
МЕДИА МОНИТОРИНГ

15 август 2017 г.



Източник: МОСВ

Заглавие: Мерките за по-чисто Черно море ще продължат и през следващия сезон

Линк: <http://www5.moew.government.bg/?p=58497>



Текст: Водата по Българското Черноморие е много по-чиста през този летен сезон заради изградените пречиствателни станции. Мерките ще продължат да действат и за следващия сезон. Това обяви министърът на околната среда и водите Нено Димов по време на дискусия „За по-чист морски туризъм“ във Варна, която се организира от kmeta.bg, КРИБ, министъра на туризма Николина Ангелкова и кмета на Варна Иван Портних.

Министър Димов обясни, че над 90% от региона на Варна вече е покрит от пречиствателни станции. Предстои след края на летния сезон да започне модернизацията на станцията в Златни пясъци. Нейната реконструкция ще се осъществи основно със средства по Оперативна програма „Околна среда 2014-2020“. Стойността на проекта „Подготовка и изпълнение на проект за развитие на инфраструктурата за отпадъчни води в агломерация „Златни пясъци“ е малко над 37 милиона лева, от които 8,4 милиона лева е съфинансиране от страна на Община Варна.

Пречиствателната станция на „Златни пясъци“ е строена преди близо 3 десетилетия с идеята да обслужва около 12 000 души. След модернизацията ще може да обслужва над 72 хиляди жители през летните месеци и 18 000 през зимния период. Предвидената технология ще осигури необходимото пречистване на отпадъчните води, включително отстраняване на общ азот и общ фосфор.

Министър Димов подчерта, че след сезона ще започне реконструкцията и модернизацията на пречиствателната станция Китен-Приморско. В нея ще бъдат инвестирани 22,27 млн. лв. Безвъзмездното финансиране е в размер на близо 17 млн. лв. по ОПОС. С проекта ще бъде увеличен капацитетът на пречиствателната станция. Съоръжението, макар и частично реконструирано през годините, трудно поема голямото натоварване през летния туристически сезон.

В момента се изгражда пречиствателна станция в Айтос, заяви Нено Димов. Близо 19 млн. лв. е размерът на инвестицията за проекта. От тях безвъзмездното финансиране по оперативната програма е 14 млн. лв. Целта на проекта е освен да се изгради пречиствателна станция, да бъдат доизградени главните канализационни клонове, отвеждащ колектор и съпътстваща инфраструктура. В Айтос никога не е имало пречиствателна станция – мръсните води влизат в реката, а от там – в морето.

Министър Димов каза, че остава проблем за Българското Черноморие само липсата на пречиствателна станция за района на Синеморец и Ахтопол. Според него ще се търсят варианти на терени и финансиране от Предприятието по управление на дейностите по опазване на околната среда (ПУДООС).

Представители на изпълнителната власт, местната администрация и бизнеса обсъдиха още правилата за разделно събиране на отпадъците, свързани с биоразградимите отпадъци в хотели и заведенията за хранене.

Източник: МОСВ

Заглавие: Министър Димов разгледа кораба на „Грийнпийс“

Линк: <http://www5.moew.government.bg/?p=58491>



Текст: Министърът на околната среда и водите Нено Димов разгледа кораба „Rainbow Warrior“ на „Грийнпийс“, който днес ще отплава от Варна. Той разговаря с капитана Хети Хенсън, която го разведе из плавателния съд. Корабът е в България във връзка с кампания на неправителствената екологична организация, която цели да намали пластмасовите отпадъци в Черно море. Над 8 млн. тона отпадъци се изхвърлят годишно в океаните. Повечето от тях са пластмаса. Ако човечеството започне да употребява материали, които могат да бъдат рециклирани, вместо пластмасови, можем да се справим с проблема, заяви Хети Хенсън. Министър Димов също призова хората да не изхвърлят отпадъци в Черно море.

Корабът „Rainbow Warrior“ е разгледан от над 3000 посетители по време на престоя си в Бургас и Варна. Създаден е от едни от най-добрите корабни инженери в света, за да може да претендира за единствения плавателен съд, който, освен екологично съобразен, е и специално пригоден за проучване на моретата и океаните по света, както и за борба с техните замърсявания. Със своята 55-метрова А-образна мачта плава основно на вятър и може да издържа много повече от традиционните мачти за същия тип кораби. Екипажът наброява 17 души от 15 различни националности, но може да достига до 32. Ветроходът разполага с хеликоптер, който се прибира, когато не се използва. Корабът е проектиран да бъде управляван само от двама души, с цел да се минимизира екипажът, ако се наложи. На носа на плавателния съд има дървен делфин, част от предишния ветроход на организацията. Вътре е с кухо съдържание и има капсула на времето, на която е записана песен на Боб Дилън.

Източник: greentech.bg

Заглавие: Още 5 страни, които могат да забранят ДВГ-автомобилите

Линк: <https://greentech.bg/archives/73285>



Текст: „Обявяваме края на продажбата на бензинови и дизелови автомобили от 2040 г.“, заяви Никола Хюло, новият френски министър по екологията, като каза, че ходът е „истинска революция“. Малко след това Великобритания последва примера. Джеси Норман от английското Министерство на транспорта съобщи, че страната се ангажира „почти всички автомобили и микробуси по английските пътища да са нулевомисийни до 2050 година“. Оказва се, че не само те са на път да забранят двигателя с вътрешно горене. Други страни по света също се стремят да се откачат от бензиновата колонка. „Най-малко четири [други] държави планират да използват 100% автомобили с нулеви емисии“, пише в своя публикация NBC News.

