



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Столична община

Изходящ №

СОА20-ВК66-9868-[12]

Регистриран на 18.12.2020

За проверка: <https://sofia.bg/registry-report>



Утвърдил:

(Десислава Билева)

зам.-кмет на Столична община
направление ЗСЕЗ

ПРОТОКОЛ

Относно: Обществено обсъждане във връзка с представяне и обсъждане на Проект (предварителен вариант) на „Комплексна програма за подобряване на качеството на атмосферния въздух на Столична община за периода 2021 – 2026 г.“

Място на провеждане: Столична община, ул. Московска №33, Cisco Webex канал на Столична община и официална фейсбук страница на Столичен общински съвет

Дата: 11.12.2020 г.

Час: 17:30 ч

Дата на документа: 16.12.2020 г.

Модератор/водец на срещата: г-н Иван Начев.

Днес, 11.12.2020 г. от 17:30 ч. в сградата на Столична община, ул. Московска №33 чрез Cisco Webex канал на Столична община и официалната фейсбук страница на Столичен общински съвет се проведе обществено представяне и обсъждане на Проект (предварителен вариант) на „Комплексна програма за подобряване на качеството на атмосферния въздух на Столична община за периода 2021 – 2026 г.“

Чрез съобщение на официалната интернет страница на Столична община беше отправена покана за участие към заинтересованите страни и бяха публикувани работните материали за срещата.

Общественото обсъждане се проведе онлайн с предоставен достъп за участие на заинтересованите страни чрез Cisco Webex канал на Столична община и официалната фейсбук страница на Столичен общински съвет.

Водещият обяви дневният ред и даде думата на г-н Борислав Тафраджийски, г-н Антони Тончевски и г-н Стефан Дишовски да направят презентация на изготвения Проект (предварителен вариант) на „Комплексна програма за подобряване на качеството на атмосферния въздух на Столична община за периода 2021 – 2026 г.“ (програмата).

Документът е изготвен в изпълнение на проект № BG16M1OP002-5.002-0020 „Програма за подобряване качеството на атмосферния въздух на територията на Столична община за периода 2021-2026“, който се осъществява с финансовата подкрепа на Оперативна програма „Околна среда“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Кохезионния фонд.

Г-н Борислав Тафраджийски представи презентация относно процеса по изработване на програмата, съдържанието ѝ и основните изводи.

Г-н Антони Тончевски представи презентация относно изготвената инвентаризация на емисиите в програмата.

Г-н Стефан Дишовски представи презентация относно направеното дисперсионно моделиране в програмата.

Г-н Борислав Тафраджийски представи презентация относно мерките включени в Плана за действие към програмата.

След приключване на презентациите **г-н Иван Начев – модератор**, обяви началото на дискусията със заинтересованите страни, участници в общественото обсъждане.

Г-н Симеон Ставрев: Проблемът с чистотата на въздуха е много сериозен. Най-малкото през ноември имаме $\frac{1}{4}$ от дните, когато имаше наднормено ниво на ФПЧ. Съобразена ли е ПКАВ с „Визия за София“, защото това е стратегически документ на Столична община. Върнете станцията за измерване на въздуха на Орлов мост. В момента ИАОС има само 6 станции за измерване на въздуха. Нито една от тях не е в центъра. Друго нещо, което прави силно впечатление е, че Топлофикация София през 2011 г. е отоплявала около 61% от хората в града, а сега е 51%. Това е изключителен провал на Топлофикация като се има предвид, че в града има 55 хил. домакинства, които се отопляват на печки и целта е голяма част или всичките да минат към друг алтернативен вид на отопление. Също така не мисля, че информацията е достатъчно надеждна. Вие сами посочихте, в една от презентациите, че базовата година на замерване е 2018 г. Мисля, че трябва да съберете данни за много години назад, за да можете да направите правилни математически анализи.

По приложение 9, където става въпрос за инсталацията за изгаряне на RDF, не откривам никъде транспортен анализ. Искам да разбера защо не е направен, защото е изключително важно както замърсяването така и ресуспензията от камионите, които постоянно ще циркулират между местността „Садината“, която е след Яна и Горни Богров и ТЕЦ София.

По приложение 11 за размерите на София разбирам, че Топлофикация София са успели през миналата година да направят 4000 нови абонати. Само за една година това е изключително слаб резултат. Също така не е посочено и колко хора не си плащат задълженията към Топлофикация, което значи, че те реално са се отказали от услугата. Посочено е, че МВР за 2019 г. е направила 2347 контролно технически проверки дали на колите правилно са отчитани и посочени в талона колко замърсяват и какви газове отделят. Това е смешно количество проверки. В София на ден се движат стотици хиляди автомобили, а през цялата година СДВР са извършили 2400 проверки.

Столичен инспекторат има задължението да проверява дали контейнерите за смет са с отворени или със затворени капаци. Това дори в момента хората не го изпълняват, т.е. всички метални контейнери в града са отворени и се пълнят постоянно с вода. Искам да разбера кога най-после ще бъдат заменени металните контейнери с такива, които се отварят с педал и няма как да бъдат постоянно отворени и пълни с вода.

Документът е изготвен в изпълнение на проект № BG16M1OP002-5.002-0020 „Програма за подобряване качеството на атмосферния въздух на територията на Столична община за периода 2021-2026“, който се осъществява с финансовата подкрепа на Оперативна програма „Околна среда“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Кохезионния фонд.

По приложение 12 сте посочили, че първият и вторият етап на третия метродиаметър са включени в ПКАВ 2021-2026 г. Искам да попитам защо е направено след като първият етап е вече в експлоатация, а вторият реално е готов и в момента текат изпитанията. Защо в програмата е включена тикетинг системата на обща стойност 80 млн. лв. след като този договор е сключен още 2018 г. Не виждам никъде къде са посочени големите инвестиции във велоалеи. И в същото приложение 12 е посочено, че по ОПОС са 44 млн. лв. и ще бъдат сменени печките на дърва и въглища. Това включва ли всичките 55 хил. домакинства?

В приложение 13 според данни на Столичен инспекторат, които аз получих от тях се цитира как се мият улиците. Т.е. според тези данни, които ми бяха предоставени за район Средец, през ноември, декември и януари улиците не се мият нито на дюзи нито на маркуч. Има достатъчно топли дни през всеки от тези месеци, в които при правилна организация могат да бъдат измити и изметени улиците. Не мога да разбера защо това не се случва в момента и не виждам доколко е планирано в тази програма. Предполагам, че немиенето на улиците не важи само за район Средец, а и за другите райони в София.

