



Офис: ж.к. Лозенец, ул. Кръстьо Сарафов 24, ет. 1, София 1164
Адрес за кореспонденция: п.к. 975, София 1000
тел. / факс: +359 2 943 11 23
ел. поща: info@zazemiata.org --- www.zazemiata.org

СТАНОВИЩЕ

на Екологично сдружение „За Земята“

Относно: Проект на ОП „Транспортна свързаност“ 2021-2027 и подход на Работната група

В одобреният преди три седмици **Интегриран план в областта на енергетиката и климата на Република България 2021-2030 са събрани и анализирани подробни данни за транспортната система.**

Както коректно бе записано в проекта, климатичните проблеми в транспортния сектор на Р България са основно свързани с:

- „той е един от най-големите емитери на ПГ, бележещ постоянен растеж, но до голяма степен пренебрегван до скоро по отношение на влиянието му върху изменението на климата“ (стр.11)
- „От 1991 г. насам консумацията на гориво непрекъснато се увеличава главно поради автомобилния транспорт.“ (стр. 132)
- „През 2012-2016 г. енергийното потребление се увеличава по-значително в сектор „Транспорт“- с 16.6% за целия разглеждан период.“ (стр.141)
- „Ниските темпове на намаляване на КЕИ от 2012 г. до 2016 г. се дължат на ... увеличаване броя и използването на личните автомобили за сметка на другите по-енергоефективни видове транспорт, недобро техническо състояние на голяма част от автомобилния парк и все по-продължителни и мащабни задръствания в големите градски центрове, където е съсредоточен автомобилния трафик.“ (стр. 142)
- „През 2017 г. сектор Транспорт е с дял от 34% в крайното потребление на енергия, като запазва формиралата се през последните десет години позиция на водещ сектор в крайното потребление на енергия.“ (стр. 150)
- „Вносът на нефт и природен газ се осъществява основно от Руската федерация. В случай на внезапни прекъсвания на доставките за по-дълъг период това би въздействало негативно във всички сфери на българската икономика, в т.ч. на транспорта и др.“ (стр. 152)

По всички основни индикатори предложеният План показва че към 2030 г. транспортният сектор на Р България не се стреми към значителна промяна и ще остане заложник на

Екологично сдружение „За Земята“ е независима неправителствена организация, обединяваща усилията на хора, решени да работят за природосъобразен и равнопоставен живот на нашата планета без експлоатация на хората и природата. „За Земята“ е част от "Приятелите на Земята" (Friends of the Earth) и член на международните организации СЕЕ Bankwatch Network (Мрежа за наблюдение на международните финансови институции за Централна и Източна Европа), ZWE (Нулеви отпадъци – Европа), GAIA (Глобално обединение за алтернативи на инсинераторите), както и на националните Коалиция „За да остане природа в България“, Българска антиядрена коалиция, България без цианиди, Коалиция за устойчиво ползване на фондовете на Европейския съюз и Коалиция за климата - България.

съществуващите в момента негативни тенденции:

- Таблица 5 на стр. 56 показва, дори при изпълнението на всички мерки, **незначително намаление на емисиите** на CO₂, замърсителят метан и азотен оксид, както и на общо парникови газове – за последните е прогнозирана стойност за 2030 г. от 8989,77 CO₂ екв – ктн. в сравнение с 9014,03 през базовата 2015 г.
- Фиг. 3 на стр. 53 показва **увеличаване на Крайното енергийно потребление** в сектор транспорт което през 2030 г. се очаква да бъде 43 447 GWh;
- За 2030 г е прогнозирано **увеличаване на делът на автомобилният транспорт** до 78 315 Mrkm от които частен пътнически - 64 577 Mrkm и обществен пътнически – 13 738 Mrkm и драстично при товарният с 19 287 Mrkm. (Фиг 6 и 7 на стр. 57)
- Незначително увеличение на железопътния транспорт при пътническият и товарният.

Изброените данни и изводи очертават картина на този жизненоважен отрасъл на икономиката която **определено не съответства на европейските цели на развитие**, но по-важно – настоящият транспортен сектор е далеч от целта да предоставя ефективна и ефикасна транспортна услуга, високо качество на околната среда и обществено здраве необходими на българският потребител.

