

ТРАНСПОРТ

Ключов въпрос

Какви са тенденциите в характеристиките на пътническия и товарния транспорт в България с оглед въздействието им върху околната среда?

Ключови послания



През 2014 г. при пътническите превози се наблюдава увеличение на извършената работа, като общото нарастване е с 5,7% спрямо 2013 година.



През 2014 г. при превозите с градски електротранспорт е отчетено намаление на извършената работа от 22,5% спрямо 2013 г., като спадът при превозите с метро е с 33,8% спрямо 2013 г.¹



Почти 100% от превоза на товари се извършва от наземния товарен транспорт (автомобилен, железопътен и речен). Структурата на товарните превози се променя, като относителният дял на автомобилния транспорт нараства от 51,9% през 2000 г. до 86,4% през 2014 г., за сметка на дела на железопътния транспорт, който намалява от 44,9% на 10,6% през 2014 година.²

Извършена работа при превоз на пътници

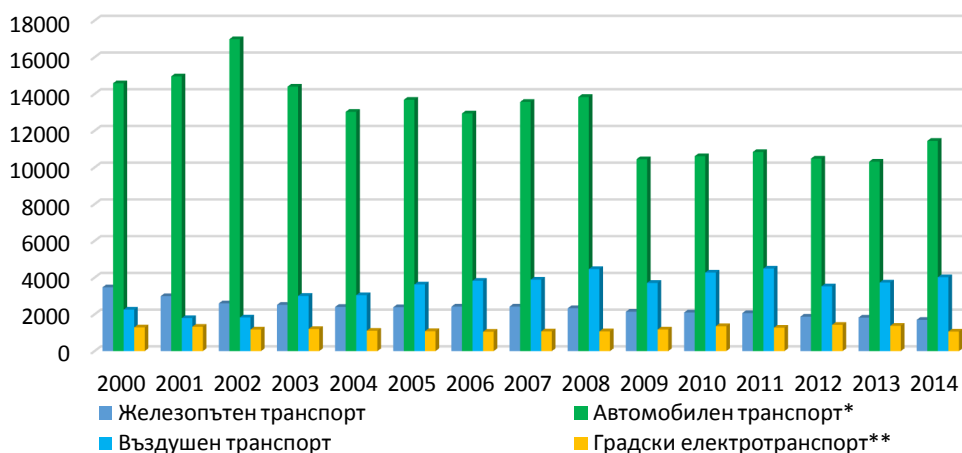
Дефиниция на индикатора

Извършена работа при превоз на пътници (изпълнени пътничкокилометри при превоз на пътници) и разпределение по вид на използвания транспорт.

Оценка на индикатора

Поради липса на данни за частните пътувания с леки автомобили не може да се направи точна оценка на общия обем на пътнически транспортни услуги, а само на частта на превозите с обществен транспорт. На фиг. 1 са представени изпълнените пътничкокилометри в периода 2000 – 2014 г. по видове транспорт.

Фиг. 1. Извършена работа при превоз на пътници, по видове транспорт, млн. пътничкокилометри



Източник: НСИ

¹ Спадът в пкм на метрополитена се дължи на смяна на средното превозно разстояние

² Данни на НСИ

* включва градски, междуселищни и международни платени превози

** включва превози с трамваи, тролейбуси и метро

Както е видно от фиг. 1 за периода 2000 – 2014 г. е налице тенденция на намаляване на извършената работа при превоза на пътници за всички видове обществен транспорт, с изключение на въздушния транспорт. Причината за това е повишаване на ползването на лични моторни превозни средства, като най-чувствително това се отразява на използването на градския електротранспорт и железопътния транспорт.

През 2014 г. се наблюдава увеличение на извършената работа при превоза на пътници общо при сухопътния транспорт – с 8,3% спрямо 2013 г. При въздушния транспорт е регистрирано увеличение на извършената работа със 7,6% спрямо 2013 година.

През 2014 г. при превозите с градски електротранспорт е отчетено намаление на извършената работа с 22,5% спрямо предходната година. При превозите с метро също е регистрирано намаление на извършената работа с 33,8%.