По приложение 14, където говорите за въвеждането на екостикери, искам да напомня, че ГЕРБ управлява Столична община от 2007 г., а 2022 г., когато реално предлагате да започне да се прилага тази мярка, вече ще са изминали 15 години от вашето управление. Защо досега не го направихте това нещо и защо трябва да чакаме още една година всички автомобили да преминат през технически преглед, за да може едва през 2022 г. евентуално да започнат да работят нискоемисионните зони.

И най-важното, което искам да разбера, в приложение 15, което е самият план, където посочват две основни неща, мерките за битово отопление и мерките за сектора транспорт, посочили сте, че за битово отопление ще бъдат намалени през 2026 г. ФПЧ10 с 1871 т, а ФПЧ2,5 с 1828 т. Никъде не намирам колко общо на година има замърсяване от тези два вида ФПЧ. Искам да ми кажете какъв процент ще бъде намалението на ФПЧ10 и ФПЧ2,5 за битовото отопление. Същите показатели ФПЧ10 и ФПЧ2,5 са посочени за сектор транспорт, където също няма процент на намалението. Т.е. ако ще се излеят едни милиарди левове, трябва да знаем колко процента ФПЧ ще има намаление след 5 години. В сектора транспорт няма нито една дума свързана с тротоарите. До 2026 г. сте посочили, че ще бъде изградена главната велосипедна мрежа на гр. София – 52 км и довеждащата велосипедна мрежа – 45 км, както и рекреационната велосипедна мрежа за около 50 млн. лв. С това реално признавате, че в София все още не е изградена истинска велосипедна мрежа и тепърва в следващите 5-6 години евентуално това ще бъде реализирано.

Г-н Борислав Тафрадзийски: Има изискване какво да се включва в такива програми. Базовата година е посочена от МОСВ.

Що се отнася до станцията на Орлов мост, от гледна точка на програмата сме се съобразили със станциите, които не са в правата на общината, а на ИАОС, която след като представи точките за станциите ги обсъжда и решава заедно с ЕС и на тази база те се одобряват и докладват на ЕС. Станциите са различни видове –едните са транспортни, които се поставят на транспортни артерии, другите са свързани с населението. Има определени изисквания какъв брой да са едните и другите. Държавата докладва именно за тях. Затова от гледна точка на Националната система е Документът е изготвен в изпълнение на проект № BG16M1OP002-5.002-0020 „Програма за подобряване качеството на атмосферния въздух на територията на Столична община за периода 2021-2026“, който се осъществява с финансовата подкрепа на Оперативна програма „Околна среда“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Кохезионния фонд.

трудно да се търси преместване на станциите. Мобилната станция, която е включена в мерките, би могла да се постави именно на това място при необходим интерес. Мобилните станции като обхват и точност напълно се доближават и са еквивалентни на постоянните станции.

Що се отнася до отделните мерки свързани с подмяна на уреди, нещата, които са включени в тях са свързани именно с проектите, които текат в момента.

За София сме разгледали всички различни програми, които са публикувани и са били приети или са в етап на приемане. От тях сме извадили част от проектите и сме ги включили в ПКАВ, тъй като според нас ще допринесат за постигане на съответните резултати.

Г-н Стефан Дишовски: Процентното намаление от прилагането на мерки е дадено в ПКАВ и то е съответно от битовото отопление 20% през 2022 г., 40% - 2024 г. и 70% - 2026 г. За транспорта тези проценти са 10%, 20% и 30%. Това е, което целим да постигнем със заложените мерки и то е оценено в раздел 6 на ПКАВ.

Г-н Симеон Ставрев: С тези 44 млн. лв. предвидени по ОПОС, колко от тези 50 хил. домакинства ще си сменят печките?

Г-н Борислав Тафрадзийски: От гледна точка на моментното състояние на този проект, може би до 10 хил. домакинства ще получат нови уреди и ще им бъдат заменени уредите на дърва и въглища. Вече има класиране за първите 5506 кандидата.

Г-н Ивайло Попов: Постигната ли е средногодишната норма за азотни оксиди на цялата територия на Столична община към 2018 г. и дали ще бъде постигната към края на програмата? Как може да има увереност в това, предвид че в проекта на ПКАВ е отбелязано, че разполагаме с недостатъчно добри инвентаризации свързани с емисии от транспорта, отклонението от резултата на моделирането на средногодишната концентрация е 77,9% при допустими 30% според Наредба 12? Смятате ли, че измерванията от автоматичните измервателни станции са достатъчни, за да определим това предвид, че вече има изследвания вкл. на За Земята, които показват превишение на нормите в точки в Столична община различни от тези на автоматичните измервателни станции?

Адреса ли и как проектът за ПКАВ проблемите с презастрояването и с вредните му ефекти като нарушаване функцията на зелените клинове, създаването на т.нар. „градски каньони“, „топлинни острови“. В аналитичната част на програмата се коментират тези процеси като негативни, говори се за климатичните и географски проблеми, но в мерките не виждаме адресиране на това нещо.

Защо при мерките за битово отопление са предвидени основно преминаване към газ, пелети, на хората, които ще си подменят горивото, а не например на топлофикация, термопомпи и други по-модерни решения? Това е подход да възприемете каквото предлага Столична община, политическото ръководство и експертите от общината или това е препоръка на консултантите и ако е последното, защо е такава?

Дотук всички ПКАВ на Столична община показваха, че в края на програмния период ще бъдат постигнати нормите. Нито една не е постигнала целта си. С какво тази ПКАВ е по-различна от

Документът е изготвен в изпълнение на проект № BG16M1OP002-5.002-0020 „Програма за подобряване качеството на атмосферния въздух на територията на Столична община за периода 2021-2026“, който се осъществява с финансовата подкрепа на Оперативна програма „Околна среда“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Кохезионния фонд.

предходните, за да приемем, че може с добра степен на вероятност да очакваме, че мерките, които са предвидени ако бъдат изпълнени, ще постигнем това, предвид, че виждаме продължаващи проблеми с инвентаризациите, пише си го в самата програма, например не може да се приложи подхода Tier 1 за битовото отопление, което се препоръчва от ЕАОС за основни източници на замърсяване каквото е битовото отопление за София. Например виждаме, че продължава да има немалко мерки, на които не е околичествен ефектът, и прекалено много допускания в самата програма. Заложени са доста скъпи инфраструктурни проекти, които увеличават сумарния бюджет на програмата или не са посочени ефектите или поне по лично мнение, че голяма част от тях ще доведат до не особено големи ефекти по отношение качеството на въздуха, ако например вместо тях на гражданите се предоставят термопомпи за отопление.