Доколкото това касае работата по ОП Транспорт, данните и прогнозите показват че целта на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 **не само не е изпълнила основната си цел за устойчива транспортна система, но неустойчивите тенденции ще продължават да се задълбочават с хоризонт 2030 г. въпреки всички планирани цели, мерки и инвестиции.** Тези неустойчиви трендове на практика за българските граждани означават:

- Скъп и въглеродно интензивен индивидуален транспорт и неизменно свързаните с него жертви на пътя, задръствания в градовете, както и на входа и изхода им, скъпа поддръжка на остарелия автомобилен парк;
- Влошаваща се услуга на обществения транспорт и съответно ограничения в мобилността на различните уязвими групи;
- Неконкурента и уязвима за глобални, регионални и местни кризи транспортна услуга за превоз на товари;
- Лошо качество на околната среда и свързаните с нея масови здравни проблеми;
- Риск от все по-високи санкции за неизпълнение на ангажиметите ни по национално и европейско законодателство в областта на климата и околната среда.

Тези проблеми се дължат на комбинация от различни фактори, но неосъществяването на плавен преход и отлагането на необходимите реформи за устойчива транспортна система, освен посочените негативи за гражданите и икономиката, ни изправят пред увеличаващ се риск от социално стресови и икономически рискови резки промени в последния момент.

Относно предложеният проект за ОП „Транспортна свързаност“ считаме, че въпреки записаните цели някои от заложените интервенции няма да постигнат описания ефект.

1. По Приоритет 1 за развитие на ЖП инфраструктурата:

Въпреки записаното „Изпълнението на програмата ще има конкретен принос и по политиката за изменение на климата основно чрез увеличаване дела на железопътния транспорт“ финансовото разпределение по 590 190 000 евро показва че такъв приоритет липсва.

Завършването на модернизацията на ЖП линията София-Бургас и Свиленград, след три Оперативни програми, би имало желан ефект само ако подвижният състав и организацията на услугата предлагат надежден и по-бърз транспорт от автомобилният по магистрали „Тракия“ и „Марица“. В текстът на ОП трябва да бъде заложено как ще се осъществи това за да отговори на съответната Специфичната цел.

Безспорно всяко модернизирано ЖП направление допринася за по-устойчива транспортна система, но ние считаме, че вместо заложените София-Калотина и София – Гюешево, в ОП трябва да бъдат заложените следните проекти: На първо място проектът София-Солун, за който има влязал в сила ОВОС и, който би допринесъл като реална мярка за разтоварването на автомобилният трафик в конфликтното Кресненско дефиле за намаляване на пътно-транспортните произшествия и опазване на биоразнообразието. На второ място ЖП връзката Русе – Горна Оряховица. При съществуващите модели на трафика, не разбираме защо е приоритет модернизирането на пътната връзка Русе - В. Търново, но не е ЖП връзката Русе - Г. Оряховица, още повече, че се предвижда модернизация и на двете гари? Според нас трябва приоритетно да се развие ЖП инфраструктурата, което да доведе до преориентирането на пътници и товари по този коридор от автомобилен към ЖП транспорт.

Настоящият текст ни обещава за втори седемгодишен период, че ЖП връзката София-Видин ще бъде подадена за кандидатстване към съпътстващи финансови механизми, но не е обяснено какво забави подаването досега и какъв е рискът да бъде отложено отново и да бъде заместено отново от други приоритети.

Това са трите проекта, които биха имали най-голям принос и ефект за превоза на пътници и товари с ЖП мрежата на Европейската общност и следва да са с най-висок приоритет.

Прехвърлянето на средства от АМ „Русе – В. Търново“ и тунелът Шипка към посочените проекти би потвърдило записаният приоритет за развитие на ЖП транспорта и има потенциалът за промени значително транспортната система преди 2030 г. в изпълнение ангажиментите на Р България към климатичните политики с хоризонт 2030 г. и облекчаването на ангажиментите с хоризонт 2050 г.

Положително е записаното за ЖП връзките до летища Бургас и Пловдив, което предлагаме и през миналия период.

2. По Приоритет 2 за развитие на пътната инфраструктура

Проектът за АМ „Струма“ лот 3.2 през Кресненско дефиле не успя да премахне „тясното място“ както бе заявено в ОП 2014-2020. С настоящия проект, това условие също няма да бъде изпълнено, тъй като одобреният от ОВОС вариант е със заложена проектна скорост от 80 км. т.е. той залага „тясно място“ в международният коридор за 20-30 год. напред.

