



Тема на броя

//ВЪЗДУХ #ЗАМЪРСЯВАНЕ #ГРАДОВЕ

Малко по-малко мръсно

☛ Макар и бавно, въздухът, който дишаме, се подобрява и тази тенденция ще продължи и занапред.

☛ Замърсяването е болезнена тема за политиците и обществото вече четвърта поредна година.

☛ Причините за бавния напредък са липсата на амбициозни и последователни цели, както и на политическа воля.

автор

Мила Чернева | mila.cherneva@capital.bg

З За все повече хора в българските градове изразът "мирише на зима" вече не значи домашен уют и приближаването на Коледа, а е мрачна констатация, че въздухът пак е мръсен. Това е добра новина - българите все по-силно се интересуват какво дишат и следователно оказват натиск на властите да предприемат мерки срещу замърсяването.

Само допреди няколко години това не беше така. Трудно е да се каже кога точно започна промяна, но една от ключовите дати беше 5 април 2017 г. Тогава съдът на Европейския съюз отсъди, че България не се справя с мръсния въздух, и я заплаши с глоби занапред. Това светна като сигнална лампа за хората и за властта. Дотогава проблемът с мръсния въздух се появяваше епизодично в обществото, но след това темата рязко изплува. По същото време

заработи и гражданската мрежа за измерване на замърсяването airbg.info, която даде по-широк поглед върху проблема из страната и включи гражданите активно в разбирането му и мониторинга. Да виждаш мръсния въздух се оказа много по-лесно.

Три години и половина по-късно обаче България приключва и без това тежката 2020 г. със същата новина - еврокомисията ще съди страната за това, че не се справя с мръсния въздух. Така равносметката след десетки мерки и милиони левове е, че за проблема се говори повече, частичен напредък има, но резултатът все още е забулен в гъстия дим на политическото безволие.

По-чисто, случайно

След като беше една от страните с най-високите концентрации на фини прахови частици (ФПЧ10) през 2009 г., България регистрира значително намаляване >12



☉ **Макар че клиентите на „Топлофикация София“ и газоразпределителните дружества например растат, броят на отопляващите се на дърва и въглища все още е достатъчно много, за да има отражение върху качеството на въздуха.**

снимка Николай Дойчинов

► **И** на замърсяването всяка година през последното десетилетие. Това се отчита в последния доклад за качеството на въздуха на Европейската агенция по околна среда. Според данните през 2014 г. почти 97% от българите са били изложени на прекомерно високи нива на ФПЧ10, а към 2018 г. те вече са около 65%. „Има динамика [по темата] - преди имаше „Кремиковци“, [замърсяваща] индустрия и автомобилите, които бълваха какво ли не. Сега колите са по-малко замърсяващи, но пък компенсират с по-голямо количество“, казва д-р Радосвета Кръстанова, политолог и ръководител на Лаборатория по анализ и политики на въздуха в Нов български университет.

Преди да обясним на какво се дължи подобрието, трябва да направим уговорката, че данните за замърсяването са само за местата, където има официални станции на българската Изпълнителна агенция по околна среда (ИАОС). На картата обаче има много повече бели петна (виж текста на стр.14), където качеството на въздуха не се измерва.

Една от причините за спада в замърсяването е, че някои хора преминават към отопление на газ или към топлофикации, тъй като битовото отопление на дърва и въглища е основният източник на ФПЧ. Данните на енергийния регулатор (КЕВР) сочат, че броят на битовите клиенти на газоразпределителните дружества в страната е нараснал с 12% само през 2019 г. спрямо

2018 г. Дори „Топлофикация София“ има ръст на клиентите - около 6% в периода 2016 и 2019 г. „Модернизацията на всичко, което използваме, и това, че сме по-богати и можем да си купим нови неща, неизбежно водят до намаляване на замърсяването“, казва Боян Рашев, експерт по управление на околната среда и управляващ партньор в denkstatt. Това обаче има и обратен ефект, посочва той - въпреки метрото все повече хора в София карат коли.

В някои градове оптимизмът е пресилен. „Велинград, Троян, Тетевен, Трън са места, които са в планината и са в дълбоки долини, и качеството на въздуха през зимата е брутално лошо“, казва Рашев. „В София дишаме по-чист въздух, отколкото в китни планински градчета, защото там всички са на дърва - лесно, евтино и налично. Там през зимата няма ден, в който качеството на въздуха да е добро“, добавя той.