Г-н Борислав Тафрадзийски: По отношение на азотния оксид, Столична община няма задължение да включи специални мерки в програмата, тъй като за този замърсител няма регистрирани превишения на нормите. Програмата трябва да спазва изискванията на нормативната уредба. Що се отнася до споменатите измервания и изследвания трябва да ни се предоставят, но на практика те не са официално приетият начин на измерване.

Дали презастрояването и по какъв начин да се включи като мерки в програмата в момента знаем, че се прави такова изследване със Софийски университет. Факт е, че има значение и то трябва да бъде измервано и че тези анализи, които сега се провеждат, може би ще дадат някакъв резултат. Що се отнася до презастрояването и други подобни дейности не сме предлагали мерки.

И двата проекта по LIFE и ОПОС допускат газификация, топлофикация и др. Хората, които се отопляват на дърва и въглища и кандидатстват по тези проекти не проявяват интерес към тези форми на отопление, тъй като няма изградена топлопреносна и газоразпределителна мрежа в техния квартал.

Сегашната програма е на едно много високо ниво. Покрива изискванията, които са към такъв тип програми. По представените варианти на програмата на РИОСВ не са получени отрицателни коментари и бележки. Мерките, които сме предложили, достигат целите във всички точки според моделирането и при измервателните станции. Това е допълнителното, което е в повече спрямо предишни програми.

Г-н Стефан Дишовски: От гледна точка на съответствието със законодателството, Столична община няма проблем с азотния диоксид, тъй като в официалните пунктове за мониторинг на ИАОС, превишения на средногодишната норма няма. Това което обаче ние получаваме от изчисленията и моделирането е частично превишение. То е в резултат на трафика, който е въведен конкретно за район Дружба за три големи булеварда със сериозен трафик – бул. „Цветан Лазаров“, бул. „Искърско шосе“ и бул. „Димитър Пешев“. Именно поради тези изчисления, които не са измервания, измерванията са това, което дава реалните резултати, изчисленията се правят с редица допускания, затова имат тази посочена неопределеност. С тези наши изчисления, при които не може да се разбие трафикът като структура отговаряща на реалната ситуация, брой автомобили отчетени с преброителни пунктове, се получава този резултат. На базата на този резултат са предложени мерки, които към 2026 г. водят до намаление на емисиите с 30% от транспортния сектор, което считаме, че напълно гарантира изпълнението на нормите за азотен

Документът е изготвен в изпълнение на проект № BG16M1OP002-5.002-0020 „Програма за подобряване качеството на атмосферния въздух на територията на Столична община за периода 2021-2026“, който се осъществява с финансовата подкрепа на Оперативна програма „Околна среда“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Кохезионния фонд.

диоксид в средногодишен аспект за цялата територия на Столична община. Като средночасова норма, дори от дисперсионното моделиране няма нито едно превишение. Най-високата стойност е $170 \mu\text{g}/\text{m}^3$ при норма от $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Г-жа Неда Кленска: Програмата е доста различна от предходните и считам, че ефектът от нея и мерките базирани на нея биха оказали ефект, защото в нея се признава, че битовото отопление е основен замърсител, което не беше така в предходната програма, където автомобилният транспорт беше посочен като основен замърсител. Въпреки това, програмата има няколко съществени пропуски. Анализът се базира само на шестте измервателни станции на МОСВ, което също е съществен проблем. Бих искала да отбележа четири пропуски, които ми се струват значими.

Първият и най-съществен е, че в новата програма, както и в преходната, по никакъв начин не фигурира нерегламентираното изгаряне на отпадъци, което е сериозен фактор и допринася за редовно превишаване на нормите, също и през лятото. Това е сериозен проблем за район Красна поляна и това превишаване е ясно видимо от сензорите на AIRBG, както и от новите сензори на Столична община. Става въпрос за превишаване над 10 пъти над пределно допустимите норми. По този повод направихме жалба до Столична община. Освен това в района има множество незаконни сметища, които се палят регулярно с цел прочистването им, забавление и най-вече за изгаряне на гуми и кабели с цел връщане на вторични суровини. Районът е на по-малко от 4 км от идеалния център на града, така че това което се случва тук оказва влияние не само в нашия район, а и по-нататък. Сигурна съм, че този проблем в Красна поляна го има и в други райони.

Втора съществена неточност в програмата е, че в изводите на стр. 121, се твърди, че през летните месеци в последните години почти няма превишаване на нормите. Считам, че това се базира на шестте станции на МОСВ, но по останалите станции на AIRBG и AIRTHINGS на Столична община такъв проблем има и дори през лятото.

Трети проблем или неточност в програмата е оценката базирана на социологическото проучване за това с какво се отопляват жителите в квартал Факултета, защото се казва, че 80% от тях се отопляват на ток и едва 20% се отопляват на дърва и въглища. Бих искала да попитам от тези 5900 респондента, колко са респондентите анкетирани в квартал Факултета? Също така какъв е бил методът на анкетиране, тъй като и той оказва влияние за това да се знае какъв тип хора са отговорили?

И четвъртото не по-малко важно, район Красна поляна е предложил за включване в програмата 5 съществени неща, с които считам, че въздухът в района и не само, би се подобрил. Не ги намерих в програмата, може би са включени в мерките, но моля за отговор и по това.

Г-н Борислав Тафраджийски: По време на общественото обсъждане се получават предложения за мерки и от други райони. След набирането на всички предложения ще представим в общината доклад с оценка относно това кои предложения смятаме за подходящи да се включат в програмата и кои не.

Разпределението на социологическото изследване е в цяла София. В приложение са посочени хората по гнезда и може да се види на какви уреди се отопляват в момента. Има разпределение за Документът е изготвен в изпълнение на проект № BG16M1OP002-5.002-0020 „Програма за подобряване качеството на атмосферния въздух на територията на Столична община за периода 2021-2026“, който се осъществява с финансовата подкрепа на Оперативна програма „Околна среда“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Кохезионния фонд.

броя на респондентите по райони. Изследването е правено по програма LIFE. Проектът има интернет сайт, на който са качени различни материали от изследването. В много от случаите, хората които се отопляват на дърва и въглища, използват и климатици.

Що се отнася до горенето на отпадъците, то е абсолютно забранено от закона. Трудно е да се включи мярка, която да налага спазването на закона. Поради това като мярка е включено подобряване на контрола. Мярката би трябвало да даде възможност на инспектората да прави планови проверки, наблюдение за навременно идентифициране на проблема след неговата поява.

