



## Гражданска коалиция за устойчиво ползване на фондовете на Европейския съюз

ел. поща: [office@fesbg.org](mailto:office@fesbg.org)  
уеб страница: [www.fesbg.org](http://www.fesbg.org)

### **Позиция на Коалиция за устойчиво ползване на фондовете на Европейския съюз по транспортната политика на Р България през следващия програмен период 2014-2020**

В Съобщение на Европейската комисия (COM (2011)17 окончателен) от 26.01.2011 г. се очертава ролята на регионалната политика при осъществяването на принос за изпълнението на стратегия „Европа 2020“ и по-специално на водещата инициатива „Европа за ефективно използване на ресурсите“. На проведеното на 17 юни 2010 г. заседание на Европейския съвет беше подчертана необходимостта от оказването на подкрепа за тази стратегия по линия на политиката на сближаване, така че икономиката на ЕС да бъде ориентирана към устойчив растеж, който води до създаване на работни места. Успешното постигане на целите по стратегия „Европа 2020“ зависи в голяма степен от приетите на местно и регионално равнище решения. Регионалната политика играе съществена роля при прехода към инвестиции за интелигентен и устойчив растеж посредством действията, които могат да бъдат подпомагани в нейните рамки с цел преодоляването на проблеми, свързани с климата, енергетиката и околната среда.

В съобщението се отправя призив към заинтересованите лица в областта на регионалната политика за незабавни действия, за повече инвестиции в устойчивия растеж и за по-ефективно използване на финансовите средства. Препоръчват се практически начини, по които регионите да използват политиката, така че да изградят устойчива спрямо измененията на климата конкурентоспособна икономика с ефективно използване на ресурсите и с ниски емисии на въглероден диоксид.

- ❖ **Управляващите органи следва да отдават приоритет на проекти, които повишават ефективното използване на ресурсите в транспорта.**

В сектора на транспорта трябва да се полагат повече усилия за привличането на инвестиции за незамърсяващ околната среда обществен транспорт и за намаляване на емисиите на въглероден диоксид. В съответствие с най-новите препоръки на ЕС (COM(2009)279 окончателен) регионите и градовете се насърчават да използват в пълна степен наличните разпределени финансови средства от ЕС, за да се подпомогне преориентирането към по-ефективни видове транспорт. Приоритет са незамърсяващият околната среда градски транспорт, използването в максимална степен на незамърсяващи околната среда и енергийно ефективни превозни средства и немоторните превозни средства, както и железопътният транспорт, по отношение на който следва да се отдели специално внимание на ускореното усвояване на индикативно разпределените финансови

средства от ЕС в размер на 19 милиарда евро по приоритетите за железопътните трансевропейски транспортни мрежи (TEN-T).

Във връзка с трансевропейските транспортни мрежи (TEN-T) финансовите средства от фондовете в областта на регионалната политика следва да бъдат насочени в по-голяма степен към реализирането на особено ценната за ЕС основна мрежа с цел да се премахнат съществените затруднения, по-специално в трансграничните участъци, да се свържат интермодалните възли и да се насърчи оперативната съвместимост.

❖ Управляващите органи следва да подлагат на анализ оперативните програми и проектите по отношение на тяхната устойчивост спрямо изменението на климата.

Важна част от повишаването на способността за приспособяване на даден регион е анализирането на програмите и на проектите, не само с оглед на тяхното въздействие върху околната среда, но и с оглед на тяхната вероятна уязвимост по отношение на изменението на климата.

❖ Съображенията за устойчиво развитие следва да бъдат неразделна част от всички планове – от проектирането до изпълнението и наблюдението.

Независимо, че като идея, устойчивото развитие е трайно залегнало в съзнанието на повечето политически стратегии и управляващите програми, то не е интегрирано в достатъчна степен в проектирането, изпълнението и оценката на всички действия. Постоянното внимание през целия жизнен цикъл на проектите е основен фактор за повишаване на ефективността на финансовите средства от фондовете в областта на регионалната политика. Управляващите органи следва да възприемат по-далновиден подход при съпоставянето на разходите в рамките на жизнения цикъл на алтернативни методи за инвестиране, например като отчитат при изчисленията си опазването на екосистемите и биологичното разнообразие.

