

Мерки за подобряване качеството на въздуха в Пловдив

Най-актуалният документ на интернет страницата на Община Пловдив, одобрен от общинския съвет, е „Програмата за опазване на околната среда“ от юли 2014 г. Вече три години общината не приема осъвременена стратегия за справяне с проблема за качеството на атмосферния въздух в Пловдив. Анализите показват че цената на проучване и изготвяне на стратегия за подобряване на въздуха, струва не повече от 50 000 – 60 000 лв.¹ Незаинтересоваността на местната администрация е знак за абдикация от темата за мръсния въздух. Изготвяне на планови документи с финансиране по Оперативна програма „Околна среда“, която предоставя безвъзмездна финансова помощ на общини с нарушено качество на атмосферния въздух², е само първата стъпка. Основната слабост на местната администрация е, че независимо какви мерки за понижаване количествата на ФПЧ₁₀ и ФПЧ_{2,5}³ се впишат в стратегиите, същите не се изпълняват. По подобен начин предходните програми и планове за действие, приети от 2003 г. насам, не довеждат до реално намаляване на нивата на ФПЧ, азотни окиси и други замърсители.⁴

В Програмата за достигане на нормативните нива по показателите **ФПЧ_{2,5} и полициклични ароматни въглеводороди** в атмосферния въздух в гр. Пловдив за 2014-2015 г. се посочва тенденция на непрекъснато превишение на средногодишната норма за ФПЧ_{2,5}. Например, в АИС „Каменица“⁵, която има предимството да се намира в квартален парк, в периода 2009 -2011 г. превишенията на средногодишните концентрации на ФПЧ_{2,5} варират от 13% до 43%.⁶ В програмата за опазване на околната среда е записано, че за 2013 г. в АИС „Каменица“ и АИС „Баня Старинна“ се измерват между 140 и 170 превишавания на средноденоношните и средногодишните норми за концентрация на ФПЧ₁₀.⁷

Липсата на изпълнение на заложените действия от Община Пловдив означава, че независимо какви действия се залагат в програмните документи от 2003 г. насам, въздухът в града остава смъртоносен за жителите му.

¹ Обществената поръчка за разработване на Програма за подобряване на качеството на атмосферния въздух в Община Пловдив, ведно с план за действие, за периода 2018–2023 г. е на стойност 59 800 лв. без ДДС.

²<http://www.ope.moew.government.bg/bg/notice/noticedetail/from/noticecurrent/id/77/typeld/1>. Релевантната процедура е с наименование „Разработване/Актуализация на общинските програми за качеството на атмосферния въздух“.

³ ФПЧ₁₀ е съкращение за фини прахови частици с големина под 10 микрона, а ФПЧ_{2,5} – под 2,5 микрона.

⁴ Планът за действие за достигане на норми за ФПЧ₁₀ и NO₂ е изтекъл на 31.12.2013 г. Предходната програма за опазване на околната среда на Община Пловдив е била със срок на действие до края на 2014 г.

⁵ АИС е абревиатура за Автоматична измервателна станция.

⁶ <http://www.plovdiv.bg/item/ecology/documents/планове-и-програми/>, стр. 37-41 от Програмата за достигане на нормативните нива по показателите ФПЧ_{2,5} и полициклични ароматни въглеводороди в атмосферния въздух в гр. Пловдив за 2014-2015 г. (Програма за въздуха 2014-2015 г.)

⁷ Програма за опазване на околната среда на територията на Община Пловдив 2014–2020 г., стр. 47 и сл. (Програма за околна среда 2014-2020 г.)

Настояваме за реално **намаляване на концентрациите на ФПЧ_{2,5} и ФПЧ₁₀** до достигане на изискванията на законодателството на ЕС – средногодишна концентрация от 25 µg/m³ за ФПЧ_{2,5} и 40 µg/m³ за ФПЧ₁₀, при не повече от 35 превишения за нормите за ФПЧ₁₀ за календарна година и без превишения на нормите за ФПЧ_{2,5} за календарна година, и спазване на средноденонощната норма от 50 µg/m³ за ФПЧ₁₀.

