

ДО

Г-Н ЗДРАВКО ДИМИТРОВ –
КМЕТ НА ОБЩИНА ПЛОВДИВ

ДО

Г-Н ИНЖ. АЛЕКСАНДЪР ДЪРЖИКОВ –
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА ОБЩИНСКИ СЪВЕТ ГР. ПЛОВДИВ

КОПИЕ ДО:

ЧЛЕНОВЕТЕ НА ОБЩИНСКИЯ СЪВЕТ НА ГР. ПЛОВДИВ

ОТВОРЕНО ПИСМО

Относно: Препоръки за превръщането на общ. Пловдив в здравословно място за живеене, предвид последиците за здравето от ефектите на замърсяването на въздуха.

Уважаеми г-н Димитров,

Уважаеми инж. Държиков,

Обръщаме се към вас от името на „Въздух за здраве“ – сдружение в обществена полза¹, фокусирано върху здравните аспекти на замърсяването на въздуха, от името на 25 лекари от различни медицински специалности в страната, обединени в лекарска мрежа² за чист въздух, както и от името на нашите граждански партньори от фондация „Фридрих Еберт“ за България и приятели от научната и академичната общност на град Пловдив и от страната (Медицински университет – Пловдив, ПУ „Паисий Хилендарски“, Медицински университет – София, Нов български университет).

Налични данни и актуални проблеми

Пловдив е вторият град с най-замърсен въздух в България, а през някои месеци дори изпреварва София, което допринася за нарастването на преждевременните смъртни случаи всяка година. Съгласно данни на Световната здравна организация (СЗО), в страната ни ежегодно умират между 11 000 и 14 000 човека вследствие на мръсния въздух. От една страна, това влошава качеството на живот в града, а от друга Пловдив търпи икономически загуби от порядъка на 354,8 млн. евро годишно.

Според данни на СЗО гр. Пловдив е сред общините с много високи нива на фини прахови частици (ФПЧ) във въздуха в Европа. Ситуацията е особено обезпокоителна през зимните месеци, когато пределните допустими европейски норми на ФПЧ се надвишават до 10 пъти, а световните експерти определят въздуха в града като вреден за здравето. Изследванията показват, че нивата на азотен диоксид целогодишно са тревожно високи. Краткосрочната и

¹ Може да посетите нашия уеб-сайт, за да се запознаете с проектите ни на <https://air4health.eu/>.

² Повече за мрежата на ел. адрес: <https://air4health.eu/lekari/>.



дългосрочна експозиция на тези замърсители е свързана с влошена белодробна функция и дихателни заболявания (хронична обструктивна белодробна болест, астма, рак на белия дроб), сърдечносъдови заболявания (хипертония, исхемична болест на сърцето, инсулт), диабет тип 2, негативни въздействия върху развиващия се мозък и централната нервна система, повишен риск от преждевременно раждане и намалено тегло при раждане и др. Изчисленията показват, че вследствие на силно замърсения въздух в града годишно умират между 218 и 250 души.³ Местният БВП в гр. Пловдив понася загуби в размер на 354,8 млн. евро годишно или по 1033,00 евро на глава от населението в рамките на общината поради замърсяването на въздуха по данни от 2018 г., когато все още новите по-строги препоръки на СЗО за качеството на атмосферния въздух не бяха обявени⁴. Тук трябва да се вземат предвид повишеният във времето БВП и резултатите от проведеното национално преброяване през 2021 г., които при преизчисляване биха дали по-високи икономическите и социални загуби на глава от населението за територията на общ. Пловдив.

Всеки град трябва да се стреми да осигури преминаването от замърсяваща към зелена икономика с гарантирани ползи за здравето на хората, включително по-дълъг живот, по-малко социално-значими заболявания. Проблемите на общ. Пловдив, които пряко или косвено допринасят за замърсяването на въздуха, са многоаспектни. Решаването им се очаква да доведе до намаляване на смъртността и честотата на хроничните заболявания, както и до повишаване на качеството на живот на гражданите. Икономическите и социалните ползи също ще са сериозни:

Bulgaria										
City	Total annual damage	Per capita damage	Damage as % of GDP	PM2.5 2018 (µg/m3/year)	PM10 2018 (µg/m3/year)	NO2 2018 (µg/m3/year)	O3 2018 (µg/m3/year)	Population (in year)	GDP per capita (PPP)	Foot-notes
Burgas	€ 200.2 mln	€ 987	8.2%	20.12	32.30	12.96	8.53	202766 (2017)	€ 12,000	abc
Plovdiv	€ 354.8 mln	€ 1,033	8.6%	19.17	46.54	19.07	6.61	343424 (2017)	€ 12,000	ac
Ruse	€ 199.9 mln	€ 1,379	9.9%	24.14	38.87	20.05	12.51	144936 (2017)	€ 14,000	ac
Shumen	€ 92.9 mln	€ 1,208	8.6%	21.04	33.78	17.36	10.23	76967 (2017)	€ 14,000	abc
Sofia	€ 2575.3 mln	€ 2,084	7.7%	21.70	34.85	24.90	6.65	1236047 (2017)	€ 27,000	abc
Stara Zagora	€ 153.8 mln	€ 1,124	8.0%	21.28	22.24	15.91	3.40	136781 (2017)	€ 14,000	
Varna	€ 330.6 mln	€ 986	7.0%	15.94	26.98	24.27	13.24	335177 (2017)	€ 14,000	ac
Vratsa	€ 59 mln	€ 1,100	7.9%	18.21	29.25	20.39	7.67	53570 (2017)	€ 14,000	abc

Фиг. 1. Резултати от проведено изследване за най-замърсените градове в България. За БВП на града са използвани данни от Eurostat Urban Audit, средните стойности за страната.

Община Пловдив се характеризира със **значителен автомобилен трафик**. Използването на автомобили остава основен метод за придвижване вместо ходенето пеша, карането на велосипед или използването на обществен транспорт. Последните данни показват, че броят на регистрираните коли е значителен, средната възраст на колите в града е 18 г., а тези без или с нисък евростандарт преобладават. Тенденцията тротоарите и пешеходните градски части да се превръщат в паркинги продължава. Ходенето пеш и опитите за придвижване с алтернативен транспорт крият реален риск за сигурността и здравето на гражданите.