Извършена работа при превоз на товари

Дефиниция на индикатора

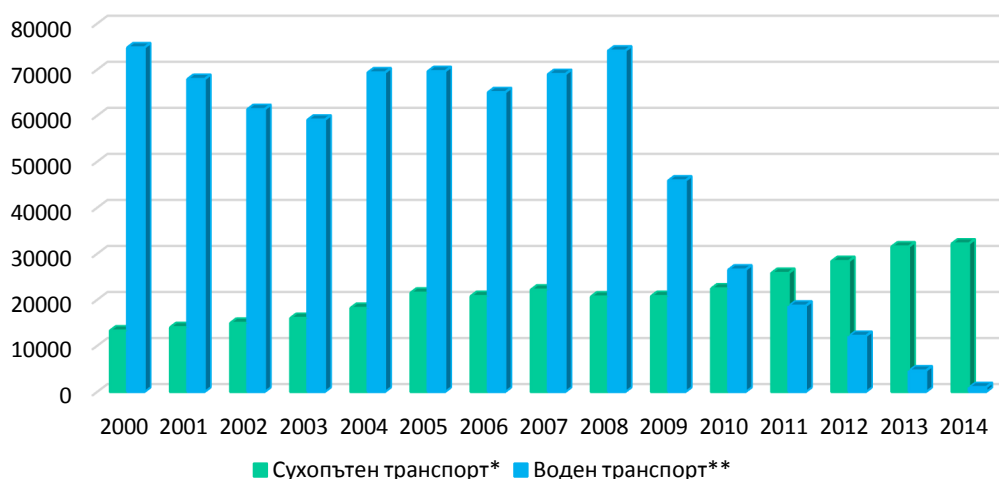
Извършена работа при превоз на товари (изчислена в тонкилометри) и разпределение по вид на използвания транспорт.

Оценка на индикатора

Тенденцията на нарастване на превозната дейност със сухопътен транспорт за периода 2000 – 2014 г., много по-ясно се демонстрира чрез индикатора за извършената работа, както е показано на фиг. 2.

От 2009 г., когато икономиката навлиза в условията на тежка рецесия, се наблюдава значително намаление на извършената работа в товарната превозна дейност от водния транспорт. През 2014 г. спрямо 2013 г. намалението е със 78,3%.

Фиг. 2. Извършена работа при превоз на товари от сухопътен и воден транспорт, млн. тонкилометри



Източник: НСИ

*включва платен превоз с железопътен, автомобилен транспорт и тръбопроводен транспорт

** включва речен и морски транспорт

Разпределение на товарните превози по видове транспорт

Индикаторът „разпределение на товарните превози по видове транспорт” осигурява информация за относителното участие на отделните видове транспорт в общия наземен товарен транспорт (автомобилен, железопътен и вътрешноводен транспорт), изразено в тонкилометри.

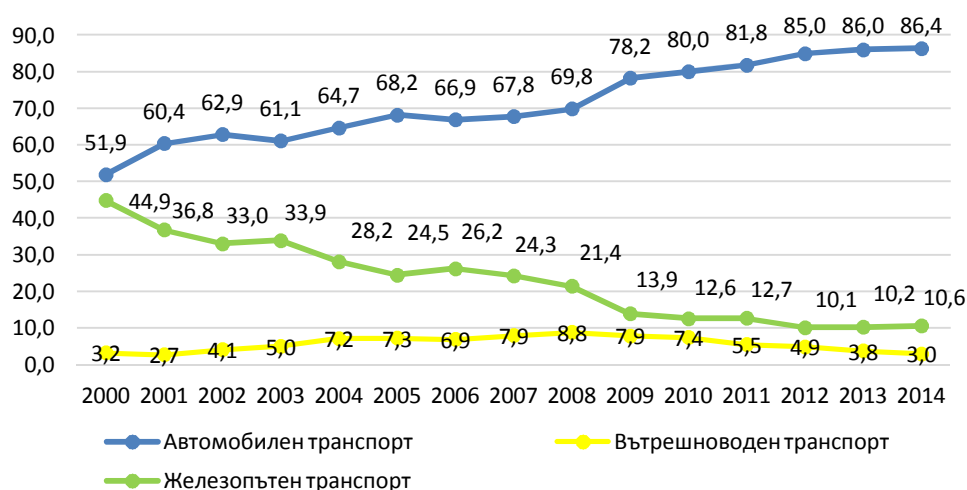
Чрез него се следи дали се реализира преходът към екологосъобразните видове транспорт, и по-специално, преминаването от автомобилен към железопътен и воден транспорт, както и намаляването на интензивността на транспортните потоци чрез промени в производството, логистичните процеси и режима на работа и осигуряването на по-добра връзка между отделните видове транспорт.

Почти 100% от превоза на товари се извършва от наземния товарен транспорт (автомобилен, железопътен и речен).

По данни на НСИ, през последните десет години разпределението на товарните превози по видове транспорт се променя. Чувствително нараства относителният дял на автомобилния транспорт (от 51,9% през 2000 г. на 86,4% през 2014 г.) за сметка на железопътния транспорт, чийто дял в товарните превози значително намалява от 44,9% през 2000 г. до 10,6% през 2014 година. Въпреки че е с най-висок средногодишен ръст за периода 2000 – 2014 г., вътрешноводният транспорт (речен транспорт) произвежда сравнително малко тонкилометри – неговият относителен дял през 2014 г. е 3,0% към общо извършената работа. Морският транспорт, който извършва основно превоз между чужди пристанища и не оказва въздействие върху околната среда, е изключен при разпределението на товарните превози по видове транспорт, съгласно методологията на НСИ за изчисляване на този показател.