Предлагаме следните мерки, които да разгледате и да предприемете действия по изпълнението им, като считаме, че същите съществено ще допринесат за подобряване качеството на атмосферния въздух в града:

I .Средносрочни и дългосрочни мерки

1. Повишаване на контрола и прекратяване на горенето на пластмаси и гуми

През зимата на 2016 – 2017 г. медиите постоянно сигнализират за проблема, от който страдат множество жители на районите „Източен“ и „Тракия“, а от общинския инспекторат и РИОСВ – Пловдив не вземат адекватни мерки за спиране на порочната практика.⁹ Необходимо е да се извършват проверки не само в работно време, а след 18:00 и в почивни дни, когато масово се горят гуми и пластмаси в кв. Столипиново, както и (макар и в по-малки абсолютни количества) в Шекер махала, Харман махала и други квартали. Гражданите следва да разполагат с публична информация каква част от санкциите, налагани по Наредбата за опазване на околната среда¹⁰, приета от Община Пловдив, реално са събрани и как глобите довеждат до намаляването на тези незаконни и изключително вредни практики.

2. Монтиране на слънчеви панели и колектори за топла вода върху покривите на общински сгради

Община Пловдив действително има ограничени правомощия относно прекратяването на практиката по предоставяне на социални помощи за отопление във вид на нискокалорични въглища тип „брикети“ и дърва, и замаяната им с високоефективни енергийни алтернативи, доколкото тези дейности се изпълняват от Министерството на труда и социалната политика чрез Агенцията по социално подпомагане.¹¹ За сметка на това общината разполага с възможности при добро планиране и финансов мениджмънт да инициира монтиране на слънчеви панели и колектори за топла вода на покривите на общински сгради, включително ясли, детски градини, училища и болници, и да прекрати ползването на твърдо гориво във всички подобни сгради.¹²

⁸ Наредба №.12/15.07.2010 г. за норми на серен диоксид, азотен диоксид, ФПЧ, олово, бензен, въглероден оксид и озон в атмосферния въздух, приложение №.1 към чл.3, таблица 2

⁹ Поредица от статии по темата могат да се намерят на пръв сайт на „Подтепето“: <http://www.podtepeto.com/GRADAT/goreneto-na-gumi-prodlzhava-pod-nablyudenie-e-stolipinovo/>

¹⁰ На <http://plovdiv.bg/obs/> са налични действащата и отменената версия на общинската наредба. Санкциите варират от 300 до 800 лв. за физически лица и между 2000 и 4000 лв. за юридически лица.

¹¹ Стр.92 от Програма за въздуха 2014-2015 г. Чл.4, ал.1 и сл. от Наредба №.РД-07-5/16.05.2008 г. регламентира условията и реда за отпускане на целева помощ за отопление на социално слаби граждани.

¹² Стр.55 от Програма за околна среда 2014-2020 г.

3. Довършване на мрежата от велоалеи и създаване на общинска система за велосипеди под наем.

Една от мерките за намаляване броя на граждани, които ежедневно ползват автомобилите си за придвижване в града и така спомагат за замърсяването на въздуха¹³, е чрез довършване на мрежата от велоалеи. Задължително е и изграждането на удобни и достатъчно големи велопаркинги пред обществени сгради, супермаркети, кина и в най-посещаваните туристически части на район „Централен“. Според различни данни в Пловдив към момента има функционираща мрежа от 48-55 км. велоалеи, основно изградени по проект „Устойчив градски транспорт“.¹⁴ Напълно постижимо е за следващите три години (2018 – 2020 г.) да се изградят велоалеи по ключови булеварди, по които в момента е трудно или невъзможно придвижването – бул. „Христо Ботев“, бул. „Руски“, бул. „Цар Борис III Обединител“, централната част на бул. „Шести септември“ и т.н. с цел достигане на 100 км велоалеи към края на 2020 г.

