

Problemi i të gjithëve: Trajtimi i Ndotjes së Ajrit në Qytetet e Evropës

Article by Julian Hale

April 20, 2022

Ndotja e ajrit vlerësohet të çojë në rreth 400,000 vdekje të parakohshme çdo vit në të gjithë Evropën dhe ndërgjegjësimi po rritet për efektet e tij të mbrapshta në shëndetin e njerëzve. Falë punës së aktivistëve dhe rasteve të profilit të lartë si vdekja tragjike e një vajze të re në Mbretërinë e Bashkuar - autoritetet publike në të gjithë Evropën duket se po marrin masa më në fund. Por saktësisht si po shndërrohen këto angazhime në veprime reale në qytetet anembanë Evropës? Dhe a janë marrë masat mjaft të ashpra për të mbrojtur ata që janë më në rrezik?

Në dhjetor të vitit 2020, ndotja e ajrit u gjykua se kishte luajtur një rol në vdekjen e një nëntë vjeçare që vuante nga astma, Ella Kissi-Debrah, në shkurt të vitit 2013. [Hetimi për vdekjen e Ella-ës](#) gjeti nivele të dioksidit të azotit (NO₂) pranë shtëpisë së saj në Londër të cilat i tejkalojnë udhëzimet e Organizatës Botërore të Shëndetësisë (OBSH) dhe të Bashkimit Evropian. Mjeku ligjor arriti në përfundimin se Ella ishte ekspozuar ndaj niveleve “të tepërta” të ndotjes, burimi kryesor i së cilave ishin emetimet e trafikut.

Ky vendim shënoi një moment vendimtar në luftën kundër ndotjes së ajrit në Mbretërinë e Bashkuar. Pas vdekjes së vajzës së saj, nëna e Ella-s, [Rosamund Kissi-Debrah](#), nisi një fushatë për të parandaluar familjet e tjera që të përjetonin tragjedi të ngjashme, duke rritur ndërgjegjësimin për ndikimin e rrezikshëm dhe rreziqet e ndotjes së ajrit për shëndetin dhe duke bërë thirrje për një ligj për një ajër të [pastër në vazhden](#) e vendim historik.

Në një [raport të datës 21 prill 2021](#), mjeku ligjor, Philip Barlow, shkroi se gjatë sëmundjes së Ella's midis viteve 2010 dhe 2013, “u bë i njohur si dështim, mos ulja e nivelit të dioksidit të azotit brenda kufijve të përcaktuar nga BE-ja dhe ligjit vendas, gjë që mund të ketë kontribuar deri në vdekjen e saj. Nënës së Ella's nuk iu dha informacion nga profesionistët e shëndetësisë në lidhje me rreziqet shëndetësore të ndotjes së ajrit dhe potencialin e tij për të përkeqësuar astmën. Nëse asaj do t'i ishte dhënë ky informacion, ajo do të kishte ndërmarrë hapa që mund të kishin parandaluar vdekjen e Ella's. Barlow i bëri thirrje qeverisë së Mbretërisë së Bashkuar për një ligj për të parandaluar vdekjet në të ardhmen.

“Kufijtë kombëtarë për grimcat janë vendosur në një nivel shumë më të lartë se udhëzimet e përcaktuara nga OBSH-së. Nga provat nën hetim doli se nuk ka nivel të sigurt për grimcat dhe se udhëzimet e OBSH-së duhet të shihen si kërkesa minimale. Objektivat ligjërisht të detyrueshëm bazuar në udhëzimet e OBSH-së do të zvogëlojnë numrin e vdekjeve nga ndotja e ajrit në MB”, shkroi ai.

Nëna e Ella's, Rosamund Kissi-Debrah, nisi një fushatë për të parandaluar që familjet të tjera të përjetonin tragjedi të ngjashme.

