

Становище от името на Сдружение за градски политики относно проект на Наредба за създаване на зони с ниски емисии на вредни вещества в атмосферния въздух на територията на Столична община

Качеството на атмосферния въздух (КАВ) е един от големите обществени проблеми на съвременните градове и София не е изключение. Въвеждането на зона с ниски емисии безспорно е действие насочено към подобряване на качеството на живота в града. Това разбира се е само един инструмент за въздействие върху КАВ, който трябва да се разглежда в комплект заедно с редица други цели и мерки – преминаване към чисти източници на енергия, повишаване на енергийната ефективност на редица градски системи, адаптиране към измененията в климата, насърчаване на физическата активност на гражданите и др.

1. Публичност на процеса

Процесът на създаване на наредба за зони за ниски емисии е от ключово значение, защото предопределя, както вида и качеството на самото съдържание, така и приемането на ограничителните мерки от обществото. Темата за качеството на въздуха и инструментите за влияние върху това качество трябваше да са предмет на публичен дебат, който да предхожда официалната публичната консултация по наредбата. Пътят с най-малко обществено съпротивление за въвеждане на НЕЗ минава именно през постигане на висока степен на консенсус сред гражданите относно параметрите на зоната. Под публичност следва да се разбира не формирането и провеждането на експертни консултации, какъвто е форматът на Програмния съвет към Програмата за КАВ на СО, а целенасочена и професионално изработена информационна кампания, която включва реклама, ангажиране на разпознаваеми публични лица, въвличане на медиуми, различни по формат представяния и други. Такъв разговор и процес не се състоя, въпреки опитите на редица граждански организации и това увеличава риска от по-трудното прилагане на Наредбата, увеличаване на отпора и негативните реакции сред гражданите, както и потенциално протести срещу самата наредба.