Дори официалните данни сочат, че в достатъчно градове в страната все още

Качеството на въздуха се подобрява, но това не се дължи на конкретна политика на централна или местна власт, а на модернизацията на начина на живот на хората.

има сериозен проблем с финия прах (виж графиката).

Четири години по-късно

Основното, което се промени, след като България беше осъдена в Съда на ЕС, е, че за замърсяването на въздуха се говори по-активно. Световната банка създаде национална програма по поръчка на правителството, която трябваше да зададе посока на битката с мръсния въздух. Какво обаче свърши за това време Министерството на околната среда и водите (МОСВ) и ресорната дирекция „Въздух“ в него не е ясно. Те не отговориха на въпросите на „Капитал“ и отклониха поканата за интервю.

През 2018 г. се приеха и законодателни промени в Закона за чистотата на атмосферния въздух (ЗЧАВ), които влязоха в сила през 2019 г. Те вмениха на местната власт повече правомощия и възможности, с които да се справя с мръсния въздух. Това не е лоша идея, тъй като всеки град има своите специфични проблеми. „В България имаме достатъчно добра децентрализация, която да позволи на общините да направят индивидуални решения, които да пасват на техните граждани. Щом София може сама да си определи данъците за автомобили или отпадъци, значи може да въведе зона на задръствания (congestion zone) като в Лондон“, казва екологът Рашид Рашид.

Боян Рашев изтъква друг плюс на видимостта - вече се мисли за инвестиции.

„В първата оперативна програма „Околна среда“ 2007-2013 (ОПОС) нямаше дори ос за въздуха, сякаш не съществува такъв проблем. Във втората вече имаше, друг е въпросът за какво се дадоха парите...“ (Виж текста на стр.16)

Всичко това се случи под натиска както на ЕС, така и на гражданите. „Хората започват да гледат замърсяването на въздуха, когато си избират апартаменти“, споделя Стефан Димитров, съосновател на мрежата airbg.info, която беше ключова за включването на темата в дневния ред.

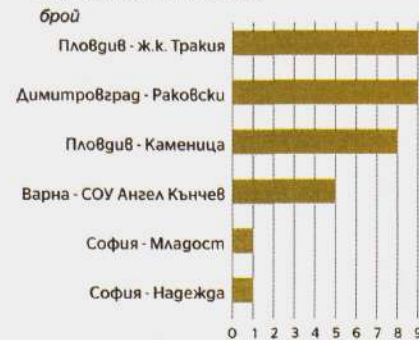
Градовете и автомобилите: трудна любов

Наличието на планове, програми и закони все още не значи, че всички те се прилагат напълно. Общините например подготвят собствени програми, но въпреки че след това имат задължение да представят годишен отчет за изпълнението им, повечето не го правят. Справка на „Капитал“ показва, че някои общини - например Русе и Смолян, които получават съответно десетки милиони по ОПОС за преодоляването на проблема с въздуха, не са изпълнили това. Отчетът на Варна пък бил върнат за преработка и е в процедура по одобряване, „след което ще бъде публикуван“, уточниха от общината в отговори до изданието. Иначе в справките до „Капитал“ общините отчитат основно постигнатото през санитарните сгради (енергийната ефективност безспорно е малка стъпка напред), поддържане на зелени площи и разширяване на платеното паркиране.

Ясно личи сбърканата представа, че ремонтите и изграждането на пътни артерии са мярка за изчистване на въздуха. Например в отговорите си до „Капитал“ община Бургас изтъква няколко нови надлеза и Северния обход като мерки. Да, те ще намалят задръстванията, но пък ще насърчават автомобилния трафик. „Строейки магистрала, човек умножава автомобилите. Строейки велоалеите, човек умножава велосипедистите. Позволявайки на хората да се движат пеша, умножаваме пешеходците“, казва д-р Кръстьанова. Бургас все пак е изградил и 60 км велоалеи - нещо, с което не могат да се похвалят доста други градове.