Duke iu përgjigjur rekomandimeve të mjekut, qeveria njoftoi në Ditën e Ajrit të Pastër 2021 se do të ndërmerre veprime, duke synuar vendosjen e kufijve të rinj ligjorë të ndotjes së ajrit deri në tetor të vitit 2022. Kissi-Debrah e mirëpriti masën, por tha se kufijtë e rinj ligjorë duhet të hyjnë në fuqi më shpejt dhe kritikoi mungesën e urgjencës në veprimet e qeverisë.

Ligji i BE-së për të reduktuar emetimet kombëtare

Përtej BM, ndotja e ajrit po lëviz në axhendën edhe në vende të tjera dhe në nivel Evropian. Të dhënat nga Agjencia Evropiane e Mjedisit tregojnë se pothuajse të gjithë Evropianët ende vuajnë nga ndotja e ajrit, duke çuar në rreth 400,000 vdekje të parakohshme në të gjithë kontinentin.

Përpara se Britania të largohet nga Bashkimi Evropian, ajo ishte pjesë e një pjese të madhe të legjislacionit të BE-së të quajtur Direktiva Kombëtare e Angazhimeve për Reduktimin e Emisioneve. Sipas Direktivës së BE-së, vendet anëtare të BE-së kanë marrë angazhime për të reduktuar emetimet e tyre ndotëse deri në vitin 2030. Pritshmëria e BE-së është që, kur kjo të zbatohet plotësisht, do të reduktojë ndikimet negative shëndetësore të ndotjes së ajrit me pothuajse 50 për qind deri në vitin 2030.

Megjithatë, një raport i Komisionit Evropian në qershor të vitit 2020 ka dhënë alarmin për dështime në zbatimin e tij, duke vënë në dukje se “shumica e Shteteve Anëtare janë në rrezik të mos respektojnë të angazhimeve të tyre për reduktimin e emetimeve në vitin 2020 ose 2030”. Në deklaratën e tij për shtyp, Komisioni shton se “zbatimi efektiv i legjislacionit për ajër të pastër përbën një kontribut thelbësor për “një ambicie zero-ndotjes për një mjedis pa mbetje toksike” të shpallur nga Komisioni në Marrëveshjen e Gjelbër Evropiane dhe iniciativat përkatëse.

Me miratimin e Direktivës së BE-së, vendet anëtare të BE-së ranë dakord të reduktojnë emetimet e tyre të pesë ndotësve (oksidet e azotit (NOx), komponimet organike të paqëndrueshme jo-metan (NMVOC), dioksidi i squfurit (SO2), amoniaku (NH3) dhe grimcat e imëta (PM2.5) deri në vitin 2020 dhe 2030. Legjislacioni i BE-së kërkon që ata të përgatisin një program kombëtar të kontrollit të ndotjes së ajrit që përshkruan se si do të përmbushin objektivat e tyre për reduktimin e emetimeve në të gjithë sektorët, duke përfshirë ngrohjen shtëpiake dhe bujqësinë.

Vetëm Belgjika dhe Sllovakia janë në rrugën e duhur për të përmbushur angazhimet e tyre

Në një raport të publikuar në dhjetor të vitit 2020, Byroja Evropiane e Mjedisit (EEB), një rrjet i grupeve të qytetarëve mjedisorë me 160 anëtarë në më shumë se 35 vende, përshkruan një pamje të zymtë të situatës. Analiza e EEB tregon se vetëm dy shtete anëtare (Belgjika dhe Sllovakia) janë në rrugën e duhur për të përmbushur objektivat për

dekadën midis viteve 2020 dhe 2029, ndërsa vetëm Belgjika është në rrugën e duhur për të përmbushur angazhimet e saj të vitit 2030. Prandaj, EEB dëshiron që Komisioni Evropian të ushtrojë presion maksimal për të korrigjuar këtë situatë.