В края на 2016 г. общината обяви планове за изграждане на система от велосипеди под наем, като до момента липсва последващо развитие по темата. Такава инициатива не само ще насърчи жителите на града да ползват екологичен транспорт, но може и да се ползват като алтернативна форма на придвижване на туристи за разширяване на обхвата на посещаваните обекти от културно-историческото наследство на града. С цел минимализиране на разходи и по-добра видимост на системата е препоръчително същата да се изгради под формата на публично-частно партньорство. В този случай, общината предоставя терен за изграждане на стоянки за велосипеди под наем, а частният оператор поема закупуването им срещу възможност за реклама. Необходимо е да се предложат атрактивни ценови условия за гражданите, както и възможности за закупуване на седмични и месечни карти за ползване на велосипеди под наем.

4. Изпълнение на Плана за интегриран градски транспорт – въвеждане на електронно таксуване и електронни табла с информация

Община Пловдив изплати на изпълнителя Indra Sistemas 16,3 млн. лв. по проекта за интегриран градски транспорт, финансиран по Оперативна програма „Регионално развитие“ 2007-2013, а в същото време резултатът е плачевен.¹⁵ Осемнадесет месеца след датата на завършване на проекта, закупените машини за издаване на електронни карти не работят, таблата на спирките показват грешна и непълна информация, в автобусите продължава неудобното за гражданите ръчно таксуване и неспазване на обявеното графично разписание.¹⁶ В същото време, общината е приела изпълнението на договора, като пропуска да изисква от изпълнителя неустойки в размер на почти 82 000 лв. на ден.

Община Пловдив трябва да изиска от изпълнителя реално въвеждане в експлоатация на системите за електронно таксуване и електронните табла с информация и да спре

¹³ Около 15% от общото замърсяване на въздуха се дължи на емисии от пътният транспорт, като увеличаването на броя на лични МПС в гр. Пловдив означава, че вероятно се касае за подценяване на реалния принос на градския трафик. Вж. и таблицата на стр. 55 от Програма за околна среда 2014-2020 г.

¹⁴ <http://www.plovdiv.bg/подготвят-въвеждането-на-първата-в-пл/>

¹⁵ http://www.aop.bg/case2.php?mode=show_doc&doc_id=710618&newver=2

¹⁶ На 18 септември 2015 г. Иван Тотев открива първото информационно табло, изградено по проекта. Местните ръководства на ДСБ и БСП са едновременно критични към проваления проект. Повеќе информация на: <https://offnews.bg/obshtestvo/kak-plovdiv-si-slozhi-skapotcenni-tabla-po-spirkite-za-16-mln-lv-645963.html>

да се оправдава с абсурдни обяснения като ниски температури, саботаж от шофьори, токови удари, бавен процес на свързване на системата с НАП и пр.¹⁷ Намаляването на замърсяването на въздуха, причинено от личните автомобили, е възможно единствено при наличие на удобен и бърз обществен транспорт, съчетан с широкообхватна мрежа от велоалеи.

5. Ограничаване на практиките по ръчно метене на улици и тротоари

В Програмата за достигане на нормативните нива по показателите ФПЧ_{2,5} и полициклични ароматни въглеводороди в атмосферния въздух в гр. Пловдив за 2014-2015 г. общината е заложила мярка, свързана с поэтапно ограничаване на ръчното метене и замяна със специализирана техника, гарантираща отстраняване на праха от настилките без разпрашаване, там където позволява пътната инфраструктура. Редовно обаче могат да се видят екипите на Общинско предприятие „Чистота“, които докато чистят, успяват да разнесат във въздуха напластения по улици и тротоари субстрат от отровни субстанции. Въпреки, че местната администрация е инвестирала над 1 100 000 лв. за подобни машини, няма публична информация кога, къде и с каква честота се ползват за чистене.¹⁸

6. Закупуване на електрически автобуси за градския транспорт

В Бургас, София и Плевен, през лятото на 2017 г. започна пробно тестване на електрически автобуси, които да обслужват пътниците, ползващи обществен транспорт.¹⁹ Община Пловдив се задоволява с изисквания към превозвачите да заменят старите дизелови автобуси с такива, отговарящи на стандартите EURO 5 и EURO 6. Необходимо е общината да демонстрира желание за смяна на автобусния парк и да търси варианти за финансиране на закупуване на електрически автобуси, които са с нулеви вредни емисии. Подобна мярка следва да залегне в програмните документи на местната администрация, защото към настоящия момент в тях присъстват единствено оправдания за невъзможността за справяне с проблема с замърсяването на атмосферния въздух.

