

**ДО:**

**Г-жа Йорданка Фандъкова,  
Кмет на Столична община**

**ОТНОСНО: Проект на Наредба за създаване на зони с ниски емисии на вредни вещества в атмосферния въздух на територията на Столична община**

Уважаема г-жо Фандъкова,

Предприетите действия от страна на Столична община във връзка с въвеждането на зона с ниски емисии, както по отношение на транспорта, така и на битовото отопление са стъпки в правилната посока относно продължаващия и труден за разрешаване проблем свързан с качеството на атмосферния въздух в Столична община и град София.

Изпълнението на мярката 53-Sf-r-St-Mt „Изготвяне на план за зона с ниски емисии за транспорт, обществено обсъждане на плана и въвеждане на зона с ниски емисии за транспорт ...“ заложена в „Комплексна програма за подобряване качеството на атмосферния въздух на територията на Столична община за периода 2021-2026“, предполага въвеждане на общинска нормативна уредба в съответствие и с чл. 28а от Закона за чистотата на атмосферния въздух.

Успешното въвеждане на такава комплексна мярка от гледна точка на постигане на съществен принос чрез нея за значително и своевременно намаляване на степента на замърсяване на атмосферния въздух и съответно значително намаляване на риска за човешкото здраве и постигане на нормите за вредни вещества в атмосферния въздух е свързано с внимателна предварителна преценка на обхвата на ограничения, подкрепа и изключения – от пространствена, времева, техническа и икономическа гледна точка. Водещият екологичен аспект на намаляване на замърсяването и опазване на здравето в случая е съпътстван от социални, икономически и управленски въпроси на справедливите, ефективни и уравновесени решения на основата на подходящо знание за причините за проблема и подходите за решаването му.

В проекта на Наредба за създаване на зони с ниски емисии на вредни вещества в атмосферния въздух на територията на Столична община са предложени конкретни решения, които не са вписани в по-общо проучване и мотивиране на избора сред набор от алтернативи. Решенията са предварително обусловени от съображения, които изглежда са свързани повече с технологично и политически удобното, отколкото с излизането извън зоната на комфорт и изследването и внедряването на най-доброто за здравето на гражданите и посетителите на Столичната община. Подходът на внедряване следва да бъде цялостен и включващ, а не изключващ, чрез съразмерни на здравните разходи от замърсяването обществени и частни инвестиции насочени към основната и съпътстващи мерки свързани с чисти и етими алтернативи на придвижване.

По-конкретно, съсредоточаването върху т.нар. малък и голям ринг изглежда се дължи на предварително подбрани пръстени от по-добре оборудвани кръстовища, чието по-цялостно окомплектоване като контролни точки по границата на зоните с ниски емисии ще може да се осъществи относително бързо и в последен момент от политическия мандат, с което да може да се отчете внедряването на мярката. Проблемът тук се състои в липсата на гъвкавост на едно решение изглеждащо като прагматично, но все още не подложено на по-обща проверка за това дали би изпълнявало не по някакъв, а по най-добър начин основната цел, описана и в ЗЧАВ. Рискът от половинчато въздействие на зоната с ниски емисии е голям от липсата на такава гъвкавост и прекалената предпазливост в пространствения обхват, която се наблюдава още от първите опити за напипване на почвата от страна на Столична община покрай т. нар. „Механизъм с оперативни мерки за обособяване на зони с ниски емисии на вредни вещества чрез ограничаване на движението на МПС на територията на Столична община, в случай на прогноза за висока степен на замърсяване на атмосферния въздух“, който не даде необходимия резултат поради твърде плахия си характер, определен да бъде достатъчно отдалечен от ежедневните, както и от реално

наблюдаваните критични нива на замърсяване над нормите за София. Това в съчетание с липсата на официални измервания на замърсяването покрай най-натоварените транспортни участъци размива един значителен риск за здравето, който постепенно излиза на яве, но междуременно взема жертви и оказва постоянна тежест върху заболяемостта, при това в условията на пандемия.

От друга страна ограничаването на времевия обхват на зоната с ниски емисии за транспорта до периода декември-февруари не кореспондира на наблюдаваните трайни нива на замърсяване от МПС с набор от вредни вещества, които до тук са по-активно и подробно проучвани като измервания от граждански мрежи и организации, отколкото от консултантите на Столична община относно качеството на въздуха, получили значителни средства през последните години, но оставащи в комфорта на оскъдните официални данни. За съжаление тази картина не се е променила след близо 10 години, откакто темата за замърсяването на въздуха, включително от транспорта е по-сериозно застъпена в обществен план на място тук в София и е добре познат проблем навсякъде по Света. Надяваме се, че причините са свързани с липсата на капацитет, а не с корисни подбуди, въпросът да остава пренебрегван, но това не отменя нуждата от надеждни измервания, моделиране и оценка с фокус върху транспорта, каквито все още не са публикувани като основа за вземане на решения от страна на Столична община.