Наблюдаваме **прекомерно застрояване и липса на достатъчно зелени градски площи**, които имат доказан ефект върху здравето. Зелените площи в градовете имат смекчаващ ефект върху въздушното замърсяване и нивата на шум. От друга страна те имат доказани ползи върху психическото и физическото здраве на хората. Зелената градска среда е особено важна за най-уязвимите - децата (подобрява концентрацията, способността за учене, социалните контакти и

³<https://isglobalranking.org/city/plovdiv/#air>

⁴ Понастоящем тече законодателна процедура в Европейския парламент по предложение на Европейската комисия за гласуване на нова директива относно нивата на замърсяване на въздуха, след чието приемане и влизане в сила се очаква изискванията за допустимите нива на замърсители във въздуха да се завишат с поне 75% и да се приближат много до препоръчителните нива на Световната здравна организация, което неминуемо ще засегне всички местни и централни власти в Съюза.

понижава стреса ⁵⁾ и възрастните хора (дава възможност за повишаване на физическата им активност и намалява вероятността от социална изолация⁶⁾^{7 8}. Зелените площи имат важна роля и в социалното приобщаване на хората в неравностойно положение. Добре устроените градски зелени пространства насърчават хората да прекарват повече време на открито.

Използването на твърдо гориво в кварталите и районите около Пловдив продължава да е преобладаващ начин за отопление през зимата, което нанася силни вреди върху здравето на жителите, независимо от програмата за подмяна на отоплителните тела, която е в бавен ход.

В града няма достатъчно източници на **данни** за въздушното замърсяване, системите не са отворени и достъпни за всички граждани.

Искаме да подчертаем, че общ. Пловдив има неотложна нужда от промяна на Общия устройствен план, която да доведе до градската трансформация, в центъра на която да е здравето на хората.

Искаме да ви призовем към преосмисляне на настоящите местни политики чрез дейности, които пряко или косвено се отразяват на качеството на въздуха, а оттам и на здравето на хората. Отразявайки настоящите проблеми, касаещи всички жители на общината, анализирахме наличните данни, информация и нормативни актове и достигнахме до следните предложения за по-висока ефективност и възможности за повече резултати, които биха подобрили пряко здравето на гражданите и биха намалили съществено косвеното въздействие на мръсния въздух върху тях. Поради многостранността им, за улеснение сме разделили изготвените мерки в няколко раздела. Мерките се базират на световен опит, налични данни и експертизата на членовете и партньорите на нашето сдружение. Въпреки това, те представляват само начална стъпка към решаване на проблема с мръсния въздух, тъй като: 1) подбрали сме най-приложимите от всички обсъждани предложения, което означава, че има още множество възможности пред местната общност за справяне с проблема и ефектите за здравето на пловдивчани, но те изискват по-голям ресурс; 2) мерките, които представяме, не предлагат цялостно нормативно или проектно разрешение на проблема, тъй като смятаме, че именно местното самоуправление и представителите на гражданите в Общинския съвет и администрацията към Общината имат капацитета и компетентността да доразвият необходимите промени в местната нормативна база, планове, стратегии, бюджети и др.

На 18.11.2022 г. в гр. Пловдив се проведе работна среща между представителите на споменатите организации на тема „Здравословните градове като механизъм за подобряване на общественото здраве. Качество на въздуха в град Пловдив“, на която бяха обсъдени предложените по-долу в настоящото отворено писмо възможни мерки, които община Пловдив може да предприеме и за чието приложение може да разчита на експертна и организационна подкрепа от страна на организациите-предложители.

⁵ Dadvand et al., 2015; Vujcic and Tomicevic-Dubljevic, 2018; Andrusaityte et al., 2020

⁶ Camps-Calvet и др., 2016; Artmann и др., 2017

⁷ Yang, B.-Y., Zhao, T., Hu, L.-X., Browning, M.H.E.M., Heinrich, J., Dharmage, S.C., Jalaludin, B., Knibbs, L.D., Liu, X.-X., Luo, Y.-N., James, P., Li, S., Huang, W.-Z., Chen, G., Zeng, X.-W., Hu, L.-W., Yu, Y., Dong, G.-H., Greenspace and human health: An umbrella review, The Innovation 2021;2(4): 100164. <https://doi.org/10.1016/j.xinn.2021.100164>.

⁸ Markevych I, Schoierer J, Hartig T, Chudnovsky A, Hystad P, Dzhambov AM, de Vries S, Triguero-Mas M, Brauer M, Nieuwenhuijsen MJ, Lupp G, Richardson EA, Astell-Burt T, Dimitrova D, Feng X, Sadeh M, Standl M, Heinrich J, Fuertes E. Exploring pathways linking greenspace to health: Theoretical and methodological guidance. Environ Res. 2017;158:301-317. doi: 10.1016/j.envres.2017.06.028.



Раздел I.

Възможни мерки в областта на здравеопазването, образованието и науката

Мерки за информираност на населението:

- Редовни информационни кампании за повишаване осведомеността на населението относно здравните ефекти от замърсяването на въздуха.
- Необходимост от информационна кампания в подкрепа на програмата на Общината за подмяна на отоплителните уреди, която да е насочена към вредата за здравето от използването на източници на енергия, отделящи вредни емисии и здравните ползи от екологични начини на отопление.
- Провеждане на научно-базирани кампании, в пряко сътрудничество с Министерство на здравеопазването и местната Регионална здравна инспекция, с ефективни здравни послания, които да убедят населението, че чистият въздух е ключов фактор за качествен и дълъг живот без заболявания.
- Допълване на чл. 28 от Наредба на Общински съвет - Пловдив за опазване на околната среда на територията на Община Пловдив⁹ със задължение на общинската администрация за публично-достъпно информиране на гражданите на уеб-страницата на общината за резултатите от извършваните проверки.

Мерки в посока на нормативно възприемане на препоръките на СЗО:

- Проучване и ангажиране на общ. Пловдив с издадените през 2021 г. нови препоръки на СЗО, касаещи понижаване на допустимите прагове на замърсители в атмосферния въздух; съобразяване с данните и препоръките на СЗО (както и тези на Европейската комисия) при създаване на поднормативна уредба в областта на ниво местна власт (изготвянето на програми, планове, стратегии, вътреведомствени документи и др.).
- Започване на диалог с организациите на граждани на местно и национално ниво, който може да допринесе за изготвянето и/или допълването на настоящите поднормативни документи и настоящи и бъдещи проекти.