Едно от изискванията към разработването на програмата е да се направи инвентаризация на измерванията от мониторинговите станции от националната система. По отношение на другите системи за мониторинг на въздуха е трудно да се използват като еднозначен източник на информация. Тъй като методите, с които се установява КАВ и съответните замърсители са теглови методи, което най-просто казано означава, че машинката, която мери запрашаването, изтегля чрез помпа съответно количество въздух, което се наслагва върху филтъра и това количество се измерва. Докато при двете системи на Столична община и на гражданската група те измерват запрашаемостта с броене на частици с лазерен лъч. От гледна точка на изискванията на ЕС последният метод не е приет като базов за измерване. Той дава информация на гражданите, но от гледна точка на изискванията, не е препоръчан от ЕС.

Г-жа Регина Стоилова: По какъв начин е определена 2026 г. като година за постигане на нормите за КАВ и дали е изследван сценарий, според който нормите ще бъдат достигнати по-рано?

Вие казахте, че мерките в програмата са определени въз основата на анализ на тяхната ефективност, възможността им да бъдат изпълнени и на социалната тежест. Документиран ли е този анализ и къде може да е достъпен?

Г-н Борислав Тафразджийски: От гледна точка на годината, изискванията за програмите са определени от споменатата инструкция. 2026 г. е определената за край на тази програма. Столична община е задължена да постигне тези норми. Когато ги постигне, няма да е задължена да изготвя следваща програма. Ние препоръчваме изготвянето на програма за КАВ дори когато нормите са достигнати. Програмата може да е много по-олекотена.

За определяне на броя на домакинствата, на които ще се подменят уредите на дърва и въглища, сме направили анализ, който не е документиран, какви са възможностите на програмите, тъй като и в следващия програмен период МОСВ планира отново да се реализират проекти като сегашния по ОПОС за подмяна на отоплителни уреди на дърва и въглища. Направили сме анализ от гледна точка на социологическото проучване кои хора твърдо са заявили, че при никаква ситуация не биха си сменили уредите на дърва и въглища. Но има и хора, които изрично казват, че нямат възможност да го направят, тъй като другите източници на отопление са им скъпи. Отчитайки тези фактори и възможността за постигане на показателите за КАВ сме изчислили записания брой на домакинствата.

Г-жа Регина Стоилова: Два уточняващи въпроса. Дали е възможно да посочите разпоредбата на инструкцията, не в ефир, може писмено после, т.е. разпоредбата, която указва, че до 2026 г. трябва да действа програмата?

Документът е изготвен в изпълнение на проект № BG16M1OP002-5.002-0020 „Програма за подобряване качеството на атмосферния въздух на територията на Столична община за периода 2021-2026“, който се осъществява с финансовата подкрепа на Оперативна програма „Околна среда“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Кохезионния фонд.

И второ, отговорихте само за мярката за подмяна на печки за битово отопление. Това означава ли, че само за тази мярка е направен този анализ, за който говорите или всъщност за всички мерки, включени в програмата има подобен анализ и ако има, дали е документиран?

Г-н Борислав Тафраджийски: За всички мерки няма такъв анализ. Става дума за тези, които биха могли да имат някаква социална компонента, по която да можем да си дадем мнението. За въвеждането на зони с ниски емисии, все още трябва да се приемат и съответните нормативни промени и т.н.

Г-жа Емилия Василева: Имам доста въпроси и бележки по плана, но ще се спра само на няколко. Първият е, че както планът, така и презентацията, са на ниско ниво. Няма достатъчно добър систематичен подход за излагането на проблема и се използват недостатъчно адекватни входни данни за анализите. Когато входните данни не са достатъчно верни и резултатите от анализа няма да бъдат достатъчно адекватни. Не можах да видя в програмата анализ в контекста, в който ще се реализира този план, каква е ситуацията, какви са силни и слабите страни, какви възможности можете да използвате.

По отношение на плана има един напредък, който го нямаше в предишния план. Сега се разглеждат повече замърсители на въздуха, но въпреки всичко не е направен анализ за спазване на нормите относно всички видове замърсители според Наредба 12. Особено има норми, които са свързани не само със здравето на човека, а и с екосистемите. Тези норми изобщо не ги намерих в плана.

Планът включва един комплекс от мерки, които са групирани по признак какво биха допринесли за подобряване КАВ, но не намерих правила за определяне на приоритетите за изпълнение на тези мерки. В един момент може да се стигне дотам, че ще се изпълнят 2-3 мерки с най-големия бюджет, а чистотата на въздуха ще остане на същото или по-ниско ниво. Не виждам какъв е приносът на всяка мярка за постигане на КАВ.

Каква е обосновката за изграждането на инсинератор от гледна точка на подобряване на КАВ?

По отношение на индустриалните източници, не намерих анализ за влиянието на ТЕЦ София, ТЕЦ Перник, по отношение на въздействието на КАВ и по специално от горенето на отпадъци. Също така около София има 40 кв. км за добив на полезни изкопаеми, които генерират отпадъци, но също не ги намерих анализирани като индустриален източник.

Останалите ми въпроси ще изпратя писмено в рамките на сроковете за консултации на този план.

Г-н Борислав Тафраджийски: Повдигнахте въпрос, за който и аз съм радетел. В програмата ролята на SWOT анализ играе моделирането, което е прието за тези програми. Столична община имаше задължението да направи програма само за трите замърсителя, по които има превишение на нормите. По желание на Програмния съвет и населението се включиха и други замърсители.

Що се отнася дали всичко е разгледано, разгледано е всичко, което е в обхвата на Столична община. Разбира се могат да се изброяват най-различни възможности, вкл. за Перник. В това отношение има различни гледни точки. Някои колеги казаха, че преносът от Перник би трябвало

Документът е изготвен в изпълнение на проект № BG16M1OP002-5.002-0020 „Програма за подобряване качеството на атмосферния въздух на територията на Столична община за периода 2021-2026“, който се осъществява с финансовата подкрепа на Оперативна програма „Околна среда“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Кохезионния фонд.

да бъде съвсем минимален, обратното други смятат друго. Така че в това отношение е малко спорно правенето на такива оценки.

Мога да отговоря само относно настоящия документ, който сме произвели и зад който стоим.

За инсталацията за оползотворяване на RDF правихме отделни изчисления в Приложение 9. Оценката не е направена от гледна точка дали ще подобри въздуха, а дали ще го влоши. Показателите са взети от изготвения проект като трета фаза на общия проект за интегрирана система за управление на отпадъците на Столична община. Проектът е одобрен от ЕС и от ОПОС. Заключение е, че ползите от една такава инвестиция са големи.

Г-жа Емилия Василева: На въпроса за входните данни, дали са достатъчни, адекватни, верни, за да можем да сме сигурни, че и резултатите са достоверни?