Местната власт в България продължава да е силно ограничена в правомощията и средствата, но Рашид е прав, че общините

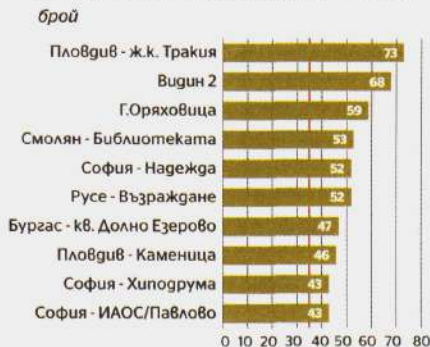
КЪДЕ НИВОТО НА АЗОТЕН ДИОКСИД Е ПРЕВИШЕНО НАЙ-МНОГО ПЪТИ



*Допустимият брой превишения е 18 на година
**Средноенормираната норма е 200 µg/m³

Източник: Изпълнителна агенция по околна среда

КЪДЕ НОРМАТА ЗА ФПЧЮ Е ПРЕВИШЕНА НАЙ-МНОГО ПЪТИ



*Допустимият брой превишения е 35 на година
**Средноенормираната норма е 50 µg/m³.
Данните са за периода от 1 януари 2020г. до 7 декември 2020г.

Източник: Изпълнителна агенция по околна среда

могат да вземат активни мерки за намаляване на автомобилите в центъра. В почти нито една община обаче не се виждат нискоемисионни зони или временни забрани на ползване на твърди горива, които общинските съвети могат да създадат. Очевидно е, че местната власт предпочита да играе по линията на най-малкото съпротивление - да не променя нищо бързо, за да не дразни никого. Това обаче няма как да продължи: ако досегашната ситуация трови въздуха, нещо в нея ще трябва да се промени. „По отношение на въздуха мерките няма как да не са непопулярни, понякога и драстични“, казва д-р Кръстьанова. Според нея комуникацията на институциите трябва да е посъсредоточена върху здравния аспект на

проблема, за да спечелят гражданите на своя страна.

Ивайло Хлебаров, експерт по околна среда от сдружение „За Земята“, изтъква, че законът вероятно не е достатъчно прецизен. „Общините смятат, че законовата рамка не им дава яснота и правомощия да въвеждат такива ограничения - както за автомобили, така и за битово отопление. Има и правни дискусии, че този текст не е достатъчно ясен, за да въвеждат зони с ниски емисии“, посочва той.

Това например казват от община Пловдив. Там се работи по такава зона, но процесът е на ранен етап - в момента се изготвя методика за въвеждане ѝ, но от общината обясниха, че това е „труден и отнемащ време процес“ и „липсват ясни и точни указания, в т.ч. и съгласувателни механизми, вида и начина за правно основание за въвеждане (освен регламентираното в ЗЧАВ), ръководство, наръчник и др. от страна на компетентния орган“. Става въпрос за екоминистерството, което според Хлебаров не подкрепя достатъчно местната власт, а и наредбите му са твърде остарели - на около 20 години.

По същия начин се оправдава и Столичната община - зам.-кметът по околна среда Десислава Билева каза, че нискоемисионни зони може да се появят след законодателни промени. София е изпратила писмо до МОСВ с предложения с конкретни текстове, с които да се предоставят правомощия на „администратора на пътя или кмета да упражнява контрол и да налага санкции във връзка с изпълнението на предвидените в закона мерки за ограничаване на вредните вещества“. Впрочем общината даваше заявки, че ще стори това още през 2018 г., като такава зона бе посочена в приоритетите на направление „Транспорт“ за 2019 г. при изготвянето на бюджета.

Все пак има едно място, където иновациите се опитват да пробият - Бургас. От отговорите на общината става ясно, че през август 2019 г. били въведени няколко зони, в които максималната скорост на автомобилите се ограничавала до 30 км/час - районът на центъра, заключен между улиците „Булаир“, „Цар Симеон I“, „Св. св. Кирил и Методий“ и „Александровска“, както и цялата територия на кварталите „Сарафово“ и „Крайморие“. „Мярката може да се разглежда като стъпка в посока въвеждане на >14

Хората започват да гледат замърсяването на въздуха, когато си избират апартаменти.



Стефан Димитров,
съосновател на гражданската мрежа airbg

>13 зона за ниски емисии, тъй като един от ефектите е намаляване замърсяването на въздуха с отработили газове на автомобилите поради успокоеното движение на МПС", пишат от община Бургас. Общината е избрана за пилотно реализиране на проект между МОСВ и Федералното правителство на Германия за оказване на помощ за въвеждане на нискоемисионни зони.