В позицията си относно инвестициите в транспортния сектор за програмния период 2007-2013 г., Гражданска коалиция за устойчиво управление на фондовете от Европейския съюз (КУПФЕС) настояваше за развитието на устойчива транспортна система в България и промяна на досегашния тренд на развитие, който се основава предимно на автомобилния превоз на пътници и товари.

Посочените насоки за развитие бяха 75% от цялото финансиране на транспортния сектор да бъде използвано за системи и видове транспорт с нисковъглероден отпечатък и социална ориентираност, а именно: градски обществен транспорт, интегрирани регионални и крайградски транспортни системи, железопътен транспорт, интермодални инфраструктури, велосипедни пътища и алеи, както и системи за управление на трафика.

Анализът на нуждите и проблемите на транспортния сектор, извършен за целите на Общия генерален план за транспорта (ОГПТ) с перспектива 2030 г. недвусмислено сочи, че гореизброените цели за развитието на устойчив транспорт към момента не са постигнати.

Подчертаваме, че съобразяването и спазването на изброените по-горе принципи за управление на европейските средства в транспортния сектор могат да доведат до

реализиране на устойчивост, осигурявайки големи ползи и ограничавайки възможни вредни ефекти. От практическа гледна точка ще осигури по-лесното одобрение на проектите от страна на Европейската комисия – едно от основните препятствия за реализирането на сегашната ОП Транспорт.

В анализите на ОГПТ съвсем ясно е илюстрирано системно недостатъчното финансиране на железопътния сектор. Това е фактор който не позволи не само стратегическото му развитие, но дори и ежегодните дейности по поддръжка и в крайна сметка доведе до колапса, на който сме свидетели в момента.

Системната държавна подкрепа за пътния сектор и липсата на финансиране на ЖП са довели до следните факти за транспортната система на държавата: статистически данни от последните години сочат, че превозването на приблизително 2/3-ти от общия обем на товарите - 64% (или над 60 млн.т. годишно) и 2/3-ти от общия обем на пътничкопотоците в сектора на обществения транспорт- 66% (или над 640 млн. годишно) се осъществява чрез автомобилния транспорт. На стр. 42 от ОГПТ се цитират данни за автомобилния товарен транспорт като най-разпространения покриващ 89% дял от превозените товари.

Дълбоката едностранна зависимост на страната от автомобилния товарен и пътнически транспорт доведе до наличието на монопол в икономиката чийто негативни последици са ежедневни: драстичното увеличение на пътно-транспортни произшествия вкл. един от основните фактори за смъртността сред икономически активното население (само смъртните случаи от ПТП струват на бюджета около 600 млн. евро годишно – стр. 92 от ОГПТ); ежедневното парализиране на основни артерии и подстъпи към големите градове, изразяващо се в значителни икономически загуби, социално напрежение за цените на горивата и не на последно място - системното замърсяване от емисии на вредни газове и други вредни физични фактори.

Въпреки дългогодишното приоритетно финансиране на пътища и магистрали от страна на държавата, вкл. и настоящата ОП където средствата за въглеродно интензивни проекти са почти двойно повече, нито един от основните проблеми с автомобилния транспорт не е решен. Напротив, в „Приоритети за изграждане на пътната инфраструктура на Р България до 2020 г.“ от МРРБ заявяват, че „при анализ на изготвени прогнози за 2020г. относно развитието на различните видове транспорт се наблюдава тенденция за продължаващ значителен превес на автомобилните товарни- и пътничко- потоци спрямо железопътните“, както и обуславят „...необходимостта и целесъобразността от реализацията на солидни инвестиции в изграждането на автомагистрали и скоростни пътища в България. Тяхното приоритизиране е важно в технико-икономически и социално-политически план за България и ЕС“.

Горепосочените изводи на МРРБ са неправилни и неуместни при положение, че основен приоритет за развитието на транспорта в стратегическите документи и на България и на ЕО е преминаването към нисковъглеродна икономика и транспорт, а МОСВ съгласува Екологичната оценка на ОГПТ с мотив, че основната екологична цел на плана е развитие на устойчив транспорт в т.ч. „Балансирано развитие на отделните видове транспорт с увеличаване дела на железопътен транспорт, целящо ограничаване на емисиите от транспорта“.