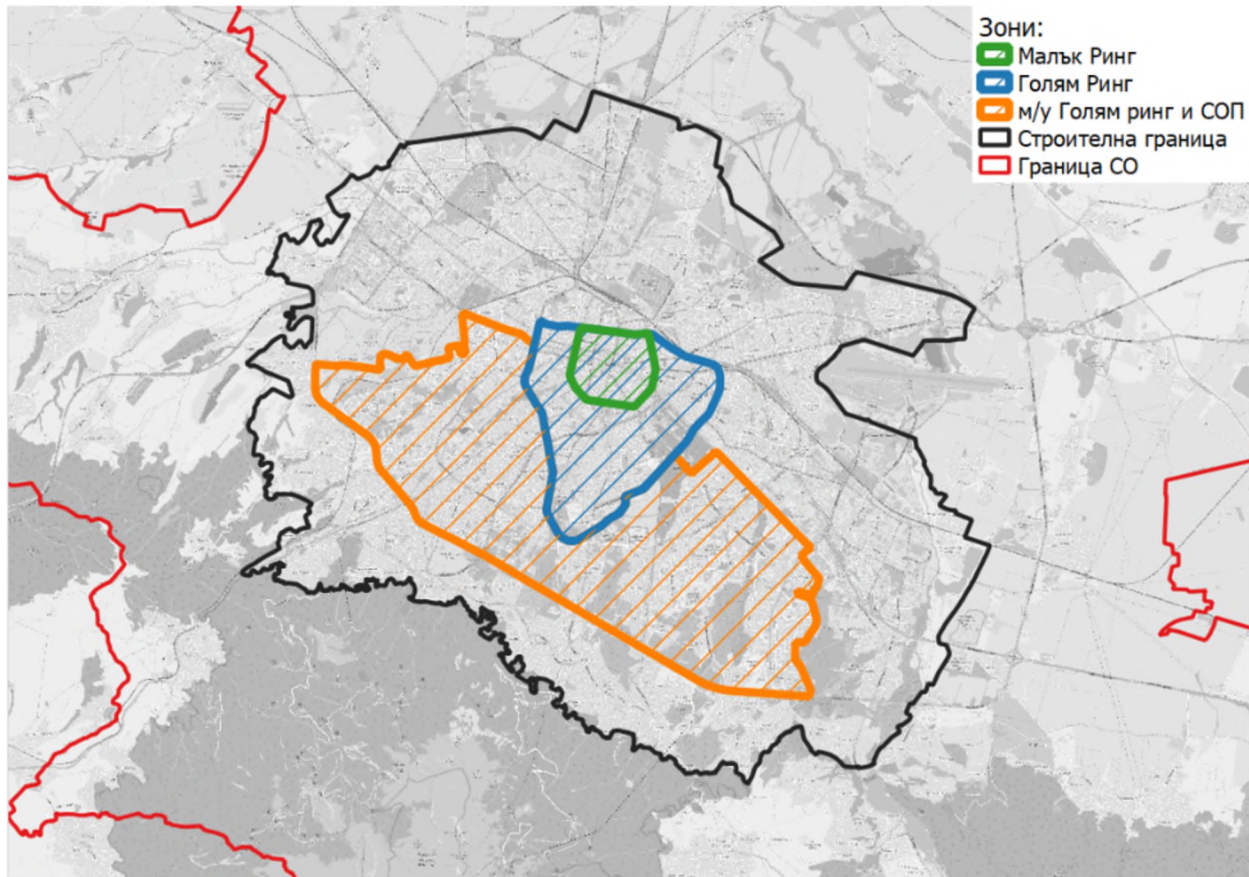
2. Аналитична част

Със съжаление заключаваме, че аналитичният процес, водещ до определянето на обхвата и параметрите на зоните, също е съпроводен от порочни практики. Що се отнася до ограничаването на замърсяващите автомобили обхватът на зоните е предварително определен единствено на база географски и пространствени характеристики без да се вземе предвид начина и динамиката на придвижване на гражданите. Оценката на

въздействието включва единствено потенциалната подмяна на автопарка, но не взема предвид страничното въздействие върху навиците на ползвателите на лични автомобили – промяна на маршрути, подбор на дестинации и др. Практиката показва, че тази изменена динамика на придвижването е много вероятно да доведе до нови места на концентрация на емисии особено в периферията на зоните. От анкета на СО, представена в мотивите към Наредбата, става ясно, че 60% от пътуванията в София са трудови, „осъществявани“ най-вече чрез автомобил, същевременно 60% от анкетираните отговарят, че ще търсят обходни маршрути с колата си, а други 16% няма да бъдат ограничени от НЕЗ. Закljučваме, че 76% смятат да продължат да ползват по един или друг начин същите автомобили, както и в момента.

Тъй като зоните заемат относително малък дял от територията на града съществува опасност общият обем емисии да остане непроменен, но за сметка на това да се наблюдава концентриране в нови „горещи“ точки, основно за сметка на живущите и работещите в периферните на НЕЗ територии. Понеже ефектът върху трафика извън предложените зони не е изследван, няма как да се оцени дали това преразпределяне на емисиите би имало нетно позитивен или негативен ефект. Прогнозното население към 2030 в предложените малък и голям ринг представлява съответно 3,5% и 14,5% от населението на града, докато в зоната южно между предложеня голям ринг и софийския околоръстен път живее 38,8% от населението. Имайки предвид, че това е и зоната с най-гъста улична мрежа след центъра на София и факта, че голяма част от инвестициите в улична инфраструктура са насочени именно там (напр. бул. Т.Каблешков, бул. Ф.Кутев), може да се очаква, че голяма част от пътуванията, избягващи НЕЗ, ще се концентрират именно в тази зона.

зона	площ			население (прогноза 2030)			улична мрежа		
	km ²	дял София	дял СО	брой	дял София	дял СО	km	дял София	дял СО
малък ринг	3,45	1,6%	0,3%	45985	3,5%	3,2%	96,32	3,1%	1,6%
голям ринг	17,14	8,2%	1,3%	192 251	14,5%	13,5%	438,77	14,3%	7,1%
м/у голям ринг и СОП	50,14	23,9%	3,7%	513652	38,8%	36,0%	840,14	27,3%	13,6%
София (строителна граница)	209,55	100,0%	15,6%	1 324 270	100,0%	92,9%	3072,1 6	100,0%	49,8%
Столична община	1341,59	-	100,0 %	142 5740	-	100,0 %	6167,4 8	-	100,0%



Като заключение от горните наблюдения може да се каже, че цялостният ефект не е оценен пълноценно и не е предвидено да бъде оценяван, така че да се прецени дали НЕЗ функционира ефективно. Няма и база за оценка на обема спестени емисии и общото въздействие върху локалното и фоновото замърсяване и здравните ефекти върху гражданите.