Мерки за повишаване наличността от данни за наука, образование и планиране в областта на общественото здраве:

- Публично достъпни системи за събиране на данни за замърсяването на атмосферния въздух на територията на общ. Пловдив и възприемане на F.A.I.R. принципа за данни:

⁹ Приложение към Решение № 199, Взето с Протокол № 10 от 28.05.2009 г., в сила от 1.07.2009 г.; изм. и доп. с Решение № 204, взето с Протокол № 10 от 31.05.2012 г.; изм. и доп. с Решение № 500, взето с Протокол № 22 от 20.12.2012 г.; изм. и доп. с Решение № 367, взето с Протокол № 18 от 13.11.2014 г.; изм. и доп. с Решение № 345, взето с Протокол № 19 от 22.12.2020 г.; изм. и доп. с Решение № 211, взето с Протокол № 10 от 26.05.2022 г., достъпна на <https://plovdiv.obshtini.bg/doc/3877492>

данните да бъдат откриваеми (findable)¹⁰, достъпно (accessible)¹¹, оперативно съвместими (interoperable)¹², широкоспектърна употреба (reusable)¹³.

- Увеличаване на станциите за измерване на замърсяването, включително чрез използване на възможности като финансиране на гражданската наука и на проекти по мониторинг на въздуха в съответно относимите специалности в ПУ „Паисий Хилендарски“ и МУ - Пловдив¹⁴.
- Поставяне на портативни станции на превозните средства на градския транспорт за измерване на замърсяването по пътищата, които са и маршрути на обществения транспорт.
- Поставяне на портативни станции на територията на училища и детски градини за измерване на замърсяването в районите с лица под 18 год. възраст с цел мониторинг и опазване на здравето им като силно уязвима група.
- Подобрена система за известяване на гражданите за дните с опасно замърсяване (вкл. чрез разработването и поддържането на мобилно приложение).
- Интегриране в общинските здравни политики на резултатите от анализа на новосъздадените бази данни за наблюдение на приземния радон¹⁵ и свързаните с него заболявания¹⁶.

Мерки за използване на вече изграден социален и здравен капацитет:

- Постоянно провеждане на масивна информационна кампания с въвличането на изградените мрежи по социална защита и здравни медиатори във връзка с здравните ефекти на атмосферното замърсяване, както цялостно сред социалните групи, така и специфично спрямо уязвими групи, при които е необходима допълнителна работа за стимулиране спирането на изгаряне на отпадъци, използването на твърдо гориво и др.
- Осигуряване на модерни динамични сензори за радон и осъществяването на редовни измервания в приземните етажи на общинските сгради (кметства, служби и агенции, детски градини, здравни заведения и др.), в търговски и други обекти разположени в

¹⁰ Данните и метаданните се асоциират към уникален глобален идентификатор индексират се така че да може да се прави търсене в тях.

¹¹ Данните и метаданните могат да се извличат по техния идентификатор чрез стандартен отворен и универсално приложим протокол.

¹² Данните и метаданните се описват чрез стандартен достъпен споделен и широко приложим език за представяне на знания

¹³ Крайната цел на FAIR е да се оптимизира разнообразната употреба на данни. За да се постигне това, метаданните и данните трябва да бъдат добре описани, така че да могат да бъдат възпроизвеждани и или комбинирани при различни условия.

¹⁴ Настоящи и предстоящи нови проекти за градското развитие, основано на данни за ефектите върху здравето; разработване на методология за оценка на качеството на въздуха и влияението върху човешкото здраве в градска среда; meter.ac за уплътняване на мониторинговата мрежа на територията на община Пловдив с уреди за замерване на качеството на въздуха.

¹⁵ Невидимият радиоактивен газ радон е продукт от разпадането на урана в земните недра и се открива със специална апаратура. Той е инертен газ който достига повърхността, прониква във въздуха в приземните етажи и попада в белите дробове на човека. Като източник на радиоактивно облъчване радонът е втора, след тютюнопушенето, причина за рак на белия дроб (РБД). Тютюнопушенето в съчетание с излагане на радон увеличава риска от рак на белите дробове осем до девет пъти при спрямо непушачите. В части от Горнотракийската низина има повишено ниво на приземен радон (виж зоните в кафяво - (<https://remap.jrc.ec.europa.eu/Atlas.aspx?layerID=3>.) Необходими са обаче конкретни измервания в приземните помещения, доколкото нивата зависят не само от находищата на уран, но и от състава на почвата, атмосферните условия, жилищното строителство и др.

¹⁶ Вижте повече на адрес <http://195.230.127.106:8083/nodes/html/map.html>



приземни или подземни етажи от компетентните органи в сътрудничество с общ. Пловдив¹⁷.

- Инициране самостоятелно или заедно с неправителствения сектор на регионални информационни кампании за радона и неговия неблагоприятен здравен ефект¹⁸.
- Изграждане на механизъм за включване на изработен от компетентните местни органи задължителен компонент в годишния доклад за качеството на атмосферния въздух за оценка на въздействието от предприетите мерки върху общественото здраве.

Раздел II.

Възможни мерки в областта на безопасната и здравословна градска среда

Пешеходната достъпност в гр. Пловдив представлява важен фактор на градската среда, не само по отношение на пешеходната проходимост, но и като фактор, влияещ върху здравето на гражданите. Пловдив има различни нива на пешеходна достъпност и проходимост в различните квартали, като в центъра и северните квартали тя е по-развита. Високата гъстота на населението в центъра предразполага висока пешеходна активност, докато ниската гъстота на населението в кварталите извън центъра води естествено до ниска пешеходна активност и съответно цялостно процесът по увеличаване на активното движение е затруднен и трябва да бъде стимулиран.