От фиг. 3 е видна особено неблагоприятна тенденция на нарастване на дела на автомобилния транспорт, който е основен източник на замърсяване на околната среда при превоза на товари.

Фиг. 3. Разпределение на товарните превози по видове транспорт (% от общо изпълнени тонкилометри)



Източник: НСИ

* данните за автомобилния транспорт включват и превозите за собствена сметка

** данните за водния транспорт са само за речния транспорт

Потреблението на горива от транспорта продължава ли да увеличава натиска върху околната среда?

Ключови послания

☹ В периода 2000 – 2014 г. дялът на транспорта в крайното потребление на горива и енергия нараства от 21,5% до 33,2%. Основен консуматор е автомобилният транспорт, който консумира за 2014 г. 92,9% от общо употребеното количество енергия в сектора.

😊 През 2012 г. за първи път е регистрирано нарастване на потреблението на биогорива в сектор „Транспорт“, за разлика от предходните 5 години. Дялът на биодизела в общо потребените дизелови горива в автомобилния транспорт през 2014 г. възлиза на 6,38%, докато през 2011 г. е едва 1,27%.

Потребление на горива от транспорта

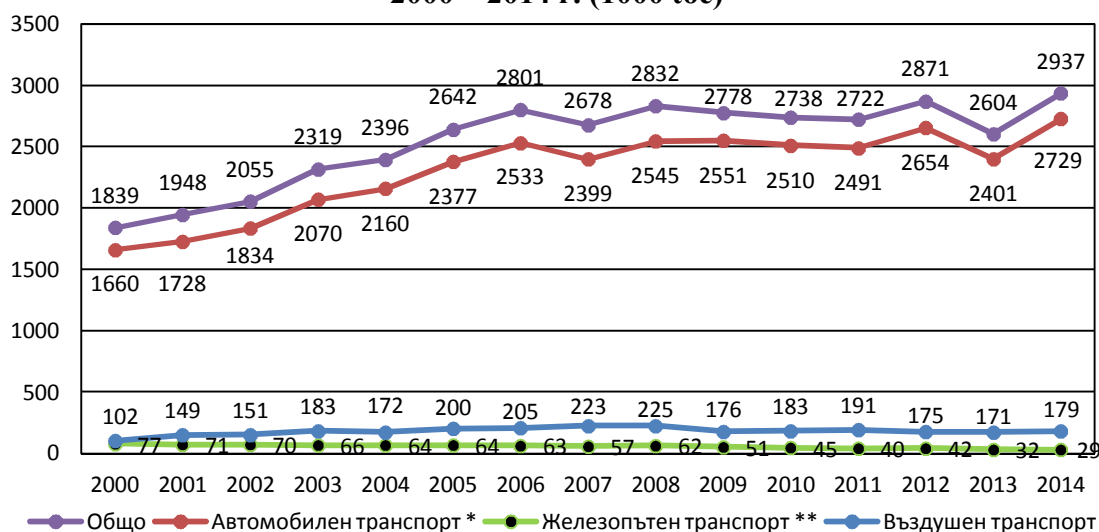
Дефиниция на индикаторите

- Крайно енергийно потребление от транспорта (хил. т. н.е., 1000 toe)
- Дял от крайното енергийно потребление на страната (%)
- Разпределение на крайното енергийно потребление по видове транспорт и видове горива (%).

Оценка на индикатора

Потреблението на горива и енергия в транспорта, изчислено като хиляди тона нефтен еквивалент (хил. т н.е., 1000 toe) представя енергийното потребление на транспорта и е основен индикатор за въздействие на транспорта върху околната среда. В периода 2000 – 2014 г. като цяло потреблението на енергия в транспорта непрекъснато нараства, с временен спад през 2007 г., поради повишаване на акциза в цената на петролни продукти. През 2014 г. дялът на транспорта в крайното енергийно потребление на страната е 33,2%.

Фиг. 4. Крайно енергийно потребление общо* и по видове транспорт в периода 2000 – 2014 г. (1000 toe)**