Г-н Борислав Тафрадзийски: Когато се прави един модел, накрая той се калибрира. Въвеждат се входни данни и накрая в точките, в които се измерва, трябва да се получат съответните проценти на достоверност. Именно по този начин се калибрират моделите. Като видите описаните резултати в програмата, в различните точки е посочена каква е достоверността на самия модел с калибрирането. Това е показателят, по който може да съдим. Що се отнася до данните, социологическото изследване съм сигурен, че е направено по добър начин. От гл. т. на НИМХ, които дадоха тяхното изследване и се вижда какви са източниците на замърсяване и това се доближава до това което ние бяхме постигнали. Смятам, че моделът е направен добре от гледна точка на входящите данни. Друг е въпросът, че в бъдеще, затова го включихме и като мярка, една систематичност на събиране на информация би могла да доведе до още по-добър модел.

Г-жа Емилия Василева: Все пак този въпрос за мен остава неясен затова в писменото ми становище ще дам допълнително примери къде има проблеми с неадекватни входни данни.

Г-н Ивайло Хлеббаров: Бюджетът спрямо предвидените мерки е компромис. Има огромен дисбаланс между мерките в сектор транспорт спрямо тези в битовото отопление. Това е съществен недостатък на програмата. Основното намаление от близо 80% от емисиите е прогнозирано за сектор битово отопление, докато за транспорта е около 6%. Същевременно 80% от бюджета ще отиде в сектор транспорт, който допринася с едва 6% в общото намаляване на емисиите. В програмата са заложили големи и скъпи инфраструктурни проекти, които ще допринесат минимално към изчистването на въздуха. Така се получава, че фокусът е към изграждане на инфраструктура и миене на улици, а не например управление на трафика или драстично намаляване на автомобилите като основен начин за придвижване в града. Първият въпрос е да обясните логиката за изразходване на толкова много средства за толкова малко намаление.

Вторият коментар и въпрос е свързан с това, че повечето мерки в плана за действие не са придружени с прогноза с колко ще се намалят емисиите и така не може да се прецени дали тези мерки да са в програмата и доколко ще са полезни. Въпросът е защо това не е направено и как е пресметнато, че ще се постигнат нормите след като няма информация точно за приноса на мерките.

Документът е изготвен в изпълнение на проект № BG16M1OP002-5.002-0020 „Програма за подобряване качеството на атмосферния въздух на територията на Столична община за периода 2021-2026“, който се осъществява с финансовата подкрепа на Оперативна програма „Околна среда“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Кохезионния фонд.

Третият коментар и въпрос е свързан със зоните за ниски емисии. Това е основна мярка доказана в други градове, в които има много по-малък проблем със замърсяването на въздуха отколкото в София и там са въведени т. нар. зони за ниски емисии за транспорта, което представлява движение на част от автомобилите. Подобна мярка е предвидена и по отношение на отоплението. В момента в плана за действие и двата типа зони са записани не като мерки, които ще се изпълняват, а като мерки, за които тепърва ще се прави преценка дали ще бъдат въвеждани. По отношение на зоната за ниски емисии от битовото отопление е отбелязано, че тя ще се въвежда едва когато се види дали подмяната на отоплението на домакинствата върви добре. Вече две години се върви в тази подмяна, желаещите към момента са едва 5600 от близо 50 хил., които трябва да се сменят. Тази година почти никой няма да си смени уредите, едва следващата година хората от тези 5600 ще могат да си сменят уредите. Въпросът е след като има ясни ползи от тези две мерки, има също и голяма подкрепа от гражданите, която се базира на поне 6-7 социологически проучвания в рамките на последните 2 години, тези две мерки няма да се въвеждат, а тепърва ще се прави преценка дали да бъдат въвеждани, и е много интересно дали тези мерки са моделирани в постигането на нормите, а същевременно в плана за действие са вписани като подлежащи на преценка за въвеждане.

Г-н Борислав Тафраджийски: Да, такова моделиране е направено за 2022 г. за по-малка и по-голяма зона и то е предадено на Възложителя.

Що се отнася до диспропорцията между битовото отопление и транспорта. Има проекти, които са стартирали или ще стартират, или са включени в други програми на общината. Тези от тях, които имат връзка с подобряване на КАВ са включени и в тази програма. Основните ползи са свързани с битовото отопление. Тази диспропорция идва от това, че за транспорта са включени много проекти, които се изпълняват, например метрото, които струват много пари, но техният генезис не е тази програма.

Как е оценено с колко ще се намалят емисиите? Това е на базата на допусканията, които са правени при инвентаризацията.

Г-н Ивайло Хлебаров: Има преразход на средства за неприоритетни мерки. Защо за по-голямата част от мерките не е показано прогнозното намаляване? След като то не е показано, как е моделирано, че тези мерки ще постигнат нормите?

Г-н Борислав Тафраджийски: От гл. т. на прогнозирането и на инвентаризацията, която е направена в моделите, тези мерки, които са устойчивостени и са групирани, са достатъчни, за да се постигнат изискванията. Мярка по мярка е почти невъзможно да бъдат устойчивостени. Има допускания, има неща, които са свързани с окрупняването на повече мерки.

Става въпрос за други програми на Столична община – развитието на метродиаметрите и т.н., те са си в концепцията за развитие на транспорта на Столична община. Те са включени тук, но тяхната основна задача произтича от други програми и проекти, които имат друга насоченост. Но те биха могли да повлияят на КАВ по различни начини.

Г-н Светлозар Алексиев: Мисля, че това е поредната стратегия, визия, програма, концепция и т.н. на общината, която ще си остане просто един документ, който общината няма намерение да изпълни. Имам два въпроса към авторите на програмата.

Първият въпрос е изследвали ли сте хипотеза за създаване на мярка, която забранява изрично използването на твърдо гориво за битово отопление при определени условия, например когато има алтернативи за това? Когато една улица има топлофикация или газификация, в Бояна има такива улици, в Симеоново, Драгалевци, да се въведе такава мярка, която забранява изрично със санкции използването на дърва, въглища ако има алтернативи за отопление. Ако това сте го изследвали и не сте го предложили, моля да кажете защо.

Вторият въпрос е по отношение на този регистър, за който гражданите ще дават информация, че се отопляват с дърва и въглища, написано е, че това ще стане на основание на чл. 21, ал. 2 от ЗМСМА. Малко ми е съмнително, че има такова основание да задължите гражданите да декларират подобно нещо. Сигурни ли сте, че е възможно да стане това, което предлагате? Това, което сте предложили районните администрации да правят подобни регистри е лоша идея, защото ще направите 24 регистъра, вместо да бъде единен. Те могат да ги администрат по някакъв начин, гражданите да подават информация към тях, но трябва това нещо да бъде централно направено от Столична община. Може ли в действителност това да бъде реализирано? Дали сте доста оптимистичен срок за това – 2021 г.