¹⁷ В страната са въведени принципите за наблюдение и замерване на радона в ЕС. Основни органи са Национален център по радиобиология и радиационна защита (НЦРРЗ) и Министерството на здравеопазването (виж <https://radon.bg/>). Замерванията се извършват от РЗИ, а информацията се обобщава от НЦРРЗ. През периода 2013-2017 г. действа Национална програма „РАДОН“ за намаляване на въздействието на радон в сгради върху здравето (2013-2017 г.), а от 2018 г. - Национална стратегия за идентифициране и управление на риска от облъчване с радон в сгради.

¹⁸ Ниско ниво на информираност на населението за радона и неговото въздействие върху здравето. Ограничени ресурси на държавните органи (за измервания, пропагандни кампании и др.). Нежелание сред част от отговорните лица в публичния и частния сектор „да се създава излишна паника сред населението и служителите“. Ограничения на измерващата апаратура (масовите пасивни датчици дават общото ниво за даден период, а показанията им се обработват в малко на брой лаборатории; висока цена на бързите динамични сензори). Липсват достатъчно и конкретни данни за онкозаболяванията, причинени от радона.

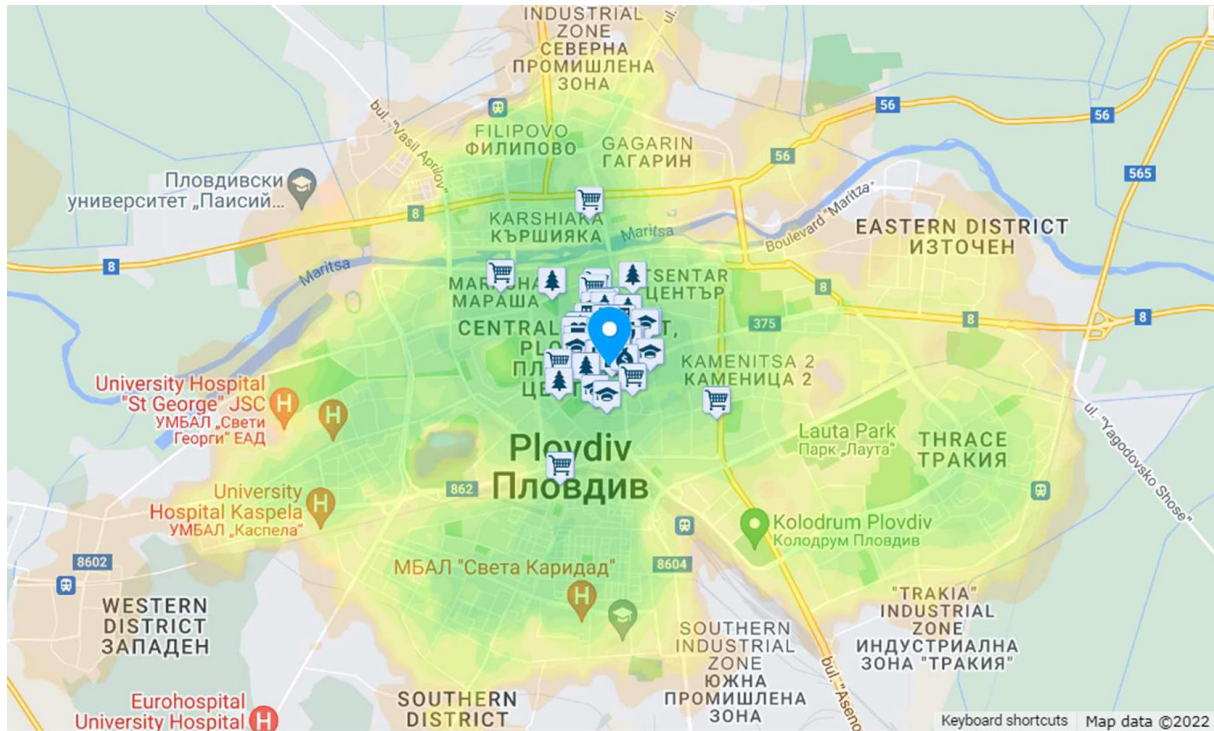


Схема 1. Пешеходна проходимост в гр. Пловдив. Зеленият цвят обозначава сравнително достъпните пространства за пешеходци, докато жълтият и оранжевият по-трудните или направо липсващи възможности за пешеходно придвижване.

За справяне с проблема, който представлява и фактор за здравето на гражданите (ежедневен стрес при необходимост от използване на подлези, надлези, пресичане на множество пътни ленти; обхождане на дълги разстояния, вдишвайки отделяните вредни газове от МПС; липса на предпоставки за достатъчно движение поради ограничена пешеходна достъпност и съответно стимул за продължителни разходки като стимулатор на физическото и психическото здраве), бихме искали да представим следните:

Мерки за удобно и безопасно придвижване на пешеходците:

- Изграждане на повече и по-безопасни пешеходни пространства (не само в централните части на гр. Пловдив), чрез фокус върху разширяването на пешеходната достъпност в кварталите, които имат дадености за това (вкл. Южен, Тракия, Каменица).
- Спешно подобряване на пешеходната инфраструктура, за да се минимизират рисковите фактори за безопасността и здравето на пешеходците (напр., ежегодна програма за поддържане на наличните тротоарни настилки в центъра и кварталите).
- Разширяване на зоните с налични пешеходните пространства, свободни от автомобилен трафик (напр. преобразуване на ул. „Иван Вазов“ в пешеходна след кръстовището с ул. „Авксентий Велешки“).
- Централна част с нискоемисионни зони, които да насърчат активното придвижване (планово ограничаване на достъпа на твърде стари МПС на неживущи до централните части на града, напр. от 01.01.2024 г.; ограничаване на престоя в централната градска част).

Пробивът под „Водната палата“ по начина, по-който е планиран в момента приоритизира автомобилния транспорт за сметка на потенциалните пешеходни зони около реката.



Кръстовище на две нива и с четири ленти на места създава сравнително твърда бариера за пресичането на пешеходци и колоездачи и допълнително усложнява тази активност. За подобрене в този аспект, трябва да се приоритизират административни, градоустройствени и общински действия в подкрепа на пешеходството (не на автомобилния трафик). Това включва планиране на транспорта и осигуряване на градски транспорт като алтернатива на автомобилния. Може да се постигне с качество, честота, удобство на градския транспорт, както и чрез цялостно подобряване на достъпа до услуги и продукти от първа необходимост на пешеходно разстояние от всеки дом (аптеки, супермаркети, детски градини, зелени площи, администрация, училища, работа, здравни заведения) в етапите на градско планиране от администрацията към главния архитект. Препоръчваме преработване на проекта, съобразено с даване на преимущество на здравословната и безопасна градска среда в полза на пешеходците.