7. Устойчиво управление, поддръжка и развитие на зелената система в гр. Пловдив

Преди две десетилетия всеки гражданин в Пловдив има достъп до 20 кв.м. **зелени площи за спорт и отдих**, като към 2015 г. тези **площи намаляват на 12 кв.м.**²⁰ Изграждането на обществени и жилищни сгради, търговски комплекси и паркинги често е с приоритет пред опазването, поддържането и развитието на зелената система. Тези порочни практики, които се утвърждават с мълчаливото съгласие на местната администрация, противоречат както на общия устройствен план на Пловдив, така и на приложимата нормативна уредба, която изисква в град с подобно население

¹⁷ <http://bnr.bg/plovdiv/post/100711630/dsb-korupcia-trese-transportnia-proekt-na-plovdiv>

¹⁸ Програма за въздуха 2014-2015 г., стр. 97 и сл.

¹⁹ <https://www.investor.bg/novini-ot-chernomoriето/464/a/elektricheski-avtobus-veche-se-dviii-po-ulicite-na-burgas-244765/> (Бургас)

<https://nova.bg/news/view/2017/08/23/191165/нов-електрически-автобус-в-софия> (София)

²⁰ Данните са публично многократно представяни пред медиите и Община Пловдив от ланд. арх. Станимир Шаламанов, Съюз на ландшафтните архитекти в България, клуб Пловдив и се базират на математически изчисления върху реалните озеленени площи за обществено ползване. Вж., напр. <http://www.kapana.bg/litza/item/7226-2017-04-07-09-56-11>

да има поне по 20 кв.м./жител обществени озеленени площи за широко и специфично ползване.²¹ Без адекватна зелена система, която да пречиства въздуха, е невъзможно да се справим с постоянните превишавания на нивата на ФПЧ₁₀ и ФПЧ_{2,5}. Настояваме Община Пловдив да спре да извършва спорадични залесявания в минимален обем, често само заради PR ефект, а да изпълни задълженията според Общия устройствен план от 2007 г. Необходимо е спиране на произволните сечи, извършвани от служители на Общинско предприятие „Паркове и градини“ и предприемане на мерки по ефективна защита, поддръжка и разширяване на системата от паркове и градини в Пловдив, вкл. мащабни залесявания и почиствания на изоставени зелени площи.²²

8. Разширяване на пешеходната зона в район „Централен“

Хвалебствията на общината, че Пловдив разполага с една от най-дългите пешеходни улици в Европа има своето основание, доколкото през последните 5 години наблюдаваме последователна политика, насочена към създаване на нови площи за пешеходците и велосипедистите.²³ Съживяването на кв. „Капана“ до голяма степен се дължи на възможността туристите свободно да се разхождат по пешеходните улици, което води до увеличаване на приходите на собственици на магазини, галерии, барове, ресторанти и културни пространства. В същото време, огромна част от ежедневните пътувания в града се извършват чрез автомобили. Увеличаването на групата жители, които се придвижват чрез публичен транспорт, велосипед или пеша следва да бъде между приоритетите на местната власт. Процесът на разширяване на пешеходната зона в район „Централен“ е необходимо да бъде предшестван от публични дискусии и достатъчно дълъг период, през който жителите на града да имат възможност да изразяват своите мнения, за да се намали шансът за приемане на решения с дългосрочен отрицателен ефект.²⁴ Подходящи улици за разширяване на пешеходната зона са: ул. „Иван Вазов“, западната част на ул. „Златарска“, ул. „Алцеко“, южната част на ул. „Отец Паисий“.