От трета страна техническият обхват на ограниченията е спорен в лицето на т. нар. екологични групи, които са определени на основата на комбинацията от екологична категория (EURO), дата на първа регистрация и въглероден оксиг или димност в зависимост от вида на двигателя, което няма пряка връзка с реалните емисии отделяни от МПС, най-вредни за здравето. Заедно с това предвиденото внедряване на ограниченията в зоните по години, освен че започва много късно спрямо други градове в Европа при една още по-влошена ситуация на състоянието на МПС, е със скорост, която се доближава до скоростта на естествено заместване на превозните средства, а не задава ускоряване на този процес. Тук вероятно съображенията са свързани с влошената ситуация от макроикономическа, покупателна и производствена гледна точка, но по този начин здравната страна на въпроса остава на заден план. Ако при заместването на подвижния състав липсва амбиция, то тогава Столична община би следвало да заяви това открито и успоредно с експерименталното въвеждане на зоните с ниски емисии за транспорта да подкрепи безусловно чистите и устойчиви средства за придвижване с много по-амбициозни съпътстващи мерки по т. нар. обърната пирамида на мобилността. Това ще бъде начин за по-цялостно намаляване на дела на придвижването с лични и служебни МПС с двигатели с вътрешно горене, но при запазване, а дори и подобряване на свързаността и достъпността на (още по-)ниска цена, сходно (или по-кратко) време за пътуване и гарантирана безопасност и удобство, включително и намалена енергийна зависимост от горива. Синергията между въвеждането на зони с ниски емисии и подобряването на алтернативните начини за придвижване е част от принципно необходимото интегрирано прилагане на градските политики чрез синхронното изпълнение на приети планове и програми, както и техни бъдещи актуализации.

Описаните ограничения на дотук доведените решения за обхвата на регулациите предполагат много своевременно и последователно преосмисляне, което следва да започне още преди предвиденото въвеждане на зоните. Макар и то да изглежда вече до голяма степен предопределено, а експертизата представена до тук разпокъсана и винаги със значителни методически и технически недостатъци, както и такива свързани с достъпа до първичните данни и възможността за проверка на получените резултати, това действие е осъществимо при един подход на по-широко сътрудничество. Съответните ограничения са повлияли и върху качеството на мотивите и оценката на въздействието на наредбата, които са компилация от извадки от различни документи, както и много общи данни, част от които вероятно събрани и произведени за случая. Но по-качествената обосновка и предварителна оценка предполага научно-приложни доказателства, които могат да бъдат единствено под формата на комплексни, надеждни и верифицирани проучвания, включващи изчислителни модели и симулации в обхвата на град София и/или Столична община. Те следва да представят изходно положение стъпващо на също така верифициран транспортен модел, задълбочена инвентаризация на емисиите от

транспорта, по-плътни измервания на замърсяването допълващи официалните данни, както и ясно описани сценарии с техните по-изчерпателни допускания, широк набор от променливи и прецизно изведени параметри на сравнение, в т.ч. странични разходи асоциирани със здравето и загубата на живот. В тази връзка е належащо създаването на своеобразен център за върхови постижения в сферата на моделирането и оценката на качеството на въздуха с подкрепата на Столична община и с максимално оползотворяване на научно-експертния потенциал в София и България, а не демонстрирания до тук подход на поръчване на проучванията на доверени и безкритични консорциуми, отчасти анонимни и с ограничен опит. Въпросът предполага действие отвъд политическата конюнктура и обединяване на всички сили за решаването му.

Конкретните предложения към така представения проект на наредба, мотивирани от горното включват:

- Въвеждане на зона – град София в рамките на строителната граница на града;
- Доразвитие на условията и разпоредбите в чл. 9, ал. 2, включително отговорностите в Столична община относно изходни данни, периодичност на актуализация, основания за промени в пространствения, времеви и технологичен обхват, подход и показатели за мониторинг и оценка, с допълнително приложение, което да обхване описанието на по-специфичните методи и показатели за мониторинг и оценка;
- Ускоряване на ограниченията в чл. 11, ал.1, т 1 и 2, но и упоменаване в отделна алинея на задължението за разработване на план за действие от страна на Столична община за съпътстващите въвеждането на зоните мерки и стимули насочени към различни засегнати страни, като примерно ускоряване може да представлява следното:
  - За зона „Малък Ринг“ – вместо 2025 и 2028 година за Втора и Трета екологична група, ограниченията за тях да бъдат съответно към 2023 и 2025 година, а за Четвърта група към 2028 година
  - За зона „Голям Ринг“ – вместо 2025 и 2028 година за Първа и Втора екологична група, ограниченията за тях да бъдат съответно към 2023 и 2025 година, за Трета група към 2028 година и за Четвърта група към 2030 година
  - За зона „Град София“ – 2025 година да бъде начална за ограничаване на Първа екологична група, 2028 година за Втора екологична група, 2030 година за Трета екологична група, а 2032 за Четвърта екологична група.

гр. София  
16.07.2022 г.

С уважение,  
г-р Анжел Буров