“Me shëndetin dhe mjedisin tonë në rrezik, është një skandal që të gjitha shtetet anëtare, me përjashtim të dy, nuk kanë përmbushur angazhimet e tyre për të reduktuar ndotjen e ajrit gjatë kësaj dekade kritike”, tha Margherita Tolotto, Zyrtare e Lartë e Politikave të EEB-së për Ajrin dhe Zhurmat. “Ne i bëjmë thirrje Komisionit Evropian që të fillojë procedurat e kundërvajtëse ndaj të gjitha shteteve anëtare që nuk kanë paraqitur një program të ligjshëm.

Në lidhje me procedurat e kundërvajtëse, Stefan Šipka, një analist i politikave në Qendrën e Politikave Evropiane, një institut kërkimor me bazë në Bruksel, shpjegoi se, kur vendet anëtare të BE-së nuk i përmbushin rregullat e detyrueshme të BE-së, Komisioni Evropian mund ta çojë çështjen në Gjykatën Evropiane të Drejtësisë, ku qeveritë kombëtare mund të përballen me gjoba fikse ose ndëshkime ditore nëse do të konstatoheshin në shkelje të rregullave.

Kjo është shumë e rëndësishme për shumë arsye. Së pari, ngritja e standardeve të cilësisë së ajrit ndihmon për të siguruar që njerëzit të jenë më të shëndetshëm, gjë që është e mirë për ta si individë, por edhe mirë për ekonominë, pasi ata do të kenë më pak gjasa të sëmuren. Së dyti, qeveritë kombëtare anëtare të BE-së duhet të respektojnë një ligj të BE-së që kanë nënshkruar ose rrezikojnë të humbasin besueshmërinë ndaj qytetarëve.

Në anën pozitive, ka pasur përmirësime në cilësinë e ajrit në Evropë, siç vërehet nga Agjencia Evropiane e Mjedisit (EEA). Në [raportin e saj të cilësisë së ajrit në Evropë për vitin 2020](#), EEA shkruan se: “Falë cilësisë më të mirë të ajrit, rreth 60,000 njerëz më pak vdiqën para kohe për shkak të ndotjes së grimcave të imta në vitin 2018, krahasuar me vitin 2009. Për dioksidin e azotit, reduktimi është edhe më i madh pasi vdekjet e parakohshme kanë rënë me rreth 54 për qind gjatë dekadës së fundit. Zbatimi i vazhdueshëm i politikave mjedisore dhe klimatike në të gjithë Evropën është një faktor kyç pas përmirësimeve.” EEA shton se, “që nga viti 2000, emetimet e ndotësve kryesorë të ajrit, duke përfshirë oksidet e azotit (NOx), nga transporti kanë rënë ndjeshëm, pavarësisht kërkesës në rritje për lëvizshmëri dhe rritjes së shoqëruar në emetimet e një serrë gazrash të sektorit.”

Bruksel: OJF-të shtyjnë për objektiva më ambicioze

Belgjika, siç e pamë më herët, është në rrugën e duhur për të përmbushur objektivat e saj për reduktimin e emetimeve. Sipas ligjit të BE-së, përqendrimi mesatar vjetor i NO₂ nuk duhet të kalojë një matje specifike, pra 40 µg/m³. Një OJF belge e quajtur Les Chercheurs d’Air [fjalë për fjalë “kërkuesit e ajrit”] thotë se, në vitin 2020, ishte hera e parë që kufiri nuk ishte shkelur në asnjë nga stacionet zyrtare të monitorimit, kryesisht për shkak të bllokimit dhe punës nga shtëpia dhe masat e marra për shkak të COVID-19. Megjithatë, duke qenë se i vetmi nivel i sigurt i ndotjes së ajrit është 0, OJF-ja argumenton se ky kufi duhet të ulet në 20 µg/m³.

Në përgjithësi, reduktimi i oksideve të azotit (NOx) në Evropë është qartësisht një zhvillim pozitiv duke pasur parasysh se edhe siç theksohet nga Les Chercheurs d’Air, ndotësi që vjen nga trafiku rrugor, ka efekte të dukshme të dëmshme për shëndetin, si dobësimi i

funksioneve të mushkërive, nuk ka lidhje me astmën dhe bronkitin kronik dhe një rritje të rrezikut të obezitetit dhe diabetit.