И третото всички периоди за реализация в Приложение 15 на мерките са в следващите пет години. Няма никаква конкретика. Например разширяване на синя зона пише, че ще се случи през следващите 5 години. Защо това нещо не е написано в детайли? 2021 г. едно, 2022 г. друго. Ако има някаква идея за диференциацията на една мярка, защо не е разделена на 3-4 мерки с конкретни срокове, така че да може да се проследи дали общината си върши работата по тези планове. Не може ли тези срокове да бъдат по-конкретни, а не така общо написани - 2021-2026 г. за всяка мярка без никаква конкретика?

Г-н Борислав Тафраджийски: От гл. т. на описанието на такива мерки, тяхната по-голяма конкретизация, е малко трудна възможност, но не е невъзможно. Вашето предложение ще го разгледаме.

Що се отнася до това дали смятаме, че такъв регистър може да се осъществи, да, смятаме, че може. Що се отнася до отделните администрации, нашето виждане е, че това хората ще го правят, когато плащат данъци, те могат да го свършат в районните администрации, но напълно подкрепям Вашето мнение, че регистърът трябва да е общ. Както и в момента можете да плащате такса смет в различни райони, не само там където живеете, това не създава кой знае какви усилия за създаването на общ регистър.

Г-н Светлозар Алексиев: Държавата не е въвела лицензионен режим за използване на дърва въщи и на какво правно основание общината ще създаде такъв регистър? Вероятно ще е необходима някаква законодателна промяна, при която използването на дърва да подлежи на регистрационен режим. Много е съмнително на местно ниво общината да може да въведе

регистрационен режим за ползването на дърва въщи, за да ги задължите тези хора да го декларират. Те могат да го направят доброволно, но тогава няма да има никакъв ефект.

Г-н Борислав Тафраджийски: Що се отнася до това какво би се случило ако се задължат хората, такава мярка има, но е записана така, че общината да изисква там където е изградена газификация или топлофикация при новото строителство, да не могат да използват дърва и въглища. В зоните за ниски емисии, които са свързани с битовото отопление, ще има забрана за горене на дърва и въглища. Има нормативно изискване дървата за горене да са с определена влажност, което означава, че преди използване те трябва да са изсушени. Има голяма разлика между мокрите дърва и тези, които отговарят на съответните изисквания.

Г-н Андрей Зографски: Консултатите са експерти, а не политически лица. Вашата длъжност е да предлагате експертни решения, а не да водите сметка това как ще се възприеме и как ще реагират хората с ниски доходи. Има други институции, които са директно избрани от гражданите, които са призвани да мислят за това. Най-очевидното решение, а именно забрана за твърдо гориво за битово отопление, там където вече има друга алтернатива, не е предложено.

Имам сериозни опасения за входните данни, върху които се базират всички заключения и мерки. По отношение на битовото гориво казвате социологическо проучване по данни на НСИ от 2011 г., 10 годишни данни, и оценки. Няма никакви емпирични изследвания по този въпрос. Същото е и при промишленото замърсяване - направили ли сте някакво сравнение само по документи предоставени от РИОСВ. Най-голямата ми забележка е по отношение на транспорта. Цитирам „предположено е, че 400 хил. МПС-та със среднодневно движение в града“. На база на какви данни сте предположили това число? Аз разполагам с неоспорими данни, които са следните – милион регистрирани само в Столична община автомобили, около 200 хил. автомобили с регистрация извън София, но перманентно живеят в София и още 100 хил. коли, които ежедневно мигрират в София от съседните общини. Освен това имате на разположение системата за управление и анализ на трафика на гр. София, като силно се надявам да сте използвали техните данни за това предположение от 400 хил. Тази система показва, че най-натовареното кръстовище Сточна гара ежедневно има около 130 хил. автомобилa среднодневно, т.е. само на Сточна гара минават 130 хил. от тези предполагаеми 400 хил. Няма теоретичен шанс в един точков обект да преминава всеки трети автомобил в София среднодневно. Да не говорим, че има много други кръстовища със сходни параметри. Цитирам изследване от 2012 г. във връзка с акустичния мониторинг на Столична община. В него се казва, че по Цариградско шосе в едната посока на час има 7000 автомобилa, по България 4000 автомобилa, по Ситняково 2500 автомобилa и т.н. през 2012 г., когато моторизацията беше драстично по-малка отколкото днес.

Казвате, че с азотният оксид Столична община няма проблем. Същевременно на дисперсионното моделиране всичко беше в червено. Казвате, че няма проблем с транспорта. Също така всички червени точки в моделирането бяха само в районите на станциите на ИАОС. При липсва на всякакви други данни и нормална покритост на София от измервателни станции, не мислите ли, че тази червена картина ще се повтори и във всички други зони в София, ако там имаше измервателна станция. Нещо повече докато твърдите, че транспортът няма много важно значение за това вероятно забравяте, че замърсяването от транспорта директно се влияе най-много около

Документът е изготвен в изпълнение на проект № BG16M1OP002-5.002-0020 „Програма за подобряване качеството на атмосферния въздух на територията на Столична община за периода 2021-2026“, който се осъществява с финансовата подкрепа на Оперативна програма „Околна среда“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Кохезионния фонд.

самите булеварди, а всички станции на ИАОС са поставени напълно умишлено в паркова среда, така че да има мининален ефект и да се прикрие истинският проблем със замърсяването на въздуха.

По отношение на мерките, това е една от най-слабите програми, която съм виждал, а конкуренцията е жестока. Мерките нито за битовото отопление, нито за транспорта и площните източници почти с нищо не се различават от предишните КАВ – подмяна на печки, суха дървесина за отопление, филтри, контрол на отпадъците. Все неща, които повече от 10 години ги знаем и ги има в КАВ. Какъв е вашият принос, добавената стойност, за която ви е платено. Зони с ниски емисии и нови сгради само ако имат осигурен достъп до газ. Ами половината европейски и балкански държави вече са приели това изискване. Това изискване го знаем отново от 10 години. Каква е разликата между ново и старо строителство ако имаш достъп до алтернативен източник на отопление защо за новото строителство да важи това правило, а за съседния блок до него да не важи?