Социално-икономически мерки, косвено касаещи здравето на всички граждани:

- Стимулиране на гражданите в риск от бедност и със статус на социално слаби и/или граждани от маргинализирани групи, живеещи в крайна нищета, отопляващи се на твърдо гориво и/или изгарящи отпадъци чрез подмяна за сметка на местния бюджет на отоплителните тела и/или осигуряване на финансова подкрепа през зимните месеци за заплащане на битови сметки. Преминаването на климатик на фона на силните инфлационни процеси и кризата с енергоизточниците и горивата не е достатъчно решение, ако същите групи нямат възможността да заплатят частично или напълно дължимите разходи за електроенергия. В противен случай домакинствата от тези групи по-скоро ще преминат отново на твърдо гориво и дори могат да продадат наличната предоставена техника в замяна на пари, за да преживеят сезона. Необходимо е прякото сътрудничество с Държавна агенция „Социално подпомагане“ за комплексно разглеждане на този социално-икономически проблем.
- След успешното изпълнение на настоящия проект за замяна на отоплението на твърдо гориво на територията на общ. Пловдив препоръчваме включването на този метод за отопление в чл. 30 от Наредба на Общински съвет - Пловдив за опазване на околната среда на територията на Община Пловдив със съответната санкция.
- Увеличаване размера на предвидените санкции при осъществени нарушения по чл. 30 от Наредбата на Общински съвет – Пловдив за опазване на околната среда на територията на Община Пловдив за юридически лица, особено при неорганизирано изпускане на емисии в атмосферния въздух, когато е възможно ограничаването му. Към днешна дата долната граница, ползвана най-често при първо нарушение е едва в размер на петстотин лева.
- Чувствително повишаване на долната и горната граница на санкцията по чл. 30, ал. 3 от Наредбата на Общински съвет – Пловдив за опазване на околната среда на територията на Община Пловдив за физически лица, поради честотата и вероятността от незаконосъобразно изгаряне на автомобилни гуми и др. специфични отпадъци от социално-слаби групи, обхванати от настоящия проект за подмяна на отоплителните тела на твърдо гориво. Препоръчваме предоставянето на вид финансова социална подкрепа за гражданите на общината след социална оценка на нуждите и възможностите им и при фактическа невъзможност да продължат да използват новите си уреди след замяната им поради нисък социално-обществен статус (напр. липса на средства за покриване на месечните задължения за електроенергия, особено предвид плаващата цена за битови потребители). В противен случай проектът ще бъде неуспешен

като желан ефект и възникват хипотези на регресивно преминаване към отопление на твърдо гориво и дори продажба на предоставените отоплителни тела под пазарна стойност на трети граждани. Това би обезсмислило проекта. Действителният проблем тук е, че поради niskият социално-икономически статус събираемостта на каквито и да е публични задължения би била ниска.

- Допълване на Приложение №1 към Наредбата на Общински съвет – Пловдив за опазване на околната среда на територията на Община Пловдив с определяне размера на минималната граница на санкцията по отношение на юридическите лица и търговците за нарушения по чл. 30, ал. 1, с които се забранява и санкционира паленето на огън от земеделски земи и озеленени площи пред и между жилищни и публични сгради. Повечето земеделски земи се обработват от земеделски производители, които не са юридически лица, а само търговци съгласно националното законодателство, но има и хипотези на притежание и обработка на земеделска земя от юридически лица-арендатори, земеделски производители, които притежават търговци за последваща обработка и съхранение на произведеното и следва да има правна възможност за санкциониране на неправомерното палене на огън от тях. Отделно множество юридически лица – търговци се помещават в жилищни сгради (най-вече на партерно и надпартерно нива) и съответно съществува хипотеза възможно неправомерно палене на огън в междублоковите пространства в отдалечените квартали и села на територията на общината.
- Допълване на Приложение №1 към Наредбата на Общински съвет – Пловдив за опазване на околната среда на територията на Община Пловдив с определяне размера на минималния размер на санкцията по отношение на юридическите лица и търговците за нарушения по чл. 30, ал. 2, с които забранява нерегламентираното отвеждане на дим като отделно нарушение по цитирания поднормативен акт.
- Планиране и проучване на възможностите за фискални облекчения (от гл. т. на местни данъци и такси) и/или финансови стимули за физически и юридически лица, значимо допринесли за озеленяването и поддържането на вече озеленено пространство в рамките на частната си собственост (общи и идеални части спрямо вида на имота).
- Провеждане на дългосрочни обществени кампании под егидата на община Пловдив, промотираща озеленяването (като дейност по собствена инициатива на собственици и наематели) като форма на социална отговорност пред местната общност.

Мерки за засилване на общинския и гражданския контрол върху дейности пряко и косвено увреждащи градската среда и съответно здравето на гражданите:

- Подобряване на контрола върху пунктовете за годишен технически преглед и строги санкции за манипулиране на резултатите, съвместно с Изпълнителната агенция „Автомобилна администрация“ и осигуряването на реален работещ телефон за сигнали от граждани за замърсяващи автомобили и възможност за нормативно санкциониране на водачите.
- Подобряване на контрола по спазване на изискванията за почистване на строителните площадки и мерките за предотвратяване на замърсяването с кал и други отпадъци на пътищата и налагане на строги санкции при нарушения.



- Подобряване на системите за сметосъбиране и насърчаване на разделното сметосъбиране.
- Преустановяване на премахването на контейнери за разделно събиране на отпадъци, които активно се ползват от жителите на районите, и използване на контейнери за събиране на смесени отпадъци с капаци и механично отваряне.
- Подобряване на управлението на битовите отпадъци, които се извозват в определени дни от месеца от общините, чрез стриктно спазване на графици и повишаване на осведомеността за тази услуга и значението ѝ сред гражданите.
- Редовно измиване на градските улици и на прилежащите им тротоари, подземи и надземи поради високото ниво на запрашеност и особеностите на градските условия.
- Препоръчваме допълване на чл. 9, ал. 1 от Наредбата на Общински съвет – Пловдив за опазване на околната среда на територията на община Пловдив със задължение за общинската администрация за публикуване на графика за редовно почистване (по-конкретно миене) на улиците на сайта на общината (публично-достъпно за всички трети страни), както и ежегодно публикуване на обобщен отчет за изразходваните средства за целта.