Les Chercheurs d’Air po bën një fushatë të fortë për cilësi më të mirë të ajrit së bashku me organizata të tilla si Greenpeace Belgium dhe Client Earth. Pierre Dornier, themeluesi i OJF-së, shpjegoi se organizata e tij punon shumë për të siguruar që çështjet e ndotjes së ajrit të qëndrojnë në axhendën e politikanëve dhe në sytë e publikut, të ndihmojnë njerëzit të kuptojnë çështjet dhe të ndjekin diskutimet e fundit politike. OJF-ja punon me organizata të tjera për të mobilizuar qytetarët dhe bën gjëra të tilla si lobimi për krijimin e një zone me zero emetim, më shumë korsi për biçikleta dhe lobimi për heqjen e hapësirave të parkimit të makinave. Ai tha se sipas planit aktual në Bruksel, i cili do të rishikohet së shpejti, automjetet me naftë do të ndalohen nga viti 2030 dhe automjetet me benzinë do të ndalohen nga viti 2035, gjë që sipas tij nuk është aspak ambicioze (në Paris automjetet me naftë nuk do të lejohen më nga viti 2024 dhe ato me benzinë nga viti 2030). Ai tha gjithashtu se diskutimet ishin në vazhdim, duke përfshirë autoritetet e Wallonisë dhe Flanders dhe palë të tjera të interesuara si lobuesit e makinave, që Rajoni i Brukselit të vendosë një “taksë në distancë” (bazuar në emetimet e një automjeti, me parimin që sa më shumë të përdornin automjetin, aq më shumë paguani) nëpërmjet një programi të ashtuquajtur “Lëvizje të zgjuara”. Vetë Les Chercheurs d’Air po drejton një projekt ndërgjegjësimit publik ku u jep “shkencëtarëve qytetarë” pajisje për të matur cilësinë e ajrit në pjesë të ndryshme të Brukselit (p.sh. pranë shkollave). Projekti filloi në tetor të vitit 2020 dhe do të përfundojë në tetor të vitit 2021. Nuk dihet ende se kur dhe si do të dalin rezultatet.

Londër: Votuesit sinjalizojnë trajtimin e ndotjes një prioritet

Qeveria Britanike ka vendosur Direktivën Kombëtare të kufirit të Emetimeve të BE-së në ligjin e MB-së. Megjithatë, tani që Britania është jashtë Bashkimit Evropian, pjesa thelbësore e zbatimit të ligjit të BE-së nuk do të zbatohet më, thotë Ian Wingrove, zëdhënës i shtypit për Jenny Jones, një anëtare e Gjelbër e dhomës së dytë të Parlamentit të MB-së, Dhoma e Lordëve, ku ajo ka prezantuar një Ligj për Ajër të Pastër. Kjo në mënyrë të qartë heq një rrugë për korigjim ligjor ku MB nuk i përmbush angazhimet e saj.

*Tani që Britania është jashtë Bashkimit
Evropian, pjesa thelbësore e zbatimit të ligjit të
BE-së nuk do të zbatohet më.*

Siç shpjegoi Wingrove, në fillim të viteve 2000, ndotja e ajrit nuk ishte shumë problem në politikën e Londrës. “Ishte në zgjedhjet për kryebashkiakun e Londrës në vitin 2012 që ndotja e ajrit filloi të regjistrohej si një çështje shumë e rëndësishme në Londër,” tha ai. “Për vite me radhë, Partia e Gjelbër ishte e vetmja politike që bënte fushatë të fuqishme për këtë çështje. Ndotja e ajrit ishte një çështje kyçe në zgjedhjet në Londër, me rezultatet që tregonin dëshirën e qartë të votuesve për veprim.”