Като цяло искам да знам откъде е това число напълно измислено от 400 хил. автомобили, които циркулират среднодневно в София и защо мерките са такива неиновативни и защо за транспорта няма една единствена, която да се различава от вече предложените в ПУГМ, т.е. какъв е приносът ви в тази програма? Защо не погледнете от гледна точка на екология транспортът как може да се подобри? Не приемам изказването, че колите и техният екологичен клас едва ли не еволюционно се подобрява през годините и общината не трябва да прави нищо по въпроса, защото процесът сам еволюционно си върви. Това може да се каже абсолютно за всяка мярка от програмата и тогава общината не трябва да прави нищо щом предположението е, че еволюционно бавно и без никаква намеса от властта ще се подобри КАВ. Моля за отговор относно тези абсолютно грешно входни данни, от които излизат тези 9%, които драстично се различават от предишния КАВ. При положение, че моторизацията и гъстотата на населението са увеличени, не знам как 50% можете за 5 години да ги сведете до 9%.

Г-н Борислав Тафрадзийски: От гл. т. на анализите и предложенията, които сме направили, те са на база на информацията – данните за трафика по 22 отсечки, данните от СДВР и от общината свързани с трафика. На тази база сме направили тези прогнози. От гл. т. на емисиите от транспорта дори да ги увеличите с цифрата, която вие казвате, а смятам за изключително завишени вашите твърдения за стойностите, то разликата от гл. т. на това, което произвеждат двигателите на автомобилите с ФПЧ, не е голяма.

Що се отнася до това, че в програмата са се получили други проценти, в това не виждам нищо нереално. Правейки моделирането, специално казах, че моделите се калибрират, това е обективният показател за достоверност и нещата, които са се получили са в границите на допустимото.

Г-н Андрей Зографски: При 130 хил. коли на едно кръстовище, не може да твърдите, че има 400 хил. в целия град. Твърдя, че тези 400 хил. са абсолютно измислени и затова ги има тези 9%. Когато имате изкривени входни данни и изходните ви данни ще са изкривени. Тук е написано това, което иска да чуе общината, а това е абсолютно неприемливо от гл. т. на интереса на гражданите и обществения интерес.

Документът е изготвен в изпълнение на проект № BG16M1OP002-5.002-0020 „Програма за подобряване качеството на атмосферния въздух на територията на Столична община за периода 2021-2026“, който се осъществява с финансовата подкрепа на Оперативна програма „Околна среда“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Кохезионния фонд.

Г-н Борислав Тафраджийски: Мога да ви гарантирам, че това което сме направили и го представяме, е свързано с нашето мнение по този въпрос. Няма никакъв допълнителен натиск от хора, които не са свързани с нашия екип.

Г-н Иван Начев представи писмените въпроси от г-жа Радостина Петрова: Ползвани ли са при анализите за състоянието на КАВ и за моделирането сателитни данни от европейската програма Коперник? Ако да - какви са изводите, ако не - защо не се ползват такива данни?

Защо в програмата не са включени мерките по отношение на транспорта в пълнотата спрямо предвиденото в ПУГМ? Възможно ли е да се пояснят и изброят конкретните мерки от ПУГМ, напр. поименно за изграждането на инфраструктура, вместо само общи количествени индикатори, които към момента не отговарят на заложеното в ПУГМ дори до 2025 г.?

Бихте ли включили качествени индикатори за оценка изпълнението на мерките по отношение на транспорта?

Г-н Борислав Тафраджийски: По първия въпрос, използвали сме данните на ИАОС, което е изискване към такъв тип програми. Не сме използвали Коперник.

По втория въпрос – от мерките, които са включени са избрани по наша преценка без да повтаряме ПУГМ изцяло тези, които биха допринесли от гл. т. намаляване на емисиите. Много от проектите, които са включени, са свързани с развитие на транспортната мрежа, но имат и принос към ПКАВ.

Г-н Иван Начев предлага край на дискусията за 21 ч.

Г-н Ивайло Попов: Защо двете мерки за зони с ниски емисии от транспорта и битовото отопление са записани като преценка за въвеждане? Беше отговорено, че са моделирани, т.е. те моделирани ли са в моделирането, което показва постигане на нормите? Или накратко постигането на нормите през 2026 г. зависи ли от прилагането на тези мерки?

Г-н Тафраджийски каза, че програмите в София допускат други форми на отопление, но аз попитах не за тях, а за ПКАВ, която в момента се обсъжда. Също така не знам програмата на Столична община да включва отопление с термопомпи, с изключение на климатици.

В програмата се говори за сценарий 1 газификация, сценарий 2 пелетни печки и сценарий 3, който е възприет, това е комбинираният вариант. Т.е. в ПКАВ се говори само за подмяна на печките с пелети и газ. Защо няма анализ за прилагане на мерки като термопомпи и топлофикация? Излиза, че в двата основни сектора транспорт и битово отопление са заложили мерки, които Столична община така или иначе изпълнява. Не мисля, че това е правилният подход. Защо не се дискутира предоставянето на термопомпи, а в същото време има мярка развитие на вътрешно рингови и тангенциални връзки с околновръстния път с бюджет за 250 млн. лв.? Няма посочена информация за този проект колко ще бъдат спестените емисии. Въпросът е, моделирали ли сте промяната на трафика и как ще се отрази на КАВ тази мярка и на какво основание считате, че ще се отрази положително? Ако да, с колко точно? Ако не можем да отговорим точно на този въпрос, тази мярка няма място в програмата. Нека Столична община я реализира и без ПКАВ.

Посочихте, че не сте включвали скъпи като бюджет мерки и социално неприемливи. В този контекст, поставяно ли е от общината ограничение в бюджета на мерките, които да предлагате, защото според заданието, такова ограничение няма?

Тези 250 млн. лв. от мярката са напълно достатъчни за инсталирането на около 20 хил. термопомпи вода-вода, които са с нулеви емисии и висок социален ефект. Тъй като имат ниска стойност на опериране след това извън първоначалната инвестиция. Убеден съм, че при социологическо проучване, ако се питат хората дали искат термопомпи, ще има доста съгласни хора. Един cost-benefit анализ на тези две мерки ще покаже, че за КАВ, една такава мярка за термопомпи е много по-ефективна отколкото една мярка с околоръстни пътища и т.н. Аз бих включил точно такава мярка вместо горната, за която не знаем какъв ще ѝ е ефектът. Сравнен ли е ефектът от такива две мерки и използван ли е такъв подход изобщо или предварително са възприети едни мерки, които Столична община и без това ще прави? Смятани ли са други мерки - термопомпи или други варианти? И защо са избрани точно тези мерки ако не са смятани, а не например подмяната на термопомпи? Ако искаме да изчистим въздуха трябва да предприемем повече от вече планираните мерки.