Зелените площи в община Пловдив са разпределени неравномерно. Нивата на зелени площи в центъра (22%) са под целевите стойности при добре развили се градове (35-40%) като същевременно зелената площ на глава от населението е 14м²/човек, докато препоръчителната стойност от СЗО е 50м²/човек. Това е видно и от следната схема:

Зелените площи в Пловдив са разпределени неравномерно

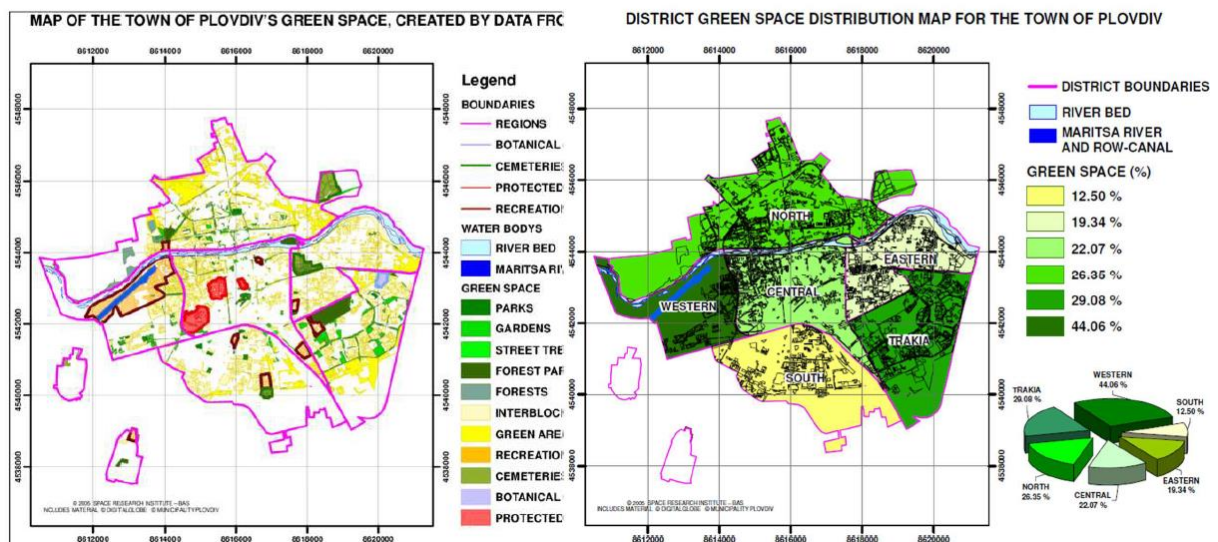


Схема 2. Разпределение на зелените площи в гр. Пловдив. Сравнителната равномерност е оцветена в тъмно зелено, докато останалите зони имат нужда от чувствително подобрение.

Мерки, касаещи зелените площи в гр. Пловдив като здравен фактор на околната среда:

- За подобряването на показателя е нужно повишаване на зелените площи с особен фокус към централната и южната част на града.
- Превръщане и използване в пешеходна зона/парк/велосипедна зона крайбрежието на река Марица (включително зоната около пробива при Водната палата).

- Усилване на грижите по залесяване на улици и булеварди, обособяване и поддържане на все повече зелени площи. Това ще предостави не само възприятие за повече зелени площи, но и ще помогне за намаляването на ефекта на топлинния остров - ще намали температурите в града по време на топлите месеци.
- Планиране на три вида зелени площи: 1). „Джобни паркове“, представляващи зелени площи между 100-200 м², до които гражданите да имат достъп в рамките на 5-7 мин вървене пеш. Това могат да бъдат обособени гаражни и паркингови площи. Там може да има зелена площ и/или някакъв вид игрушки/спортна инфраструктура; Това дава възможност за бърз и лесен достъп на жителите до зелени площи без нужда от транспорт (особено важно за майки с деца); 2). Градини, разположени на площ от 1 000 - 2 000 м², на разстояние до 15 мин вървене пеш; 3.) Паркове, разположени на площ от 10 000 м²+, на разстояние до 20-25 мин вървене пеш.
- Зелените площи да са лесно достъпни за всички възрасти и групи – напр., поддържани стълби, пътеки, парапети, достъп за инвалиди. Подценяван аспект са т. нар. „кучешки зони“ за разхождане на домашни любимци. С тях се създават условия за безопасна среда за гражданите на града. Важни не само по устройствени причини, но и от здравословна гледна точка¹⁹: бактериите и патогените, които се отделят от животните и техните отпадъци попадат пряко във въздуха и повлияват здравето на гражданите²⁰.
- Да се поддържат съществуващите и новите зелени площи. Добре поддържани зелени площи по-лесно ще привлекат и ще предразположат хората да ги използват. Подходяща улична светлина и повече посетители ще създадат възприятие за сигурност и безопасност, което допълнително ще привлече посетители.
- Зелените площи и публични зони да са проектирани по начин, който да позволява уединение на различни групи хора, на различни места. Това осигурява усещане за психическо спокойствие и сигурност, а това предразполага хората да ползват площите по-често. Психическото здраве на гражданите се влияе от ефектите на замърсяването на въздуха и проблемите на градската среда, независимо от първоначално „невидимата“ връзка помежду им.

Раздел III.

Възможни мерки в областта на транспорта и транспортната инфраструктура

Мерки за ограничаване на автомобилния трафик:

- Въвеждане на преки финансови стимули и/или въвеждането на по-ниски данъчни ставки за закупуване на велосипеди, тротинетки и други видове алтернативни транспортни средства.

¹⁹ Cinquepalmi V, Monno R, Fumarola L, Ventrella G, Calia C, Greco MF, Vito Dd, Soleo L. Environmental contamination by dog's faeces: a public health problem? Int J Environ Res Public Health. 2012 Dec 24;10(1):72-84. doi: 10.3390/ijerph10010072. PMID: 23263659; PMCID: PMC3564131.