9. Въвеждане на паркинг-автомати , промяна в ценовите вставки за краткосрочно паркиране, намаляване текучеството на автомобили в Синя зона

²¹ Чл. 31, ал. 2 от Наредба No. 7/22.12.2003 г. за правила и нормативи за устройство на видове територии и устройствени зони.

²² От картата на ОУП на гр. Пловдив с функционално предназначение и устройствени режими на територията ясно се вижда недостатъчния обем на зелени площи в район „Южен“. Може да се установи че част от зелените площи, напр. в района на парк „Отдых и култура“ на изток от р. Първенецка, на територията на Ботаническата градина в кв. Тракия и др. са трайно замърсени и запуснати, съответно не могат да изпълняват основното си предназначение – осигуряване на условия за спорт и отдих на гражданите. http://www.plovdiv.bg/wp-content/uploads/2013/08/OUP_2.jpg

²³ <http://www.plovdiv.bg/%d0%bf%d0%bb%d0%be%d0%b2%d0%b4%d0%b8%d0%b2-%d1%81-%d0%bd%d0%b0%d0%b9-%d0%b4%d1%8a%d0%bb%d0%b3%d0%b0%d1%82%d0%b0-%d0%bf%d0%b5%d1%88%d0%b5%d1%85%d0%be%d0%b4%d0%bd%d0%b0-%d0%b7%d0%be%d0%bd%d0%b0-%d0%b2/>

²⁴ Проектите, инициирани от местните власти в редица градове в Белгия и Холандия дават ясна представа, че е препоръчително Община Пловдив да инвестира време и усилия, за да информира максимално добре гражданите за подобни промени. За сравнение, моделите на Гент, Брюксел и Хрьонинген са изследвани в поредицата Cities на The Guardian:

<https://www.theguardian.com/cities/2015/jul/29/how-groningen-invented-a-cycling-template-for-cities-all-over-the-world> и <https://www.theguardian.com/cities/2016/nov/28/car-free-belgium-why-cant-brussels-match-ghents-pedestrianised-vision>

Настоящият модел на таксуване на престоя в „Синя зона“ не способства за намаляване замърсяването на въздуха в централните части на града, където потокът от автомобили е голям. Монтирането в „Синя зона“ на паркинг автомати, позволяващи изчисляването времето на престой според депозиранията сума е добър начин за обективно, неманипулируемо таксуване. Предложението ни е таксуването за първия 1 час да е върху база 3 лв./час, а за престой над това време да се таксува върху 1.5 лв./час. Мотивите ни са: по-високата цена за краткосрочно паркиране ще намали текучеството на автомобили в работен режим, отделящи изгорели газове (един пристига, след 30 мин. освобождава място, друг пристига и т.н.). Ще се стимулира дългосрочното паркиране, а в такъв режим на паркиране съответно се минимализира количеството изгорели газове. Инвестицията в паркинг-автомати е с висока възвръщаемост и е превенция за корупционни и некоректни взаимоотношения.

10. Създаване на единна, електронна и общодостъпна информационна система за състоянието на въздуха в Пловдив.

Притеснени сме от факта, че град с мащабите на Пловдив отчита атмосферното замърсяване само от данните на 2 лицензирани станции, в точки далече от възловите за замърсяване места. Общината не е предвидила общодостъпен начин за информиране на населението в Пловдив за нивото и най-проблемните зони на замърсяване. За пример, в много европейски градове е въведен дневен Air Quality Index /индекс за качество на въздуха/, който се обявява се по всички обществени места и местни информационни канали. До момента, Община Пловдив не предприема мерки за разговор и евентуално партньорство с представители на формираната доброволческа градска мрежа от електронни устройства, отчитащи атмосферни параметри и вече свързани в единна система помежду си по примера на гр. Краков. Напомняме, че ПП „Да, България“ първа публично предложи достъп до устройства за изграждане на алтернатива на недостатъчните общински системи за отчитане на атмосферното замърсяване. Предлагаме Община Пловдив да въведе мерки за:

- Информирание на населението на интернет страницата на Общината и в местни електронни и печатни медии за очакваните превишения на средноденонощните нива на ФПЧ.
- Периодичен призив към гражданите, вкл. и на електронните градски табла, да ограничат ползването на лични превозни средства.
- Показване по електронните табла на състоянието на атмосферния въздух в пиковите часове и зоните с рисково замърсяване.
- Периодично информиране, вкл. и на електронните градски табла на гражданите за бонусите при ползване на алтернативен транспорт в натоварени часовите интервали: по-евтини билети за градски транспорт, използването на билета от буферен паркинг за цялата градска мрежа и др.

II. Мерки, свързани с прилагане на ограничения при прогноза за превишение на средноденонощните норми (СДН) на ФПЧ₁₀ и ФПЧ_{2,5}

Необходимо е Община Пловдив да последва примера на София, като ползва данните от автоматичните измервателни станции за мониторинг на качеството на атмосферния въздух в града и изградената мрежа от граждани, и въвежда **ограничения**, когато се очаква през **следващите 24 часа да се наблюдават превишение на СДН на**

ФПЧ₁₀ и ФПЧ_{2,5}.²⁵ Считаме, че мерките на Община София са крайно недостатъчни, тъй като ефективните решения за намаляване на автомобилния трафик се предприемат едва при надвишаване на СДН на замърсители 3-4 пъти (съответно 150 и 200 µg/m³).

Реални резултати могат да бъдат постигнати единствено, ако подобни мерки се прилагат от страна на местната власт при надвишаване на СДН на ФПЧ₁₀ и ФПЧ_{2,5} максимум два пъти над законово установените. Предлагаме следните мерки:

11. При прогноза за превишение на СДН на ФПЧ₁₀ от 51 до 100 µg/m³ и/или на ФПЧ_{2,5} над 25 µg/m³

- Информирание на населението на интернет страницата на общината и в местни електронни и печатни медии за очакваните превишения на СДН на ФПЧ.
- Призив към гражданите да ограничат ползването на лични превозни средства и да придвижват пеша, чрез масов градски транспорт или велосипеди.
- Призив към гражданите да ограничат битовото отопление с дърва и въглища чрез преминаване към отопление с електричество, газ, топла вода (парно) или ВЕИ.
- Увеличаване на таксата за паркиране в Синя зона два пъти.
- Ежедневно миене на уличната пътна мрежа.
- Намаляване на цената на билети в масовия градски транспорт на 0,50 ст.

12. При прогноза за превишение на СДН на ФПЧ₁₀ над 100 µg/m³ или на ФПЧ_{2,5} над 25 µg/m³

- Информирание на населението на интернет страницата на общината и в местни електронни и печатни медии за очакваните превишения на СДН на ФПЧ.
- Призив към гражданите да ограничат ползването на лични превозни средства и да придвижват пеша, чрез масов градски транспорт или велосипеди.
- Призив към гражданите да ограничат битовото отопление с дърва и въглища чрез преминаване към отопление с електричество, газ, топла вода (парно) или ВЕИ.
- Увеличаване на таксата за паркиране в Синя зона три пъти.
- Ежедневно миене на уличната пътна мрежа.
- Безплатно ползване на масов градски транспорт от гражданите в диапазона 07:00 – 10:00 и 16:00 – 20:00

ПП „Зелените“ – Пловдив и ПП „Движение Да, България“ – Пловдив очакваме предложените по-горе мерки да бъдат внесени за разглеждане и настояваме за реални действия по тях!

**За „Зелените“ – Пловдив:
Пловдив:**

Георги Велев – Съпредседател

За „Движение Да, България“ –

Веселина Александрова - Председател

²⁵https://www.sofia.bg/web/guest/home/-/asset_publisher/7bpCs4absBl4/content/stolicna-obsina-predlaga-calosten-mehaniz-m-ot-dejstvia-pri-razlicni-niva-na-prognozni-previsenia-na-fpc10?/