Източник: НСИ

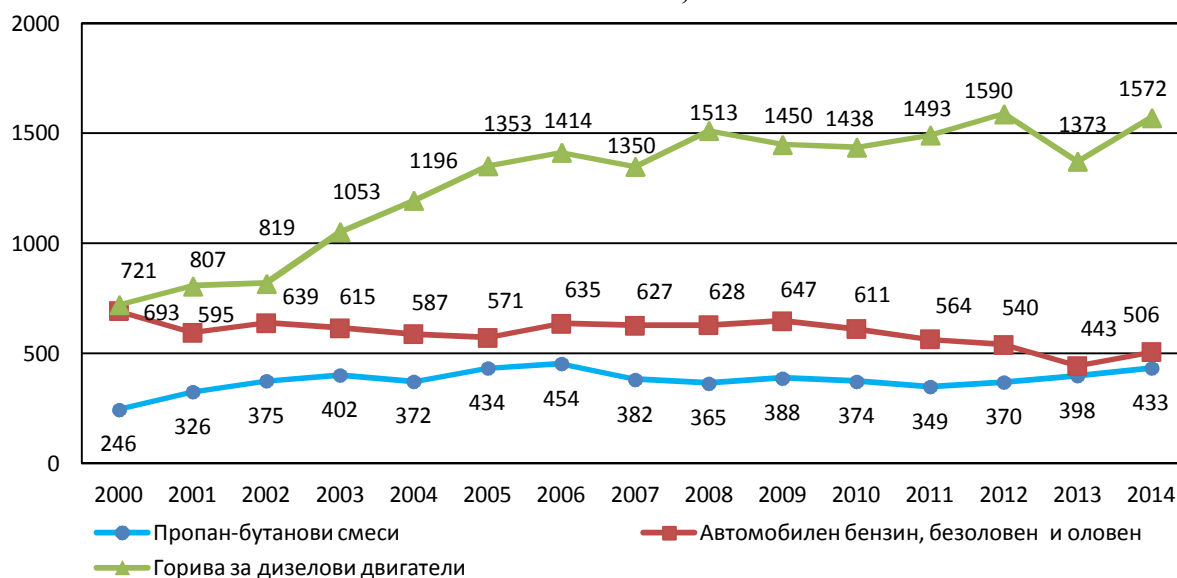
* общото крайно потребление в транспорта включва освен нефтените горива и електроенергията за БДЖ/градски транспорт и природния газ за автомобилите

** с изключение на морския и тръбопроводния транспорт

Развитието на автомобилния транспорт в периода 2000 – 2014 г. е свързано с нарастващо потребление на безоловен бензин, дизелово гориво и сравнително постоянно потребление на енергия от пропан-бутанови смеси. През 2007 г. се наблюдава временен спад в потреблението на всички горива от автомобилния транспорт, като това се отнася най-много за дизеловите горива поради значителното повишение на цените на горивата.

В потреблението на горивата, основен е приносът на автомобилния транспорт, който през 2014 г. консумира 92,9% от общо употребеното количество горива в сектора.

Фиг. 5. Потребление на горива от автомобилния транспорт, в периода 2000 – 2014 г., 1000 toe



Източник : НСИ

По данни на НСИ употребата на дизелови горива в автомобилния транспорт нараства от 721 хиляди тона нефтен еквивалент през 2000 г. до 1572 хиляди тона нефтен еквивалент през 2014 г. – над 2 пъти. Употребата на бензини за периода запазва нива около 593 хиляди тона нефтен еквивалент средногодишно (употребата на оловен бензин е преустановена от 2004 г.), а употребата на горива за реактивни двигатели е почти удвоена (спрямо 2000 г.), като през 2014 г. достига 178 хиляди тона нефтен еквивалент. През 2014 г. количеството на потребените за транспорт пропан-бутанови смеси е 433 хиляди тона нефтен еквивалент и в сравнение с 2000 г. нараства приблизително 1,8 пъти. През 2014 г. употребата на природен газ в транспорта възлиза на 100 хиляди тона нефтен еквивалент.

През 2014 г. потреблението на биогорива (биодизел и биоетанол) в автомобилния транспорт чувствително нараства в сравнение с 2011 г. и възлиза на 111 хиляди тона нефтен еквивалент. През същата година са потребени 96 хиляди тона нефтен еквивалент биодизел. За сравнение, през 2011 г. са потребени 17 хиляди тона нефтен еквивалент биодизел. За периода 2011 – 2014 г. потреблението на биодизел нараства 5,6 пъти. През 2013 г. за първи път е отчетено потребление на биоетанол, което възлиза на 8 хиляди тона нефтен еквивалент. През 2014 г. са потребени 15 хиляди тона нефтен еквивалент биоетанол, като нарастването е двойно спрямо предходната година.

Делът на биодизела в общото потребление на дизелови горива в автомобилния транспорт през 2014 г. възлиза на 6,38%.

В табл. 1 е представен делът на биодизела в потребените дизелови горива в автомобилния транспорт за периода 2006 – 2014 г.

Табл. 1 Дял на биодизела в общото потребление на дизелови горива (в хил. тона) в автомобилния транспорт за периода 2006 – 2014 г., %

2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.
0,63	0,30	0,27	0,42	1,59	1,27	5,69	7,17	6,38

Източник: НСИ

Видно от таблицата в периода 2006 – 2011 г. потреблението на биогорива е значително по-ниско от националните индикативни цели, поставени в Националната дългосрочна програма за насърчаване на потреблението на биогорива в транспортния сектор 2008 – 2020 г., и **нарастването не осигурява постигане на целта от 10% потребление на биогорива в транспортния сектор до 2020 година.**

С влизането в сила в началото на 2013 г. на Наредбата за критериите за устойчивост на биогоривата и течните горива от биомаса, потреблението на енергия от възобновяеми източници в сектор „Транспорт“ през 2013 г. и 2014 г. се увеличава значително. През 2013 г. и 2014 г. потребените количества биогорива в сектор „Транспорт“, отговарящи на критериите за устойчивост, са съответно 104 хиляди тона нефтен еквивалент и 111 хиляди тона нефтен еквивалент, от които за 2013 г.: биодизел – 105 435 тона (96 хиляди тона нефтен еквивалент) и биоетанол – 12 568 тона (8 хиляди тона нефтен еквивалент) и за 2014 г. биодизел – 106 321 тона (96 хиляди тона нефтен еквивалент) и биоетанол – 22 824 тона (15 хиляди тона нефтен еквивалент).