Норвегия е определила за себе си най-агресивните планове. Тя иска да изведе от употреба ДВГ автомобилите до 2025 година. Извървяла е една значителна част от пътя в тази посока: цели 24% от новите автомобили в тази богата на петрол страна вече са електрически.

Индия иска да има автопарк само от електрически автомобили до 2030 г. Това означава, че правителството не само иска да сложи край на продажбата на превозни средства с двигател с вътрешно горене, но и да подмени всички останали автомобили, които вече са на пътя, до края на следващото десетилетие.

Нидерландия вече има относително висок процент на продажбите на електромобили – около 6% от общите продажби на нови коли – но все още не е обявила официално преминаването към електрически автопарк. Говори се обаче, че те може да приложат такава мярка със срок до 2025 г. Германия също може да се ориентира към прекратяване на продажбите на бензинови и дизелови автомобили до 2030 г., но за момента това не се обсъжда публично – налице е силно противопоставяне.

Това обаче не е всичко. „Макар да не е формулирала официални планове за прекратяване на продажбите на превозни средства с двигатели с вътрешно горене, Китай все повече се приближава ... към увеличаване продажбите на така наречените ново-енергийни превозни средства. Вече съществуват строги ограничения за броя на новите автомобили, които могат да бъдат регистрирани в големи градове като Пекин и Шанхай. Но моделите, определени като ново-енергийни превозни средства, са освободени. Това насърчава купувачите да се пренасочат. Тъй като в Китай са някои от най-замърсените градове в света, някои наблюдатели смятат, че страната може да се реши на пълна забрана на технологиите за вътрешно горене в недалечно бъдеще“.

Източник: greentech.bg

Заглавие: Нови евро-правила ни задължават да преосмислим въглищните централи

Линк: <https://greentech.bg/archives/73176>



Текст: Електроцентралите на въглища, които са сред най-големите замърсители в Европа и България, ще бъдат принудени да инвестират в техники за екологизация на производството си или да затворят. Това е в резултат от новите изисквания за най-добри налични техники (НДНТ) за Големи горивни инсталации (LCP BREF), които бяха приети през април и предстои да се публикуват до дни в официалния вестник на ЕС. Лекарски, екологични и организации, работещи по проблемите, свързани с климатичните промени, приветстват приемането на дългоочакваното ревизиране на съществуващите документи, което има за цел да намали замърсяването от въглищни централи в Европа, сред които на предни места са и няколко български.

Новите стандарти въвеждат по-стриктен режим за емисии от азотни оксиди, серни диоксиди, фини прахови частици (ФПЧ) и живак. Тези токсични вещества са свързани с редица здравословни и екологични проблеми, включително развитие на астма при децата.

Концентрацията на замърсители във въздуха в градските зони е проблем за много градове, а България – за всички. Страната ни е сред първите държави-членки, осъдени за нарушения на европейското законодателство за чистота на въздуха по отношение на замърсяването с фини прахови частици. В момента тече и дискусия относно процедура срещу България заради замърсяване на въздуха със серен диоксид от централите на „Марица-изток“ край Гълъбово. Използването на най-

добрите налични техники ще намали замърсяването и ще подобри качеството на въздуха в Европа, в градовете включително.

Въпреки плашещите данни и съществуващите алтернативни, въглищният сектор в България е настроен категорично против реформите. По време на организираната в Стара Загора кръгла маса, на която участваха представители на индустрията, синдикалните организации и правителството, преобладаващото мнение беше, че ще разчитат на временно изключване от новите правила (дерогации), за да продължат работа както досега. Така, вместо да се подготви за прехода към нисковъглеродна икономика и въвеждането на най-новите технологии в енергетиката, България иска да използва всяка възможност да удължи живота на централите.

„Това противопоставяне от страна на държавата и синдикатите само отлага неизбежните реформи, които са така необходими в цялата въглищна индустрия в страната. Макар да сме закъснели, все още имаме възможност да започнем активна работа по разработването на дългосрочна стратегия за прехода на страната отвъд въглищата. Върху това трябва да са фокусирани усилията на страната ни, а не върху продължаване на живота на остарели и замърсяващи централи,“ коментира Теодора Стоянова от „Грийнпийс“- България.

Въведените стандарти може да изглеждат много рестриктивни, но всъщност са базирани на това, което вече постигнато от електроцентрали в Европа и по света. Централите имат четири години да инвестират в мерки, които да намалят количеството вредности, които отделят, или да затворят. В същото време, страните имат възможност да адаптират техните енергийни системи към новите изисквания и да гарантират, че социалните и икономически последици върху потърпевшите въглищни общности ще са минимални.

Доклад, публикуван миналата година показва, че повече от половината въглищни централи в Европа са получили дерогации, които им позволява да работят, въпреки че не са направили нужните инвестиции и продължават да замърсяват над допустимите норми. Такъв е случаят с няколко ТЕЦ-а в България, сред които Русе-Изток, Брикел, Бобов дол, Девен и Марица 3.