²⁰ University of Colorado at Boulder. (2011, August 18). Bacteria from dog feces present in outdoor air in urban areas. ScienceDaily. Retrieved January 10, 2023 from www.sciencedaily.com/releases/2011/08/110818190602.htm



- Осигуряването на общински места, на които да се създадат велопаркинги (от отворен и затворен тип), както и места за съхранение на тротинетки в центъра и кварталите.
- Насърчаване на споделеното пътуване на територията на общината.
- Въвеждане на платени форми за влизане с автомобил от неживущи в централните части на града.
- Мерки за частично („пиково“) стимулиране ползването на градския транспорт чрез въвеждането и постепенно разширяване обхвата на „зелен билет“ в часовете със засилен трафик и/или стойности на замърсителите в атмосферния въздух, превишаващи поне два пъти допустимите норми в конкретния район на общ. Пловдив, валиден за всички линии на публичния транспорт, независимо от вида му.

Мерки за развиване на транспортната общинска мрежа:

- Извеждане като приоритет на електрическия и нискоемисионния надземен обществен транспорт, същевременно с предвиждането и проектирането на велоалеи и маршрути при изработване и съставяне на местните политики и планове в сферата.
- Планиране на надземен железопътен транспорт от типа на „градската железница“ и сътрудничество с БДЖ АД и Министерство на транспорта и инфраструктурата в тази посока.
- Ускорена замяна на наличния състав с нови природосъобразни транспортни средства поради спешната необходимост от опазване здравето на гражданите и съответното използване на достъпни финансови мерки по оперативни програми, национално (съ)финансиране и други възможни източници на капитал.
- Мерки за цялостно стимулиране на използването на обществен транспорт като осигуряване на безплатно пътуване с публичния транспорт за ученици, големи търговски отстъпки при предплащане на карти за цяла година за граждани и юридически лица (това ще стимулира използването на градския транспорт, вкл. от работодатели спрямо служителите им по отношение на изпълнение на трудовите им задължения в рамките на работния ден, когато естеството на работата им изисква придвижване на територията на общината).
- Належащо преразглеждане на автобусните интервали и маршрути и тяхното оптимизиране („умно управление“) с цел намаляване на времето, в което пътниците чакат транспортно средство, което ще стимулира използването на публичния транспорт и дестимулира употребата на лични МПС (честа причина се явява забързаното ежедневие и необходимостта от прецизиране на личното време).
- Разкриване на нови неутрални (незамърсяващи) обществени линии на публичния градски транспорт, вкл. осигуряване на достатъчно линии, обслужващи близки населени места извън гр. Пловдив – като с. Златитрап, с. Труд, с. Ягодово и т.н.

Мерки за развитие на общинската велосипедна мрежа:

Повишаването на броя на велосипедите и скутерите за сметка на автомобилите ще намали концентрацията на ФПЧ във въздуха. Колоезденето намалява силно трафика и движението в градовете (като добра практика можем да посочим 45% по-малко автомобилен трафик и по бърз обществен транспорт след подобренията във велоинфраструктурата в Копенхаген, Дания). Освен

трафика, съответно по статистика на НСИ се намаляват и пътно-транспортните произшествия, с което се опазва животът на водачи, пешеходи (деца и възрастни). Колоезденето е възможно средство за осигуряване на възможности за движение сред младите и по-възрастните. То доказано спомага за предотвратяване на тежки и хронични заболявания като сърдечно-съдови, затлъстяване и диабет тип 2, рак, остеопороза и др. Освен това, 30% от децата в България страдат от затлъстяване, което за съжаление ни поставя на 5-то място сред обществата в Европа. Обездвижването, и особено в последните години поради дистанционното обучение, е съществена част от проблема. Поради тези и още причини, препоръчваме:

- Разширяване и свързване на безопасни алеи за алтернативен транспорт и създаване на велосипедни магистрали (могат да се използват вече идейно разработени проекти на граждански организации от общ. Пловдив, за да се спестят време и ресурси). Понастоящем, безопасността на велоалеите се явява сериозен проблем, тъй като много от тях са пресичани от стълбове за осветление и пътни знаци, служещи за регулиране на движението, както и паркирали автомобили върху тях в нарушение на Закона за движение по пътищата и съответните градски наредби. Някои от велоалеите са погрешно проектирани и създават точки на конфликт с пешеходците, които са принудени да използват самите велоалеи като тротоари, там където такива липсват или ги заместват, когато пешеходните тротоари не позволяват пресичане. В други случаи велоалеите преминават по средата на тротоарите, с което „разсичат“ пешеходната лента на две и тя става неизползваема (особено от група вървящи пешеходци или майки с деца/с колички). Липсва регулация на общинско ниво. Липсва достъп за веловодачите – част от пътеките спират пред стъпала или приключват в края на улица.
- Изграждане на велопаркинги и велогаражи за съхранение на велосипедите на гражданите. Велогаражите биха представлявали голямо удобство за гражданите, обитаващи апартаменти в жилищни сгради, където няма възможност за съхранение на велосипеди.
- Създаване на свързана, безопасна и качествено изградена велосипедна мрежа с ясни и конкретно поставени срокове за изпълнение (не за сметка на пешеходното движение).
- Заделяне в ежегодния бюджет на общината на ресурс за изграждане и поддържане на поне няколко километра велоалеи за постигане на кръг, опасващ гр. Пловдив до 2030 г. Поддръжката на велоалеите включва нанасяне на маркировка, отстраняване на новопоявила се растителност, сигнална система (там, където е необходима). В гр. Пловдив има необходимост от изчислени 83 км. Велоалеи, а за свързване с околни села още 130 км. Проектирането и изграждането им може да бъде направено на няколко етапа, включително с използването на оперативни програми (напр. за развитие на селските райони):