Емисии на вредни вещества и парникови газове от транспорта

Ключови послания



Емисиите на въглероден оксид в атмосферния въздух от транспорта за 2014 г. намаляват с 56% спрямо 2001 година.



Емисиите на азотни оксиди в атмосферния въздух от транспорта за 2014 г. намаляват с 18% спрямо 2001 година.



Транспортът емитира 40% от общото количество на азотните оксиди и 23% от емисиите на въглероден оксид за 2014 година.

Емисии на вредни вещества

Дефиниция на индикаторите

- Емисии на вредни вещества (азотен диоксид, въглероден оксид, неметанови летливи органични съединения и метан) за периода 2001 – 2014 година.
- Други емисии от транспорта.

Оценка на индикатора

Транспортът е основен източник на емисиите на азотни оксиди, като количеството им достига до 40 % от националните емисии.

По отношение на другите вещества транспортът се явява по-незначителен източник, като емисиите на въглероден оксид представляват 23% от националните емисии, а емисиите на ФПЧ₁₀ са 15%.

Табл.2. Емисии на вредни вещества в атмосферния въздух от пътен и друг транспорт през 2014 г. , t/y

Групи източници на емисии	SO _x * (x 1000 t/y)	NO _x ** (x 1000 t/y)	NMVOС (x 1000 t/y)	СО (x1000 t/y)	Pb t/y	ФПЧ ₁₀ (x 1000 t/y)	ФПЧ _{2,5} (x 1000 t/y)
Пътен транспорт	0,11	38,83	12,82	70,64	1,07	2,63	2,30
Друг транспорт	1,83	14,23	0,78	2,82	0,012	4,55	0,51
Общо транспорт	1,94	53,07	13,60	73,46	1,09	7,18	2,81
Дял на транспорта от националните емисии (%)	1,02%	39,63%	4,73%	23,11%	0,55%	15,48%	9,86%

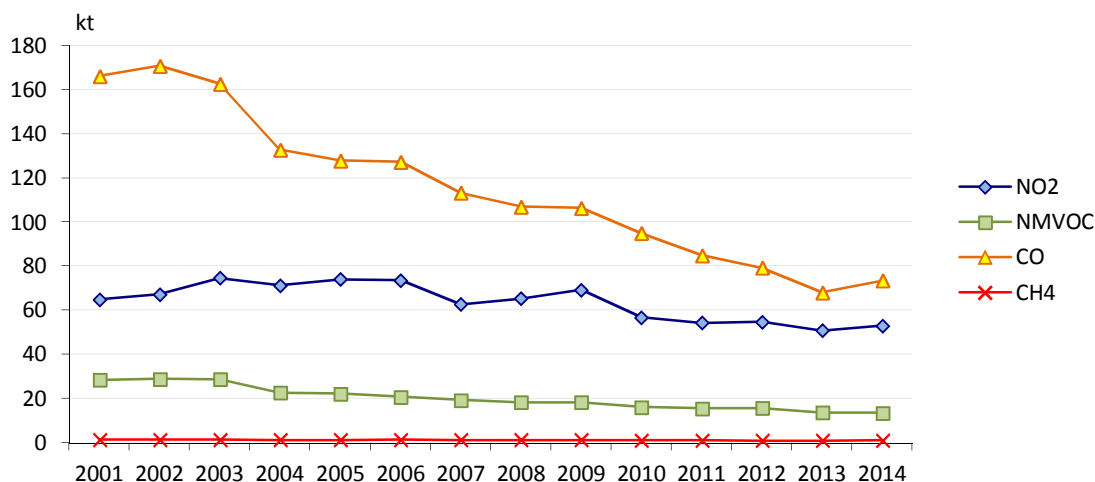
* - изчислени като серен диоксид

** - изчислени като азотен диоксид

Източник : ИАОС, НСИ

В пътен транспорт са включени всички моторни превозни средства движещи се по пътната транспортна мрежа, а в друг транспорт са включени въздушен транспорт, речен, морски, железопътен транспорт селскостопанска и извънпътна техника.

