



АСОЦИАЦИЯ НА ЕКОЛОЗИТЕ ОТ ОБЩИНИТЕ В БЪЛГАРИЯ

BULGARIAN ASSOCIATION OF MUNICIPAL ENVIRONMENTAL EXPERTS

ул. "Димитър Пехливанов" № 3а, Сливен 8800. Тел 044 66 22 16. Моб. 0878 577973. Ел. поща bamee@bamee.org

АСЕКОБ – 20 години заедно за модерна администрация
и устойчиво развитие

Министерство на транспорта,
информационните технологии и съобщенията
София 1000, ул. "Дякон Игнатий" №9, тел. 9409/603 568 662 650
Рег. № 23-01-11 Дата 14.03.17

Изх. № ...8.. Дата 13 Март 2017 г.

На вниманието на: г-н Христо Алексиев
Министър на транспорта, информационните
технологии и съобщенията
София, ул. "Дякон Игнатий" № 9
e-mail: mail@mtitc.government.bg

Електронно копие: До г-н Димитър Савов
Директор „Национална транспортна политика“,
Министерство на транспорта, информационните
технологии и съобщенията (МТИТС)
e-mail: dsavov@mtitc.government.bg

Електронно копие: До г-жа Марина Агаларева –
Началник отдел в Дирекция
„Национална транспортна политика“, МТИТС
e-mail: magalareva@mtitc.government.bg

Относно: Становище по задание за обхват и съдържание на доклад за екологична оценка на проект на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г., обявено на страницата на МТИТС за обществено обсъждане в срок до 13 март 2017 г.

Уважаеми г-н Алексиев,

Асоциацията на еколозите от общините в България (АСЕКОБ) вече 25 години работи за подобряване управлението на околната среда на местно и национално ниво. Повече информация за членовете на асоциацията, устава, изпълняваните проекти и дейности на АСЕКОБ бихте могли да получите от сайта на асоциацията www.bamee.org.

Един от сериозните екологични проблеми в България е влошеното качество на атмосферния въздух на населените места, което бе причина Европейската комисия да започне наказателни процедури срещу България през последните години. Наред с промишлеността, енергетиката и битовото отопление, транспортът е ключов източник на замърсяване на атмосферния въздух с азотни оксиди, фини прахови частици, вкл. сажди, летливи органични съединения и др. замърсители. Съгласно чл.27 от Закона за чистотата на атмосферния въздух, в случаите, когато в даден район общата маса на емисиите довежда до превишаване на нормите за вредни вещества в атмосферния въздух и на нормите за отлагания, кметовете на общините разработват и общинските съвети приемат програми за намаляване нивата на замърсителите и за достигане на утвърдените норми. Програмите следва да включват и мерки по организиране и регулиране движението на автомобилния транспорт. Като отчитаме факта, че общините (включително в лицето на своите експерти по околна среда) имат ангажименти за ограничаване вредното въздействие на транспорта върху качеството на атмосферния въздух (КАВ), бихме искали Асоциацията на еколозите от общините в България да бъде включена в схемата за провеждане на

консултации с обществеността, заинтересованите страни и трети лица, които могат да бъдат засегнати от реализирането на стратегията, изготвена от възложителя, съгласно чл. 19, ал. 3 от Наредбата за екологична оценка.

Във връзка с обявеното на интернет страницата на МТИТС обществено обсъждане на задание за обхват и съдържание на доклад за екологична оценка на проект на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г., разработвана със средства от „Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.“, изразяваме следното становище по заданието:

1. Принципно позиция

В Седмата програма за действие за околната среда на ЕС се потвърждава дългосрочната цел на Съюза за политика за въздуха — постигане на нива на качество на въздуха, които не пораждаат значителни отрицателни въздействия и рискове за човешкото здраве и околната среда, и за тази цел се призовава за пълно спазване на действащото законодателство на Съюза за качеството на въздуха, за стратегически цели и действия след 2020 г., за по-големи усилия в области, в които населението и екосистемите са изложени на голяма концентрация на замърсители на въздуха, и укрепване на полезните взаимодействия между законодателството за качеството на въздуха и набелязаните цели на политиката на Съюза, по-специално относно изменението на климата и биологичното разнообразие. От 31 декември 2016г. влезе в сила нова Директива 2016/ 2284 от 14 декември 2016 година - за намаляване на националните емисии на някои атмосферни замърсители, за изменение на Директива 2003/ 35/ ЕО и за отмяна на Директива 2001/ 81/ ЕО. Националните тавани за емисии на ЕС са ограничения за общото количество на емисиите на фини прахови частици, вкл. сажди, азотни оксиди, серни оксиди и др. замърсители на въздуха, които държавите членки трябва да спазват до определена дата, с цел понижаване на фоновите концентрации и ограничаване на трансграничното замърсяване на въздуха. Държавите членки трябва да транспонират директивата в своето национално законодателство до 30 юни 2018 г.

В контекста на изложеното до тук, екологичната оценка на Интегрираната транспортна стратегия за периода до 2030г., е изключително важно да бъде направена въз основа на актуална информация, вкл. за 2016г., отчитайки новите изисквания на европейското законодателство и с фокус върху районите с качество на атмосферния въздух не отговарящо на нормите. От гледна точка на въздействието на транспорта върху КАВ, това са главно райони, подложени на постоянното въздействие на международен тежкотоварен и лекотоварен трафик, преминаващ през населени места, поради липса на обходни пътища и неоптимизирана транспортна мрежа.