В заключение бих казал, че ако залагаме съществуващи проекти с нисък ефект и вдигаме привидно бюджета за КАВ, което може да е добро основание за PR ходове, но не е добър подход, за да се постигне възможно най-скоро подобряване на КАВ.

Г-н Борислав Тафраджийски: От гл. т. на сценарии, в ПКАВ не са разглеждани сценарии. Това е във визията, която се свързана с подмяна на уредите на дърва и въглища по програма ОПОС. Що се отнася до термопомпите като възможност, има няколко неща, които е добре да се знаят. Тъй като първо стартира програма LIFE, в която също се подменят такива уреди, там по време на проекта са записани какви са уредите, които могат да бъдат подменени и те са свързани главно с уреди на газ или пелети. По следващата програма ОПОС има различни възможности като част от нещата са съобразени и с програма LIFE, но имайте предвид, че термопомпите са изключително скъпа възможност. Вие го сравнявате с транспортен проект, който ако не се осъществи, биха могли да се прехвърлят парите. Но логиката за включване на тези транспортни проекти е друга. Както казах те са направени като проекти, направени са съответни изчисления, те са предложени, част от тях са стартирали. От тази гл. т. ние сме използвали информация за такива проекти.

Що се отнася до това дали ни е била заложена рамка на средствата, мога да Ви кажа, че не е била задавана. Нещата, които ние сме остойностили на базата на информация, която имаме, било за възможностите да се подменят съответните уреди, било пелетни печки или газови котли и т.н., са били взети предвид, за да може да се направи едно такова изчисление, което да позволи остойностяване. Част от остойностяването е свързано с тези програми. Идеята е общината да може да кандидатства и реализира и следваща такава програма по ОПОС, тъй като има такова предложение в индикативната програма за следващия програмен период и разбира се хората и сами ще си подменят уредите по ред причини. В това социологическо изследване, вкл. и в изследването, което беше направено от гледна точка на резултатите от първата пилотна подмяна на печките, която се направи в Нови Искър. Общината подмени на 30 домакинства печките на дърва и въглища с 8 кВт пелетни печки и отношението на хората, които са се включили в тази

Документът е изготвен в изпълнение на проект № BG16M1OP002-5.002-0020 „Програма за подобряване качеството на атмосферния въздух на територията на Столична община за периода 2021-2026“, който се осъществява с финансовата подкрепа на Оперативна програма „Околна среда“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Кохезионния фонд.

програма дава основание да се смята, че с малко подновяване или с напредване на възрастта, хората сами започват да правят такива подмени.

А що се отнася до този проект, то няма как да не го включим, защото такъв проект съществува. Когато сме правили оценки в някои от проектите има оценки за спестени емисии. В някои няма, от тези, които са били финансирани по други програми. Някои от проектите са групирани и за тях е прието, че за тази група проекти сме направили предположения за спестените емисии. Това е в рамките на възможното, за да се оценяват емисиите. Има и мерки, които няма как да се оценят. При тях наличната информация, за да постигнеш резултати би била равносилна да се направи ново проучване като за самия проект. Така че, това е възможното от гледна точка на постигането на резултатите свързани с оценката на спестените емисии. Имайте предвид, че основните мерки, които са изчислени дават и основното количество на спестени емисии. От гл. т. на битовото отопление е много ясно, че подмяната на толкова печки на толкова домакинства би ни довело до резултата, който се цели. Тъй като не забравяйте, че основното за да се постигнат нормите за ПАВ, е свързано с битовото отопление. Така че, това е логиката на нещата, които са се случили.

Г-н Иван Начев: Ако може да се ориентираме към приключване.

Г-н Борис Бонев: Очевидно е, че има изключително много въпроси, на които все още не се отговаря. Въобще не засегнахме темата с въпросите от фейсбук, където има близо 80 коментара. В тази връзка, предвид обема на програмата и очевидния интерес от граждани и от НПО, смятам и предлагам, че е редно да се направи второ обществено обсъждане, за което отправям призив към изпълнителите на тази програма да вземат бележки от днешното обществено обсъждане, в което категорично стана ясно, че хората, които задават въпроси са доста подготвени и информирани и не могат да приемат празни приказки и неконкретни отговори. Така че, тъй като г-жа Билева също участва в дискусиата, правя предложение към нея, тъй като нейната дирекция е организатор на това обществено обсъждане, в рамките на следващите две седмици да бъде организирано второ обществено обсъждане, на което отново да се задават въпроси и да се дават конкретни отговори, вкл. и с въпросите от фейсбук, които би следвало сега да бъдат записани и да им се даде отговор следващия път, когато се проведе общественото обсъждане.

Г-жа Десислава Билева: Уважаеми колеги, благодаря за активното участие! Благодаря на г-н Бонев за участието, което извършва присъствено заедно с нас в Столична община! Разбира се, че темата е изключително отговорна и изисква време, становища, мнения, които да получим. Затова днес правим публичното обсъждане. Знаете, че до 20 декември е срокът да представите вашите становища. Наистина ако днес не сме успели да отговорим на някои от въпросите, очакваме ги от вас писмено, за да може след като ги получим, да намерят отражение във финалния вариант на ПКАВ. Неразделна част от нея ще бъдат получените становища и това, което е приемливо и това, което не може да бъде направено на този етап.

Г-н Иван Начев: Предлагам да приключим с общественото обсъждане на този етап. Както каза г-жа Билева до 20 декември всички граждани, граждански групи и организации могат да изпращат своите писмени становища и коментари, които ще бъдат публикувани на единния портал за обществени консултации във вида, в който са постъпили.

Последен въпрос към г-жа Билева и приключваме.

Г-жа Десислава Билева: Виждайки в чата поставеното питане от г-н Хлебаров кога смятаме да предложим програмата за гласуване в СОС. Както казах, първо срокът за публичен достъп на проекта на документа е до 20 декември, след това консултантът трябва да работи по отправените становища. И най-важното нещо, ние сме внесли програмата и очакваме решение затова дали е необходимо екологична оценка от РИОСВ София. Така че след като го получим, тогава ще предприемем стъпки за внасяне в Столичен общински съвет.

Г-н Иван Начев: Закриваме днешното обществено обсъждане. Приятна вечер на всички. Благодаря за участието.

Приложения:

1. Присъствен списък;
2. Приложение №1;
3. Приложение № 2

Изготвил протокола

ДЗЗД Обединение „Програма КАВ-София 2019“,
изпълнител по договор № СОА19-ДГ55-820/13.12.2019г.