Фиг. 6. Изменение на емисиите на азотен диоксид, неметанови летливи органични съединения, въглероден оксид и метан от транспорта в периода 2001 – 2014 г., kt



Източник : ИАОС, НСИ

Ясно изразената тенденция в периода 2001 – 2014 г. към намаляване на емисиите на вредни вещества от пътния транспорт се дължи основно на подобряването на автомобилния парк, т.е. подмяната на остарелите автомобили с такива, отговарящи на изискванията на по-висок евро стандарт.

Емисиите на въглероден оксид в атмосферния въздух от транспорта за 2014 г. се увеличават с близо 8% в сравнение с 2013 г., но намаляват с над 56% спрямо 2001 година.

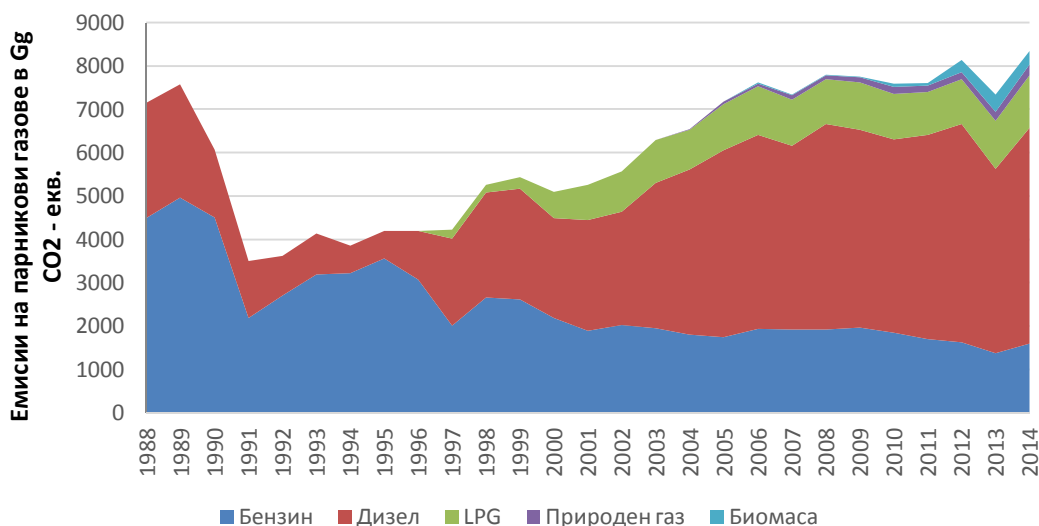
Емисиите на азотни оксиди в атмосферния въздух от транспорта за 2014 г. се увеличават с 4% в сравнение с 2013 г., но намаляват с 18% спрямо 2001 година.

Емисиите на неметанови летливи органични съединения в атмосферния въздух от транспорта намаляват за разглеждания период (2001 – 2014 г.) с 52%.

Емисии на парникови газове от транспорта

Транспортът е ключов източник на парникови газове от сектор „Енергия”. Подсекторът емитира 8521 Gg CO₂-екв., което представлява 14,8% от националните емисии на парникови газове. През 2014 г. около 94 % от емисиите на парникови газове от транспорта се дължат на пътният транспорт. Потреблението на дизелово гориво причинява 4935 Gg CO₂ – екв. емисии на ПГ, а от използването на бензин се емитират 1575 Gg CO₂ – екв. (фиг.7)

Фиг. 7. Емисии на парникови газове от подсектор „Пътен Транспорт”, по вид на горивата Gg CO₂ – екв., в периода 1988 – 2014 г.



Връзка с политиките по околна среда – нормативни и стратегически документи на национално, европейско и глобално ниво; мерки и програми за достигане на стратегически и оперативни цели

В сектор „Транспорт” са действащи няколко стратегии и програми, които са насочени към повишаване на енергийната ефективност в сектора и намаляване на енергоемкостта на транспортната продукция. Намаляването на потреблението на енергия в сектора е ключов елемент за намаляване на емисиите на парникови газове, озонни прекурсори и фини прахови частици (PM₁₀).

Основна цел на приетата **Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.** е да очертае най-важните задачи за сектора в следващия десетгодишен период, решаването на които ще направи възможно интегрирането на българската транспортна система в обобщоевропейската.

В документа са определени три стратегически цели на политиката в транспортния сектор:

- Постигане на икономическа ефективност;
- Развитие на устойчив транспортен сектор;
- Подобряване на регионалното и социално развитие и обвързаност.

Трите хоризонтални стратегически цели намират своето по-конкретно измерение в осем специфични вертикални стратегически приоритети, между които и „Ограничаване

негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората”, за постигането на който са предвидени две мерки:

- Ограничаване на вредните емисии и замърсяването от транспортния сектор, както и неблагоприятното влияние върху климата;
- Създаване на благоприятна среда и предпоставки за съществен ръст на превозите с интермодален транспорт.