Ndër arritjet kryesore të aktivistëve të ndotjes së ajrit deri më tani ka qenë Transporti për “zonën me emetim ultra të ulët” të Londrës, e cila aktualisht mbulon Londrën qendrore. Parimi është që automjetet që nuk plotësojnë standardet e zonës së emetimit ultra të ulët

(ULEZ) duhet të paguajnë një tarifë ditore për të lëvizur në zonë. Sadiq Khan, kryebashkiaku i Londrës i rizgjedhur së fundmi, është angazhuar të zgjerojë zonën e parë në botë me emetim ultra të ulët (ULEZ) në tetor të këtij viti për të reduktuar ndotjen toksike të ajrit dhe për të mbrojtur shëndetin publik. Megjithatë, Khan është ende i vendosur të çojë përpara me projekte masive rrugore për kryeqytetin, siç është tuneli Silvertown - të cilin anëtarët e gjelbër të asamblesë lokale të Londrës e kundërshtojnë fuqishëm.

Një lojtar kyç në atë që Londra ka arritur në përmirësimin e cilësisë së ajrit është Simon Birkett, Themelues dhe Drejtor i Clean Air në Londër. Birkett ka përfaqësuar gjithashtu palët e interesuara të ndotjes së ajrit në grupin drejtues për këndvështrimin e gjashtë global të mjedisit të Programit të Kombeve të Bashkuara për Mjedisin. “Në të kaluarën, Akti i Ajrit të Pastër i Londrës [i vitit 1956] kishte të bënte me heqjen e ‘smogut të madh’ të shkaktuar nga djegia e qymyrit dhe fabrikat në Londër. Në periudhën e deritanishme, janë krijuar dëshmi për efektet negative të ndotësve si grimcat dhe NOx [nga nafta]. Skandali i “dieselgat” [ku Volkswagen u kap duke falsifikuar të dhënat e emetimeve] ka rritur oreksin për veprim dhe ka qenë efektiv për t’i bërë njerëzit të përmirësojnë automjetet e tyre,” thotë Birkett. Ai shpjegoi se çelësi i suksesit në fushatë ka qenë ndërtimi i mirëkuptimit publik nëpërmjet artikujve dhe blog-eve plus presionin ligjor nga organizata të tilla si Client Earth.

Zgjedhjet për kryebashkiak të Londrës në maj të vitit 2021 ishin, pasi zgjedhjet lokale, rajonale, kombëtare dhe Evropiane do të jenë në të ardhmen, momente kyçe për votuesit për të çuar përpara axhendën e ndotjes së ajrit. Në një video përpara zgjedhjeve, Birkett u bëri thirrje kandidatëve për kryetar bashkie që të angazhohen ndaj udhëzimeve të reja të Organizatës Botërore të Shëndetësisë (që do të dalin në korrik), të ndërtojnë kuptimin publik për ndotjen e ajrit dhe ndryshimet klimatike, të ndalojnë naftën dhe të promovojnë ecjen dhe çiklizmin, të mbështesin një pastërti të re. Akti i ajrit që merr parasysh karburantet dhe teknologjitë moderne dhe tregon udhëheqje për ndotjen e ajrit në bisedimet e ardhshme të OKB-së për ndryshimin e klimës, COP 26, mbas këtij viti. Ky duket të jetë një plan i mirë për aktivistët e tjerë që kërkojnë të kenë ndikim në zgjedhjet e ardhshme.

Post-Covid?

Duke parë nga e ardhmja, zgjidhjet në lidhje me çiklizmin dhe taksimin e makinave nuk janë të vetmet. Qeveritë dhe autoritetet bashkiake mund dhe duhet gjithashtu të investojnë në transportin publik (p.sh. autobusët që punojnë me energji të rinovueshme), hapësirat e gjelbra ose ngrohje dhe izolim.