Отделно към „Приоритети за изграждане на пътната инфраструктура на Р България до 2020 г.” бихме коментирали няколко фактора, които според авторите на документа налагат „солидни инвестиции” в пътища и магистрали:

- Транзитен превоз на товари – посочено е, че транзитният превоз е нараснал многократно след 1990 г. На лице е и тенденция за повишаването му до 2030 г. Това положение е свързано с редица проблеми от екологична и здравна гледна точка, както и многократно повишаване на ПТП в определени, известни точки на пътната система. *Според нас решението е в промяна на модела на транспорт чрез интермодални връзки и използването на много по-екологичния железопътен транспорт за превоза на транзитни товари от граница до граница. Подобен подход, освен че решава горепосочените проблеми в полза на обществото, би допринесъл и за желаната устойчивост на ЖП транспорта;*
- Тенденция за увеличаване на ПТП – авторите на документа считат че с изграждането на повече високоскоростни пътища този проблем ще се реши. На стр. 16 от ОГПТ в т. пътна безопасност са цитирани данни на Европейската комисия за ПТП. От тях е видно, че нивото на произшествия в България остава същото и дори леко се покачва през последните години, въпреки стотиците милиони лева, изсипани в пътищата през последните десет години. Намаляващите нива на произшествия в ЕС погрешно се свързват от авторите със строителството на високоскоростни пътища. *Всъщност, повечето високоскоростни пътища, особено в западна Европа, са изградени отдавна и съществуващата тенденция на намаляване на произшествията е резултат по-скоро от високото качество на автомобилния парк и засилените превантивни мерки по пътищата като: строг контрол, високи санкции, качествена и поддържана маркировка. Всички тези фактори в България са под необходимото ниво и няма да се променят автоматично при изграждане на пътната мрежа;*
- Корупционен фактор – не можем да подминем факта, че повечето пътни проекти през изминалите години бяха стимул за развитие на корупционна среда, основно чрез непрозрачни възлагания и търгове, и на следващ етап допълнително оскъпяване на първоначалните проекти, отново непрозрачно, чрез повсеместната практика за подписване на допълнителни споразумения.

В заключение можем да кажем, че настоящият документ трябва да се разглежда единствено като неразделна част от ОГПТ тъй като максимално полезен резултат може да има само от кумулативната стойност на проектите (пътни, ЖП, интермодални и водни) в комбинация. Само такава кумулативна стойност може да доведе до подобряване на мобилност, която е балансирана и не е от полза само за една обществена група, за сметка на други.

Въпреки наличието на политическа воля за изпълнение на ОП Транспорт и ускореното договаряне на средства за ЖП, настоящата тенденция е противоположна на споменатите по-горе стратегически цели и приоритети за реализиране на устойчива транспортна

система и ограничаване на въздействието на транспорта върху околната среда и съответно, върху човешкото здраве.

Европейското финансиране следва да съдейства и да не противоречи на другите политики на ЕО, като тези по околна среда. Европейското финансиране трябва да осигури устойчивост в областта на транспорта, преустановявайки повишаването и допринасяйки за намаляването на въглеродните емисии на сектора.

\*\*\*\*\*

**За постигането на тези цели и приоритети, КУПФЕС настоява през следващия програмен период финансирането на транспортния сектор от европейските фондове и националния бюджет да бъде подчинено на следните принципи:**

**Приоритетно финансиране на преход към устойчив транспорт**

- чрез достигане на устойчиви нива на консумация на енергия и намаляване на въглеродните емисии;
- промяна към транспортни модели с по-малко отрицателно въздействие върху околната среда, и оттам, върху човешкото здраве, като интегрирани системи за управление на трафика в силно населените територии;

Растежът на икономическата активност и очакванията в пътническият и товарен транспорт правят по-важно изискването за насърчаване на интермодални проекти които разполагат с потенциал да повлияят на:

- Подобряване на цялостната транспортна ефективност, намалявайки транспортните разходи на оператори и потребители
- Намаляване темпа на растеж в трафика на леки и товарни автомобили, чрез осигуряване на стимули за използване на ЖП и воден транспорт
- Подпомагане на националните и европейските цели за устойчив и екологичен транспорт

**Приоритетно финансиране на въглеродно неутрален транспорт** – при такъв стратегически приоритет европейското финансиране може да постави и поддържа тренд който да доведе до абсолютно намаляване на парниковите емисии от сектора в рамките на програмния период. За целта могат да бъдат използвани набор от критерии за оценка и одобрение на всеки транспортен проект:

- принос за намаляване на въглеродните емисии (необходимо е разработването на подходяща методология, като например френския модел NECATER);
- Съответствие с целите на Европа 2020 в областта на климата и намаляването на емисиите парникови газове;
- Спазване и ненарушаване на мрежата Натура 2000;
- Зачитане и специално внимание на населените места (напр. елиминиране на шумово замърсяване, избягване на фрагментирането им от транспортни проекти);

- Използване на регионалното планиране за стимулиране на преход към щадящи околната среда и съответно, човешкото здраве, транспортни проекти и модели.

