokosi për ngrohje të disa lagjeve. Ky sistem për momentin është i shtrirë vetëm në disa zona, edhe pse ka kapacitet të ngrohë edhe më shumë lagje në Prishtinë. Një shtritje e tillë, do të ulë në mënyrë të konsiderueshme përdorimin e lëndëve djegëse.

Përveç ndikimit pozitiv që kjo do të ketë në cilësinë e ajrit, ky zgjerim do të kontribuojë shumë pozitivisht edhe në gjendjen ekonomike të qytetarëve. Në një studim të bërë me 2015 nga Instituti GAP, është gjetur se kogjenerimi ka rezultuar në një ulje të faturave të rrymës për 34%. Përveç kësaj, pakënaqësia me shërbimet e Termokos-it ka rënë nga 94% në 8%, si dhe inkasimi nga Termokos është ngritur për 176%. Përveç që kogjenerimi ka arritur të zëvendësojë një sistem të vjetër dhe shumë të dëmshëm për mjedisin (djegia e mazutit liron shumë gazra të dëmshme), i njëjti shihet se është shumë i dobishëm për ekonominë familjare dhe për financat e Termokosit gjithashtu. Zgjerimi i tij vetëm se do të

rrisë benefitet pozitive dhe duhet të jetë në krye të listës për institucionet publike që janë përgjegjëse për këtë problem.

Përveç zgjerimit të rrjetit të kogjenerimit, mund të ndërmerren edhe fushata të ndryshme vetëdijesimi të qytetarëve rreth emetimeve të dëmshme nga lëndët djegëse që ata përdorin. Disa nga gazrat e emetuara nga përdorimi i lëndëve djegëse janë grimcat PM, dyoksidi i sulfurit (SO₂), oksidet e azotit (NO_x), dhe monoksidi i karbonit (CO₂). Përveç ndikimit direkt në shëndet, SO₂ dhe NO_x, janë edhe kontribues në formim të ozonit (O₃) në troposferë, i cili kur tejkalon nivelet e koncentrimëve të lejuara, ndër të tjera shkakton probleme shëndetësore që lidhen me funksionimin e mushkërive dhe frymarrjes, dhe mund të përkeqësojë edhe dukshmërinë në trafik.

Përmes fushatave të vetëdijesimit, qytetarët duhet të informohen se si veprimet e tyre rezultojnë në lirim të këtyre gazrave, dhe si rezultat e dëmtojnë shëndetin e tyre dhe të njerëzve përreth.

Automjetet e transportit si ndotës

Kosova çuditërisht ende vazhdon të lejojë importin e veturave shumë të vjetra. Sipas një studimi të Institutit GAP, 25% e veturave në Kosovë janë të prodhuara me 1980-1989, 36% të prodhuara me 1990-1999, 37% të prodhuara me 2000-2009, ndërsa vetëm 2% janë të prodhuara me 2010-2014. Mesatarja e vjetërsisë së veturave është 18 vite. Kjo paraqet një situatë alarmante. Veturat e vjetra kanë shumë më pak gjasa të kenë mekanizma modern filtrues për të minimizuar lirim të gazrave të dëmshëm, prandaj emetojnë më shumë. Veturat e reja në anën tjetër, kanë mekanizma shumë më efektiv të filtrimit, si dhe shfrytëzojnë më pak karburante.

Spektori i transportit është njëri prej ndotësve më të mëdhenj në mbarë botën. Përveç lirim të CO₂ që kontribon në ndryshimet klimatike, automjetet e transportit emetojnë edhe PM, NO_x, SO₂, dhe CO, të cilët janë kontribues direkt në shëndetin e njeriut dhe në ndotjen e ajrit urban. Njëri prej hapave kryesorë për të ulur këtë ndikim negativ është të ndalohet importi i veturave të vjetra. Kjo duhet të kombinohet me një mbikqyrje shumë më rigoroze të qendrave të kontrollimit teknik të veturave në Kosovë, të cilat shpesh nuk testojnë për emetime sipas rregullave, dhe lejojnë të regjistrohen vetura emetime të cilave i tejkalojnë limitet e përcaktuara. Por siç shihet, ka gjasa se situata do të ndryshojë për të mirë pasi që importi i veturave pa limit të vjetërsisë, do të lejohet vetëm deri me 31 dhjetor të këtij viti, dhe nga 1 janari 2018 automjeteve më të vjetra se 10 vite do t'ju ndalohet importi. Kjo do të zbusë sadopak situatën, por ndikimet pozitive që ky vendim do të ketë në cilësinë e ajrit, nuk do të shfaqen për shumë vite, pasi që edhe pas vendimit, veturat e vjetra dhe ndotëse do të vazhdojnë ende të qarkullojnë.