Изпълнява се **Оперативна програма „Транспорт” 2007 – 2013 г.**, чиято реализация ще осигури модернизация на пътната и железопътна инфраструктура и ще позволи оптимизация на скоростите на движение при автомобилния и железопътния транспорт. Това, от своя страна, ще доведе и до абсолютно намаляване на вредните газови емисии на единица транспортна продукция.

Разработен е **Общ генерален план за транспорта на България**, който представлява база за програмиране на всички бъдещи инфраструктурни транспортни проекти, които ще бъдат финансирани чрез различни източници – европейски фондове, държавен бюджет и публично-частни партньорства.

Основната екологична цел на Плана е развитието на устойчив транспорт, в това число:

- Балансирано развитие на отделните видове транспорт с увеличаване дела на железопътния транспорт, целящо ограничаване емисиите на вредни вещества от транспорта;
- Интегриране на екологичните изисквания в плановете, програмите и проектите за развитие на транспорта;
- Ограничаване на шумовото натоварване на населените места и неблагоприятното въздействие върху жителите им с изнасяне на транзитния трафик чрез обходни маршрути;
- Ограничаване на замърсяването на водите и пристанищните територии от корабите чрез одитиране на генералните планове за развитие по отношение спазването на екологичните изисквания и внедряването на система за управление на отпадъците.

В края на 2014 г. с Решение за изпълнение на Европейската комисия е одобрена **Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 - 2020 г.** Целта е през новия програмен период да се осигури приемственост и логична последователност на инвестициите от предходния период и да бъде продължено изпълнението на проекти за развитие на транспортната система, които допринасят за ефективната свързаност на транспортната мрежа и премахването на „тесни места” в нея, намаляване на задръстванията, на нивата на шум и замърсяване, подобряване на безопасността, насърчаване употребата на екологосъобразни видове транспорт.

Идентифицирани са следните **приоритетни оси**:

1. Развитие на железопътната инфраструктура по „основната” и „разширената” Трансевропейска транспортна мрежа
2. Развитие на пътната инфраструктура по „основната” Трансевропейска транспортна мрежа
3. Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт
4. Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта
5. Техническа помощ.

През 2014 г. са стартирани дейностите по **разработване на концепция за развитие на българските пристанища за обществен транспорт с национално значение на база** на очакваните товаропотоци по линия на проект „Техническа помощ за развитие на българските пристанища”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на ОП „Транспорт” 2007 – 2013 г. Концепцията трябва да интегрира различните политики, свързани с устойчивото развитие на водния транспорт и да бъде основа за формиране на визия за развитието на пристанищния сектор в България.

За поощряване използването на възобновяеми източници в транспорта е разработена **Национална дългосрочна програма за насърчаване на потреблението на биогорива в транспортния сектор 2008 – 2020 г.**, която предвижда мерки за увеличаване на производството и потреблението на биогорива до 2020 г., заедно с оценка на необходимите за производство земеделски площи. В периода 2006 – 2011 г. потреблението на биогорива е значително по-ниско от очакваното. Тази тенденция е прекъсната в периода 2012 – 2014 година.

Съгласно **Националния план за действие за енергийна ефективност 2014 – 2020 г.**, през 2014 г. стартира изпълнението на мярка „Развитие на железопътната инфраструктура, подобряване корабоплаването във вътрешните водни пътища и разширяване на метротранспорта”. Мярката е насочена към създаване на условия за преимуществено развитие на енергоефективните видове транспорт и включва реализирането на проекти в областта на железопътния, вътрешно-воден и метро транспорта по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г.

Друга мярка, която се изпълнява през 2014 г. в сектора е „Изисквания за закупуване на енергийноефективни транспортни средства за публичния сектор и обществения транспорт”. Мярката предвижда изготвяне на нормативна база за определяне на минимални изисквания за енергийна ефективност при закупуване на транспортни средства за публичния сектор и за обществения транспорт, като необходимите средства за нейното изпълнение възлизат на

56 млн. лева. Очакваните спестявания от изпълнението ѝ до 2020 г. се оценяват на 326 GWh/г. (28 хил т.н.е/г).

В Националния план за действие за енергията от възобновяеми източници (НПДЕВИ) са планирани четири мерки, насърчаващи използването на възобновяеми източници в транспорта. Постигнатите през 2013 г. (5,6%) и 2014 г. (5,3%) дялове на енергията от възобновяеми източници в сектор „Транспорт“ надвишават заложените за посочените години дялове в НПДЕВИ (за 2013 г. – 3,3% , съответно за 2014 г.– 4,5%) и се доближават до прогнозирания за 2015 г. дял от 5,8% дял на енергията от възобновяеми източници в сектор „Транспорт“.

В Националния план за действие за насърчаване производството и ускореното навлизане на екологични превозни средства, включително на електрическата мобилност в Република България за периода 2012 – 2014 г. са дефинирани 7 основни цели и 29 съпътстващи ги мерки за подобряване на енергийната ефективност в сектор „Транспорт“.