*Ekspozimi afatgjatë ndaj ndotësve të ajrit
shkakton sëmundje kardiovaskulare dhe të
frymëmarrjes, të cilat të dyja janë identifikuar si
faktorë rreziku për vdekjen te pacientët me
Covid-19.*

Për sa i përket lidhjeve midis pandemisë së koronavirusit dhe cilësisë së ajrit, raporti i

Agjencisë Evropiane të Mjedisit 2020 vë në dukje se “60 qind reduktim të disa ndotësve të ajrit në shumë vende Evropiane ku masat e bllokimit u zbatuan në pranverën e vitit 2020”. Ndërsa raporti thotë se nevojiten më shumë kërkime mbi lidhjen midis ndotjes së ajrit dhe ashpërsisë së infeksioneve si Covid-19, ai vë në dukje se ekspozimi afatgjatë ndaj ndotësve të ajrit shkakton sëmundje kardiovaskulare dhe të frymëmarrjes, të cilat janë identifikuar si faktorë rreziku për vdekjen, në pacientët me Covid-19.

Stefan Šipka vuri në dukje se ajri më i pastër mund të lidhet me ndryshimin e zakoneve të transportit të njerëzve, por shtoi: “Kur të kthehemi në ‘normalitet’, a do të jetë ky një normalitet i vjetër [para Covid] apo një normalitet i ri ku ajri që thithim është i pastër. Kjo është një çështje për bashkitë, si dhe për BE-në dhe qeveritë kombëtare.” Ai gjithashtu tërhoqi vëmendjen për lidhje të mundshme midis niveleve më të larta të ndotjes dhe imunitetit më të ulët dhe ekspozim më të madh ndaj sëmundjeve.

Dhe, pa hyrë në detaje specifike të ndotësve specifikë, ai argumentoi se BE-ja duhet të lëvizë standardet e saj të cilësisë së ajrit, të cilat janë aktualisht më pak të rrepta se standardet e Organizatës Botërore të Shëndetësisë (OBSH), më të afërta me standardet e fundit të OBSH-së.

Siç mund të shihet, ndërsa ka pasur përmirësime në cilësinë e ajrit në të gjithë Evropën, ka ende shumë për të bërë. Komisioni Evropian po bën presion për të bërë më shumë. Në maj, Komisioni miratoi një plan veprimi të BE-së të titulluar drejt një zero-ndotje për ajrin, ujin dhe tokën. Ai përcakton një vizion për vitin 2050 për një botë ku ndotja reduktohet në nivele që nuk janë më të dëmshme për shëndetin e njeriut dhe ekosistemin natyror, si dhe hapat për të arritur atje.

Përmirësimi i cilësisë së ajrit, për të reduktuar me 55 për qind numrin e vdekjeve të parakohshme të shkaktuara nga ndotja e ajrit është një nga objektivat kryesore të Planit të Veprimit të BE-së për vitin 2030 në kontekstin e reduktimit të ndotjes. Dhe një nga nismat kryesore të Planit të Veprimit është përafrimi i standardeve të cilësisë së ajrit më afër me rekomandimet e fundit të Organizatës Botërore të Shëndetësisë. Duke bërë kalimin drejt zgjidhjeve të qëndrueshme për mjedisin, energjinë dhe lëvizshmërinë, sigurisht që do të ketë nevojë për investime të konsiderueshme financiare, por edhe përfitimet e mundshme janë të mëdha. Kjo është një mundësi e artë për t'i bërë qytetet më të shëndetshme dhe më të sigurta.



Julian Hale is a freelance journalist and communications expert with a wide range of experience of EU and NATO policy areas. His initial journalistic experience was with the newswire service Agence France Presse. He has written/edited/produced videos on various EU subjects in the last 20 years. That has included writing (and editing) articles for various publications, including Equal Times, Defense News, Security Europe, EurActiv.com and Europolitics.

Article in Albanian

Translation available in English, Macedonian

Published in the *Green European Journal*

Downloaded from <https://www.greeneuropeanjournal.eu/problemi-i-te-gjitheve-trajtimi-i-ndotjes-se-ajrit-ne-qytetet-e-evropes/>

The Green European Journal offers analysis on current affairs, political ecology and the struggle for an alternative Europe. In print and online, the journal works to create an inclusive, multilingual and independent media space. Sign up to the newsletter to receive our monthly Editor's Picks.