А коминчетата пушат

Такива зони са добро, но не и достатъчно решение. От една страна, заради слабия контрол. Според Рашид например е "скъпо удоволствие" да затворим центъра за определен вид коли, а и с поставянето на стикери може да е сложно. Органи като КАТ например действат кампанияно, смята и Хлебаров.

И второ, защото няма фокус върху горивата и отоплението. Най-големият източник на прахови частици във въздуха - битовото отопление, е и най-голямото предизвикателство. „Това може да се промени само чрез много голямо намаление на цената на електроенергията, газа и топлофикацията или чрез рязко увеличение на доходите на тези хора. Нито едно от тези две неща не е особено реалистично", казва Боян Рашев. Може обаче да се случи и с целенасочена политика върху енергийната бедност. Ако енергийните помощи не се дават за дърва или въглища, както досега, а за ток, парно или газ и това се комбинира с финансиране за новите уреди, инсталации и т.н. (сега се дават безплатни печки на пелети за по над 3500 лв. бройката), хората биха могли да сменят начина си на отопление.

Разбира се, за да стане тази трансформация, на местно ниво трябва да има контрол какво се гори, а и какво е качеството на дървесината, която все пак ще се продава. В София например за последната година има над 2200 проверки на инспектората, при които за "маловажни нарушения са наложени на място 31 броя глоби с фиш и са съставени 86 броя акта за административно нарушение".

Миенето на улиците също е потенциално решение на запрашаването. В София например площта на измити улици расте, като през 2019 г. стига 51% от общата за столицата, което е струвало близо 5,8 млн. лв. В тази сметка обаче се включва и повтарящото се миене на някои булеварди, поради което повечето софиянци биха казали, че не са виждали улицата пред тях да се мие. "Това е мярка, която ще помогне градът да е по-чист, да няма прах и кал. Това ще допринесе донякъде за намаляване на замърсяването, но само на големите прахови частици - ФПЧ10. Миенето на улиците е третиране на последствия - въпросът е откъде идва това мръсно", казва Хлебаров.

Поглед в мътното бъдеще

Според еколога Рашид Рашид съвсем скоро ще влезем в допустимия брой превишения на запрашаването за година, посочени от ЕС, но това не е задължително добра новина. "При 34 дни с превишения ще сме в нормата, но когато са разпределени в два епизода по две седмици с високи нива, това пак ще е проблем за здравето, ако нивото например е 500 микрограма в продължение на 20 дни. По-добре е реално да са повече дни с превишения, но с по-ниски нива, отколкото това. Вторият сценарий е в нормите, но убива", уточнява екологът.

Боян Рашев очаква, че в един момент няма да имаме проблем с финия прах, но пък ще дойде ред на азотния диоксид. „Това е типичната еволюция на замърсителите, която се наблюдава в развития свят - проблемът с финия прах е де факто разрешен, но се появява проблем с азотните оксиди.“

Оправданието, че решението на проблема отнема време, може да бъде оборено с примера на Лондон. Откакто Садик Кан стана кмет през 2016 г., броят на хората, които живеят в зони с високи нива на азотен диоксид, е паднал с 94%, училищата - с 97%. Това показва, че има ли желание и политическа воля, има и начин. Нещо, което българските кметове масово не схващат към момента. |К

П

Първата стъпка за изчистването на въздуха е точното и постоянно измерване на замърсяването. Измери ли се проблемът, може да се анализира и така полесно да се стигне до ефективните решения. Българските институции обаче, изглежда, не мислят съвсем така.

През последните две години са инвестирани над 1 млн. лв. в информационни системи за въздуха - на национално ниво и в София. Реално обаче гражданите все още нямат достъп до лесно обработваема и адекватна информация. Това, което им се представя, са само неясни картинки. Най-малките и най-опасни прахови частици изобщо не са измервани в столицата този месец, а станциите, които София закупи по европроект, са със спорно качество и неясно предназначение.

Така ни е добре

В страната от години има само 48 автоматични измервателни станции (АИС), които се управляват от Изпълнителната агенция по околна среда (ИАОС). Миналата година със 700 хил. лв. от програма "Околна среда" беше създадена нова информационна система на агенцията, но критиките към нея са, че е закъсняла, данните не се предоставят в машинно четим формат и има редица ограничения - информацията е налична само за десетдневен период назад.