Дейностите към мерките, заложи и изпълнявани през 2014 г., са насочени към осигуряване на финансова подкрепа за развитието на стандартизиращи фирми, внедряване на иновативни процеси, продукти и услуги в сферата на екологичните превозни средства.

Приоритетно през 2014 г. се разширява зарядната инфраструктура в общините и се финансират проекти и инициативи, свързани с енергийните аспекти на транспорта, електрическите и хибридните превозни средства.

В някои общини на страната (София, Пловдив, Русе, Добрич) вече са въведени облекчения за електрическите превозни средства, като те са освободени от такса за престой в централната градска част.

Постигнат е значителен напредък по отношение създаването на регулаторна и финансова рамка за насърчаване използването на превозни средства с високи екологични характеристики. За насърчаване на търсенето на новите екологични превозни средства, след изменения в Закона за местните данъци и такси (ЗМДТ), считано от 1.01.2013 г., от данък върху превозните средства са освободени електромобилите, а от 1.01.2014 г. данъкът за останалите категории превозни средства се определя в зависимост от екологичните им характеристики в полза на по-малко замърсяващите такива. През 2014 г. се разшири кръгът на освободените от данък електрически превозни средства. С промяна в ЗМДТ (в сила от 1.01.2015 г.) се освобождават от данък не само електрическите автомобили, но и електрическите мотоциклети и мопеди.

В резултат на предприетите мерки и действия по Националния план за действие за насърчаване производството и ускореното навлизане на екологични превозни средства, вкл. на електрическата мобилност, е налице устойчива тенденция в развитието на електрическата мобилност, като на годишна база към 31.12.2014 г. общият брой на превозните средства с изцяло електрическо задвижване се е увеличил с 36%, а на хибридните – с 76% спрямо предходната година.³

По линия на Норвежкия финансов механизъм 2009 – 2014 г. се финансира Програма BG10 „Иновации за зелена индустрия“. Сред одобрените проекти по програмата през 2014 г. е „FAST charge Bulgaria“, свързан с насърчаване развитието на зарядната инфраструктура в областта на електрическата мобилност. Проектът включва изграждането 10 бр. бързо зарядни станции за електромобили по бензиностанции на републиканската пътна мрежа.

³ По данни на Министерството на икономиката за 2014 г.

В **Третия национален план за действие по изменение на климата за периода 2013 – 2020 г.**, одобрен от Министерския съвет през м. юни 2012 г., са предвидени конкретни мерки за намаляване на емисиите парникови газове за транспортния сектор, съобразени с политиката на страната в областта на изменението на климата. Те са насочени към постигане на оптимален баланс в използването потенциала на различните видове транспорт и са обособени в четири приоритетни оси:

- Намаляване на емисиите от транспорта
- Намаляване на потреблението на горива
- Диверсификация на превозите
- Информирание и обучение на потребителите.

По отношение на приоритетната ос за намаляване на емисиите от транспорта се открояват две преки мерки. Първата е рехабилитация и модернизация на пътната инфраструктура за намаляване на емисиите. Тя е насочена към осигуряване на оптимални скорости на движение и оптимален режим на работа на автомобилните двигатели. Втората мярка е свързана с развитието и изграждането на интелигентни транспортни системи, които ще допринесат за повишаване на мобилността, безопасността и намаляване на замърсяването. Друга мярка с пряк характер е увеличаване дела на биогоривата. Развитието и стимулирането на хибриден и електрически автомобилен транспорт е мярка с косвен ефект.

По отношение на приоритетната ос за намаляване на потреблението на горива се очертават основно две мерки. Първата предвижда развитие на немоторизиран и подобряване на обществения градски транспорт. Втората предвижда развитие на велосипедния транспорт, чрез изграждане на велосипедни алеи и система за ползване на обществени велосипеди. Ефектът от мерките ще е намаляване на пътуванията с лични автомобили, по-добро управление на трафика, намаляване на задръстванията, шума и емисиите. Ще се подобри транспортната свързаност и ще се увеличи икономическата ефективност.

Третата приоритетна ос ще се осъществява чрез увеличение на дела на обществения електротранспорт и чрез изграждане на интермодални терминали за комбинирани превози. Увеличаването на дела на обществения електротранспорт включва както обновяване и изграждане на съответната инфраструктура, така и обновяване на превозните средства.

По четвъртата приоритетна ос са предвидени мерки за обучение и информирание на потребителите, с косвен ефект върху намалението на емисиите.

В рамките на приоритетна ос 5 „Подобряване качеството на атмосферния въздух” на **Оперативна програма „Околна среда” 2014 – 2020 г.**, е предвидено финансирането на мерки за намаляване на емисиите на замърсители от превозните средства на обществения градски транспорт, в т.ч. намаляване използването на конвенционални горива в обществения транспорт и замяна на изпускателните устройства (retrofitting) на превозните средства на градския транспорт, или други алтернативни решения, където е приложимо предвид устойчивост на инвестициите.