3. Синхронизация с други мерки

Както споменахме и по-горе, въвеждането на ЗНЕ е един от многото инструменти, влияещи върху качеството на живота в града и е важно той да бъде разглеждан в контекста на други действия, които предприемат общината, държавата, или големи инвеститори. Следва да се обърне внимание на оптимизацията на градския транспорт, за да има възможност да се даде удобна алтернатива на шофьорите, които избират да намалят ползването на автомобили. Трябва да се включат мерките свързани с активно придвижване особено за кратки пътувания (под 3км), споделено пътуване, училищни автобуси, такива каквито са заложили в Плана за устойчива градска мобилност, приет преди вече няколко години. Логично е етапите на въвеждане на ограниченията да бъдат синхронизирани със инвестиционната програма не само на общината, но и на експлоатационните дружества и големите строителни проекти, така че необходимите алтернативи да бъдат осигурени своевременно. За тази цел е нужно да бъдат изяснени

основните потоци на придвижване в града като обем, характер и съответно потенциал за прехвърляне към по-устойчиви форми на транспорт – анализ, който не е проведен преди предлагането на наредбата. Вероятно поради тази липса на познание към момента СО не се ангажира с промяна на транспортните схеми на градския транспорт в НЕЗ, а това би била една от най-логичните първи стъпки, които общината би предприела при въвеждането на НЕЗ.

Обръщаме внимание и на факта, че зоната за ниски емисии не адресира директно друг съществен проблем – завишеното време за пътуване и прекомерното обсебване на пространството в центъра с площи, единствено предназначени за движение и съхранение на автомобили. Влошеното качество на градската среда е тежест за обществото – освен неизмеримата щета, свързана с загуба на човешки животи, може да бъде изразено и в чисто финансовото бреме, което създава за здравната система. По същия начин ежедневната загуба на време в задръствания коства време, което иначе може да бъде инвестирано в продуктивна дейност, а препълнените с коли улици и обществени пространства ограничават икономическия потенциал на съответните зони. В този ред на мисли съществуват и други инструменти, които макар и косвено биха адресирали тези проблеми заедно с проблема с емисиите от автомобилния трафик. Пример за такива са:

- въвеждане на такса задръстване в най-натоварените зони и часове;
- обособяване и контрол на товаро-разтоварни места за доставки;
- регулиране на пространството, отделено за паркиране / редуциране на уличното паркиране за сметка на други дейности;
- въвеждане на адаптивна цена за паркиране, съобразена с нивото на търсене на паркоместа и др.

В заключение смятаме, че въвеждането на НЕЗ е стъпка в правилната посока, но тя остава малка и изолирана. Отчитаме поредица от пропуски по няколко аспекта:

- подхода за определяне на НЕЗ;
- измерването на очаквания ефект от въвеждането на НЕЗ;
- обвързването с други мерки;
- въвлечането и информирането на обществото;
- засягането на други проблеми, свързани с изключително високата моторизация на населението в София.

Очакваме въвеждането на НЕЗ като изолирана мярка да има частичен положителен ефект, но предвид горните аргументи виждаме и потенциални негативни ефекти. Смятаме, че СО следва да осъществява много по-решителна транспортна политика, която не засяга само въпроса с въздуха, а цели да пренесе цената на страничните ефекти от ползването на личен автомобил (шум, мръсен въздух, заето пространство, загубено време в задръстване, риск от произшествия) върху тези, които ги причиняват. Както и при политиката за управление на отпадъците, и при тази за транспорта трябва да важи правилото, че замърсителят следва да плаща. Предложените в наредбата за НЕЗ действия работят единствено в посока на ограничаването на колите в пикови и/или критични

моменти и това решава само една от крайностите – силно замърсения въздух. За съжаление не виждаме системно решение. Такова би било въвеждането на такса за ползване на автомобил в града (някаква форма на congestion charge), с която се цели решаването по интегриран начин на поредица от проблеми – КАВ, шума, липсата на места за паркиране, както и безразборното и нерезламентирано паркине, неефективното използване на уличното пространство, ниското ниво на пътна безопасност, ниската ефективност на придвижване и други.

Текстът е подготвен от Цветан Колев и редактиран от членове на екипа на Сдружение за градски политики.

Любо Георгиев
Председател на УС на Сдружение за градски политики

16.07.2022 г.

LUBOMIR Digitally signed
by LUBOMIR
IVANOV
GEORGIEV
Date: 2022.07.16
22:23:10 +03'00'
V