Gjithashtu, është përmendur më vite të tëra se përmirësimi dhe zgjerimi i trafikut urban mund të rezultojë në më pak vetura në trafik, pasi udhëtarët do të shfrytëzojnë autobusët në vend të veturave të tyre. Këtu unë jam shumë skeptik dhe nuk besoj se ky lloj zëvendësimi-i-veturës me autobus do të ndodhë në përmasat e besuara.

Rritja e zonave të gjelbëruara

Gjelbërimi është vertetuar se është kontribues i mirë në përmirsimin e ajrit nëpër zona urbane. Prishtina ka mungesë të madhe të gjelbërimit, dhe ndërtimet e reja vazhdojnë të ngriten por shumë pak janë të shoqëruara me pjesë gjelbëruese. Vegjetacioni absorbon nxehtësinë kështu që ka një efekt ftohës, duke ulur temperaturat dhe valët e vapës. Ndërsa strukturat nga betoni dhe asfalti që dominojnë në Prishtinë, zakonisht absorbojnë dhe gjithashtu lirojnë nxehtësi, duke i bërë temperaturat në zona urbane më të larta në krahasim me rrethinën.

Pemët gjithashtu krijojnë hije dhe në këtë mënyrë shërbejnë si ftohës për ndërtesa dhe hapësira të ndryshme, dhe direkt mund të ulin përdorimin e energjisë elektrike për ftohje. Ky efekt është zingjiror pasi ulë kërkesën për energji elektrike, dhe si rezultat emetimet e gazrave nga termocentralet bien.

Së fundmi, vegjetacioni shërben edhe si “strehë” për ndotësit si grimcat PM dhe pluhurin. Këto janë vetëm disa nga efektet pozitive që gjelbërimi ka për zonat urbane. Kujdesi që duhet pasur është se pemët gjithashtu lirojnë komponime organike të paqëndrueshme (VOC), posaqërisht gjatë sezonave të nxehta. Më saktësisht, ato lirojnë isoprene të cilat kontribuojnë në formimin e O₃. Prandaj duhet patur kujdes dhe të mbillen pemë të cilat lirojnë më pak isoprene për ta minimizuar këtë problem potencial.

Me ndërmarrjen e hapave më lartë, gjendja e cilësisë së ajrit në kryeqytet mund të përmirësohet. Disa fusha tjera që gjithashtu mund të kontribuojnë në përmirsimin e gjendjes në Prishtinë janë: rregullimi apo ndalja e intenzitetit të ndërtimeve; planifikimi urban që i jep më shumë prioritet zonave të gjelbëruara dhe ndalon koncentrimin e dendur të ndërtimeve; ulja e shpenzimeve të energjisë nga departamentet e komunës përmes përmirësimit të efijencës së energjisë, uljes së përdorimit të karburantëve dhe instalimit të paneleve diellore nëpër ndërtesa komunale.

Natyra e problemit të ndotjes së ajrit është e tillë që kërkon kontribut dhe ndërhyrje nga të gjitha nivelet e qeverisjes. Vullneti i mirë dhe gatishmëria e qytetarëve të jenë pjesë e zgjidhjes së këtij problemi, gjithashtu mund të jetë një aset shumë i dobishëm. Kjo mund të jetë në format e të berit presion ndaj qeveritarëve lokalë dhe qendrorë për të adresuar problemin, apo duke ndërruar shprehitë e tyre të përditshme që rezultojnë në emetimet e këtyre gazrave, që në fund të fundit iu shkaktojnë dëm pikërisht vet atyre.

Bujar Rexhepi

7 Gusht 2017

*Ky artikull është kontribut ndaj projektit USAID Transformational Leadership Program- Citizens Corps. Vështrimet dhe opinionet e shprehura në këtë artikull i takojnë autorëve dhe nuk i reflektojnë medoemos politikatat dhe qëndrimet zyrtare të USAID TLP Citizens Corps. Supozimet e bëra brenda analizës gjithashtu nuk reflektojnë qëndrimin e cilitdo entitet qeveritar.