### **Прекратяване на финансирането на транспортни проекти, които допринасят за повишаване на емисиите**

Финансирането през настоящия период 2007-2013 е приоритетно насочено към големите проекти по европейските транспортни коридори и се очаква повечето да бъдат завършени с тази помощ. В бъдеще следва да нарасне използването на възможностите за публично-частно партньорство и други схеми за частни инвестиции, които са достатъчни за реализирането на икономически обосновани проекти и услуги в транспорта които не се нуждаят от държавно субсидиране.

Важно е да се използват предимствата на системите за таксуване, които включват възможността за директно таксуване на транзитния трафик за разходите, които той налага за поддръжка на мрежата и възможността те да се използват за стимулиране на преминаване към екологично устойчивите видове транспорт.

*Задължително условие за финансиране на проекти със средства на европейските, и българските данъкоплатци, трябва да е съответствието с правото на Европейската общност по околна среда и консултации с обществеността. За съжаление, имаме достатъчно примери от настоящия програмен период, които бяха и още са в противоречие с това изискване.*

### **Конкретни препоръки към качеството на анализите и документите, които ще определят приоритетите на следващия програмен период в транспортния сектор**

1. Определяне на една или две ясни цели и приоритети;
2. Оценка на политиката за развитие на транспорта за целия балкански регион и съобразяването на националните планове с нея;
3. Генералният транспортен план е базиран на сценарии от четири стратегически документа до 2015, наблягащи основно на въглеродно интензивни проекти – не е ясно какъв ще бъде крайният резултат от изпълнението на включените в ОГПТ ЖП и мултимодални проекти;
4. Към настоящия период не са ясни критериите по които се избират проектите в ОП. Изработване и включване на списък от ясни критерии за следващия програмен период. Изработване на методика за отчитане на реалните социални и екологични ползи на ЖП проектите;
5. ЦБА (cost benefit analysis) не е достатъчен за добрата оценка на проектите от гледна точка на цена на природата и услуги – необходими са още критерии/допълнителни оценки – обезценява нефинансовите ползи в бъдеще. Ще помогне за по-реална оценка на стойностите;

6. Сравнение на себестойността на услугата превоз чрез пътища и ЖП – в ОГПТ допускането, че цените на суровини няма да се променят са грешни. Да се направи допускане за електромобилите които се очаква да се развият значително през периода 2014-2020 г.

Участници в КУПФЕС: Информационен и учебен център по екология, ЕС „За Земята“, „Агролинк“, Българска Фондация „Биоразнообразие“, Българско дружество за защита на птиците, СДП „Балкани“, Световен фонд за дивата природа – Дунавско-Карпатска програма (WWF – DCP), НД „Екогласност“, ГеоЕкоКлуб „Академика“ - Велико Търново, Обществен център за околна среда и устойчиво развитие – Варна, "Земя завинаги" – Свищов, "Екомисия 21 век" – Ловеч, „Отворено общество“ – Русе, Сдружение „ЕкоФорум“, ЕС „Деметра“, Сдружение "Надежда - 2002" - Горна Оряховица, Младежки образователен център – Плевен, "Асоциация за граждански инициативи Лотос" - Ловеч, Фондация "Идея за Русе", Агенция за устойчиво развитие на Русе и региона, "Подай ръка" – Павликени, Център за регионално развитие и интеграция - Свищов, "Искам да знам"-Шумен, Център на НПО – Разград, "Партньори" – Търговище, РЕКИЦ "Читалища" – Силистра, Клуб на НСО – Търговище, Клуб "Социално развитие" – Добрич, Сдружение "Солидарно общество" – Шумен, Евро инфо център – Добрич, СД "Младежки перспективи" – Шумен, НД "Екогласност"- В. Търново, ДСИР "Никополис" – Никопол, Сдружение "Българката европейска жена" – Свищов, Сдружение "Европейски демократичен път" - В. Търново