Предвид коментарите на ЕК по апликационната форма по този вариант, наложили оттеглянето и преработването ѝ, както и поради фактът че в ОВОС е разглеждан пълноценен вариант за пълен източен обход на Кресненско дефиле, който отговаря на ограниченията от защитените зони и осигурява необходимата по-висока скорост за международния коридор, предлагаме усилията да бъдат съсредоточени върху него.

Колкото до тунел „Шипка“ нашата позиция е, че този проект е излишен тъй като удължава международния коридор Русе - Свиленград със над 100 км. и трафикът основно ще остане през прохода Хаинбоаз. Пътуващите от София също биха предпочели да стигнат до Ст. Загора през АМ „Тракия“. Нуждите на гражданите от Габрово е по-логично да бъдат удовлетворени от модернизация на ЖП линията Габрово – Ст. Загора. Обходът на Габрово бе планиран лошо, минава през крайни квартали и вече породил протести на живущите там. Увеличаване на трафика, особено товарен, ще причини нагнетяване на социално напрежение.

Предлагаме да бъде заложено финансиране за мрежа от зарядни станции за електрически превозни средства което да позволи както свободното им придвижване и би стимулирало ориентирането на граждани и превозвачи към по-широкото им използване.

Относно работната група

Тъй като до момента не е представен ясен график и стъпките, по които следват задачите на Работната група (РГ) и предвид предложението за скъсени срокове до края на м. март, предлагаме следните мерки, които ще подобрят както работния ритъм така и крайния резултат:

1. Изработване на ясен график на заседанията и темите за обсъждане на всяко от тях и публикуването им на интернет страницата на ОП ТС

Както е посочено в чл. 10 на ПМС №142 на МС от 2019 г. както и в одобрените на последното заседание Вътрешни правила (чл. 3), задачите на РГ се свеждат до следното:

- Отговаря за изготвянето на проекта на съответната програма;
- Анализира приоритетите на Република България и секторните стратегии в областта и при необходимост изготвя мотивирано предложение до Съвета за координация при управлението на средствата от ЕС за включване на допълнителни приоритети и мерки в програмата;
- Осигурява съответствието на програмата с принципите на партньорство и многостепенно управление, както и с приложимото европейско и национално законодателство;
- Следи за изпълнението на тематичните отключващи условия в сектора и предоставя информация за напредъка в изпълнението им на РГ за Споразумението за партньорство;

- Осъществява мониторинг на промените в европейското законодателство, като отразява необходимите промени и актуализира проекта на програмата;
- При изпълнение на функциите си, РГ взаимодействат помежду си и с РГ за споразумението за партньорство като регулярно обменят информация за напредъка по работата им.

За адекватната работа и резултати на членовете на работната група следва да се предложи повече допълнителна информация и дискусия по хоризонталните въпроси. Само така работната група би могла да изпълни функцията си съгласно ПМС №142 и да бъде избегната формализиране на ролята и.

2. Предлагаме да се зложат заседания със следния ред и задачи:

- Съвместно заседание с представители на ПР за Споразумението за партньорство, на което да бъдат докладвани напредък и резултати от тяхната работа, както и изисквания към ОПТС за изпълнението на хоризонтални приоритети и политики;
- Заседание за **тематичните отключващи условия в транспортния сектор за докладване на напредъка по тяхното изпълнение**. Необходимо е докладване по транспортната част на Интегриран национален план „Енергетика и климат“ с представители на Министерство на енергетиката и Дирекция „Политика по изменение на климата“ на Министерство на околната среда и водите;
- Заседание за **приоритети и секторни стратегии в областта на транспорта, както и цели и мерки на ОПТС**. Подходящо би било присъствието и докладването на РГ по ОП „Развитие на регионите“ и „Околна среда“, които имат пряко отношение към целите и мерките в транспортния сектор;
- Заседание за **анализ и обсъждане на добрите практики и недостатъците установени при ОПТ 2007-2013 и ОПТТ 2014-2020;**
- Заседание за **дискусия и одобрение на финалната архитектура на ОПТС – цели, мерки, индикатори и т.н.**

20.03.2020 г.
Гр. София

С уважение,
Д. Попов