2. Конкретни коментари:

- В заданието за Стратегическа цел 1, в частност за **Стратегически приоритет 3**. „Развитие на интермодален транспорт“ следва да бъдат посочени конкретни цели и планирани мерки;
- В Стратегическа цел 3. „Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор“, Стратегически приоритет 8 „Ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората“, би следвало формулирани конкретни цели за намаляване на вредните емисии от автомобилния транспорт, както и за намаляване на шумовото замърсяване от автомобилния транспорт – да бъдат отнесени не само към морския и речен транспорт (код М-М и М-Р), но и към автомобилния транспорт (код М-А). Считаме за необходимо в обхвата на ЕО да се включи анализ и приоритизиране на населени места „горещи точки“ по отношение замърсяването на въздуха от транспорта и да бъдат формулирани препоръки за планиране на адекватни мерки за тях в ИТС.
- В т. 1.3. Идентифицирани проекти и сценарии в ИТС, в Проекти предвидени за реализация след 2022г. е записан Втори мост при Русе на р. Дунав. Считаме, че изпълнението на този проект ще се отрази изключително негативно върху и без това

влошеното качество на атмосферния въздух в „гореща точка“ гр. Русе. Транзитните транспортни международни (предимно товарни) потоци преминават през гр. Русе по бул. "България", който се явява трасе на републиканската пътна мрежа. Концентрирането на основния трафик по направление България – Румъния по моста на р. Дунав при Русе – Гюргево води до значително повишаване нивата на NO₂ и NO_x, както и на вторично замърсяване с фини прахови частици (ФПЧ) и сажди от преминаващите транспортни средства. Разработването на алтернативно сухопътно преминаване на река Дунав, например при Свищов-Зимнич по трасе Велико Търново - Свищов – Зимнич – Александрия - Букурещ, би довело до преразпределяне на трафика и съответно диверсифициране на въздействието върху качеството на атмосферния въздух. Също така, би дало възможност за оптимизиране на връзките с транспортен коридор „Изток/Източно Средиземноморие“ и би възродило един традиционен търговски път, свързващ България с Румъния и Европа в най-южната точка на р. Дунав, осигуряваща най-късо сухоземно разстояние. Считаме за необходимо разработеният Национален транспортен модел да направи оценка на потенциала на това алтернативно решение.

- Освен замърсяване на атмосферния въздух, транзитният транспортен трафик генерира наднормени нива на шум в градската среда, което отново рефлектира в общините. Кметовете са отговорни за разработването на шумови карти и изпълняването на програми за намаляване вредното въздействие на шума, но на практика нямат реални механизми за въздействие върху източника на замърсяване. В идентифицираните проекти в ИТС не са предвидени такива за целенасочено ограничаване на вредното въздействие на шума в определени „горещи точки“. Независимо, че мерките за намаляване на шумовото замърсяване генерирано от транспортния трафик, би следвало да са от т.нар. „хоризонтални“ мерки и да са част от всички предвидени за изпълнение проекти, би следвало в обхвата на доклада да се включи идентифицирането на „горещите точки“ в населените места, по отношение на шумовото замърсяване и съответно в ИТС да се включат конкретни мерки за тях.
- В т. I.4.2. Връзка с други планове и програми, в т.ч. такива, поставящи цели по опазване на околната среда, на национално ниво би следвало да се добави „ОП Околна среда 2014-2020“, в частност приоритетна ос 5 Атмосферен въздух европейско ниво би следвало да се добави и „Тематична стратегия относно замърсяването на въздуха“, преработена с цели до 2030г. Същите документи би следвало да се добавят и към т. V. Цели на опазване на околната среда на национално и международно ниво и начина, по който са взети предвид при изготвянето на ИТС 2030.
- В т. II.1. Текущо състояние на околната среда би следвало основен акцент да има върху състоянието на атмосферния въздух в „горещи точки“ - общините, на чиито територии има разположени пунктове за мониторинг от националната система за мониторинг на КАВ, данните от които се докладват ежегодно на Европейската комисия, съгласно изискванията на Директива 2008/50/ЕО. Същите са обект на открита наказателна процедура срещу България (процедура по нарушение № 2010/2109) за неспазване на нормите за съдържание на фини прахови частици (ФПЧ₁₀) в атмосферния въздух и неизпълнението на задълженията по Директива 2008/50/ЕО по отношение на пределно допустимите стойности на прахови частици в атмосферния въздух. Проведени измервания за качеството на атмосферния въздух на възлови транспортни кръстовища в страната по време на кампаниите „Ден без автомобили“, показват десетократно по-високи стойности на някои замърсители в дни с автомобили.

- В т. II.1.2.5. Качеството на атмосферния въздух, е записано, че в доклада за ЕО данните ще бъдат обобщени и представени за цяла календарна година. Би следвало периодът за анализ да обхваща последните 3 години (2014-2016) за да бъде проследена тенденция в КАВ на съответните населени места и да могат да се анализират водещите източници на замърсяване и в частност влиянието на транспорта.
- В т. II.1.5. Почви, би следвало да се създаде т. II.1.5.2.2. Замърсяване на почвите от транспорта. Действително, с преминаването на безоловен бензин, замърсяването на почвите с оловни аерозоли от транспорта драстично намаля, но нарастването на употребата на дизелови горива доведе до нарастване на замърсяването с азотни оксиди, серни оксиди и фини прахови частици, вкл. сажди.

Оставам с уважение

Николай Сиджимов



Изп. Директор на АСЕКОБ

Тел.: +359 878 577973

факс: +359 44 662216

е-мейл: bamee@bamee.org

www.bamee.org