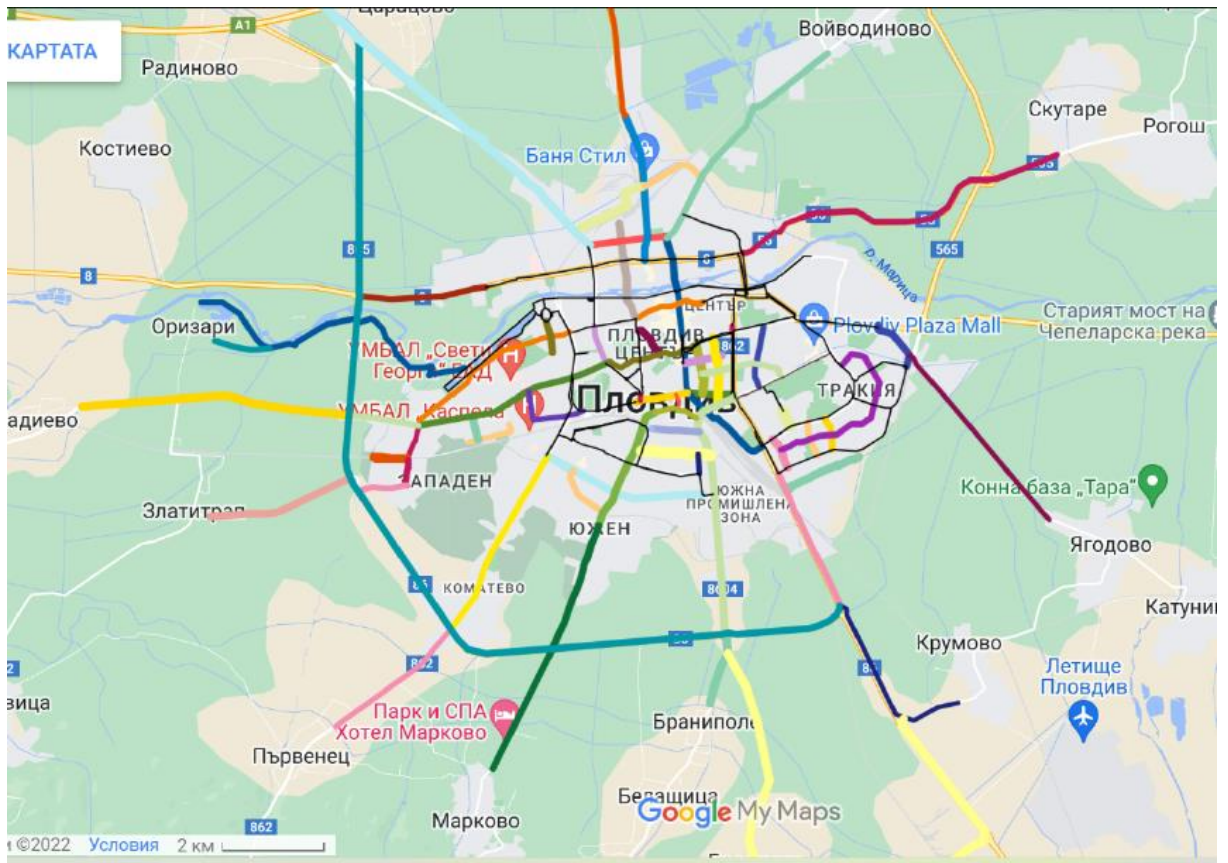


Схема №3. Възможни трасета за изграждането на велоалеи като част от публичната транспортна система в община Пловдив до 2030 г.

- Допускане и изграждане на системи за публични велосипеди по примера на редица европейски градове (вече не само западноевропейски).
- **Намаляване на автомобилното движение около училища и детски градини** (напр. чрез намаляване на максималната скорост, с което тези маршрути стават непривлекателни за шофьорите); въвеждане на т. нар. „kiss and drop“ зони, в сътрудничество с КАТ²¹. Тези зони повишават сигурността, безопасността и намаляват трафика около зоните, в които има концентрация на деца (училища, градини и др. под.).
- Регламентиране на паркирането в кварталите на града чрез въвеждане на ясни регулации и строги санкции: **премахване на „калните“ площи чрез озеленяване на междублоковите пространства** и последващо регулярно поддържане.
- Повече зелени пространства и места за спорт и отдих на открито и преустановяване на прекомерното застрояване - спазване на препоръките на СЗО всички хора да живеят на 300 метра от зелена площ; добър достъп до градските паркове; озеленяване на покриви и фасади.

²¹ Множество такива зони са въведени още в края на 90-те години в най-развитите страни. Основни примерни правила за зоните са да бъдат в непосредствена близост до училища, поликлиники, болници, гари, летища и др. Зоните Kiss and Drop и зоните „Забранено паркиране“ работят при сходни условия. Спира се, за да оставите или вземете деца и близки за максимум 2 минути. Шофьорите трябва да останат в или в рамките на до 3 метра от превозните си средства. Kiss & Drop Zones се прилагат само през работно време. Знаци „Забранено паркирането“ се издигат от противоположната страна на зоната Kiss & Drop.

- Инвестиране във възобновяема енергия, осигуряване на достъп до чисти битови енергийни решения за хората, които да се базират на оценки на въздействието върху здравето, околната среда и икономически анализи; подобряване на енергийната ефективност на сградите.

Традиционните интервенции в Българските градове не са достатъчно трансдисциплинарни поради което не успяват да осъществят връзка между секторите „околна среда“ и „обществено здраве“. Здравето на гражданите е тясно свързано с околната среда и всеки ход в защита и подобряване на нашата среда е от полза и за общественото здраве. Наскорошен преглед на доказателствата показва, че е възможно да се предоставят конкретни насоки за изграждане на устойчиво и здравословно градско планиране и изчислява, че до 20% от случаите на преждевременна смърт могат да се отдадат на неоптималното градско проектиране²².

Предвид гореизложеното настояваме пред вас за разглеждането и приемането на препоръките ни, изготвени от изтъкнати и общественооразпознаваеми специалисти в своите области като сдружението и екипът му оставаме на разположение за провеждането на срещи и подпомагане на процеса по превръщането на община Пловдив в здравословен и привлекателен град за живеене.

С уважение:

Дата: 09.01.2023 г.

Лекарска мрежа „Въздух за здраве“

Сдружение „Въздух за здраве“

Контакти:

office@air4health.eu

0889 227 678

²² Mueller N, Daher C, Rojas-Rueda D, et al. Integrating health indicators into urban and transport planning: A narrative literature review and participatory process. Int J Hyg Environ Health. 2021;235:113772

