

**Обобщена Справка на постъпилите предложения в процеса на писмените консултации с предмет:
Проект (предварителен вариант) на „Комплексна програма за подобряване на качеството на
атмосферния въздух на Столична община за периода 2021 – 2026 г.“**

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
1.	<p>инж. Ивайло Хлебаров, ЕС За Земята</p> <p>гл. ас. д-р инж. Нина Илиева, ХТМУ</p> <p>гл. ас. д-р инж. Евгени Соколовски, ХТМУ</p> <p>доц. д-р Емилия Георгиева, НИМХ</p> <p>Членове на Програмния съвет за оценка и управление на КАВ към Столична община или Работна група</p>	<p>През 2019 г. в изпълнение на изискванията на чл. 6 от инструкция на МОСВ г-жа Фандъкова създаде Програмен съвет, чиято основна роля е да координира разработването на програмите за качество на въздуха, да обсъжда и дава предложения по предварителните и окончателния вариант на програмите.</p> <p>Към момента Програмният съвет (ПС) не е излязъл със своя позиция или препоръки по нито един от предоставените му варианти на програма за качество на въздуха за периода 2021-2026 (ПКАВ) (С пълно наименование - Комплексна програма за подобряване качеството на атмосферния въздух на територията на Столична община за периода 2021-2026). Отделни членове на съвета са изпращали свои становища към Столична община, които са предоставени на екипа, разработващ програмата.</p> <p>След като се запознахме с последния, проект на ПКАВ, който е обявен за обществена консултация, смятаме, че е нужно ПС да излезе с общи насоки. Отбелязваме, че в сравнение с предишните варианти на ПКАВ последният вариант се отличава с по-голяма степен на яснота на допускания, методики предвиждания и на някои мерки.</p> <p>Същевременно сме обезпокоени от факта, че ПКАВ продължава да страда от недостатъци, които, по наше мнение представляват съществена пречка за правилното определяне на мерките, очакваните резултати от прилагането им и извършване на контрол върху изпълнението им. Обявеното на 3 декември 2020 г. от</p>	<p>По електронна поща и чрез деловодство</p>	<p>В изпълнение на Решение № 814 от 06.12.2018 г. на Столичния общински съвет (СОС) Столична община (СО) подаде проектно предложение за финансиране по процедура № BG16M1OP002-5.002 „Разработване/ Актуализация на общинските програми за качеството на атмосферния въздух“ по приоритетна ос 5 „Подобряване качеството на атмосферния въздух“ по ОПОС 2014-2020г. Проектното предложение бе одобрено за финансиране съгласно доклад за оценка на експертна работна група на УО на ОПОС, в резултат на което на 19.06.2019 г. между Столична община и УО на ОПОС 2014-2020 г. се подписа административен договор № Д-34-51/19.06.2019 г. за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по проект „Програма за подобряване качеството на атмосферния въздух на територията на Столична община за периода 2021-2026“ (АДФФП). Дейностите, финансирани по проекта са: „Подготовка на проектното предложение“; „Организация и управление на проекта“; „Изготвяне на Програма за качество на атмосферния въздух на територията на Столична община за периода 2021-2026г и провеждане на процедура по ЕО и/или ОС“; „Информация и публичност на проекта“.</p> <p>Във връзка с изпълнението на основната дейност по проекта е сключен договор с предмет: „Изготвяне на Програма за качество на атмосферния въздух на СО за периода 2021-2026г. и изготвяне на документи до РИОСВ за преценка на необходимостта от ЕО и ОС по проект „Програма за подобряване качеството на</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>Европейската комисия завеждане на съдебен иск срещу България, заради неизпълнение на решението на Съда от 2017 г. е ясен знак, че напредъкът за постигане на нормите е незадоволителен</p> <p>иможе да се стигне до финансови санкции (https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/bg/ip_20_2150). Този иск изисква да се положат допълнителни усилия от страна и на местните власти за скорошно и значително подобряване качеството на въздуха.</p> <p>За да подпомогнем Столична община ние посочваме основни недостатъци и даваме препоръки как да се подходи. Разделяме предложенията си на три групи:</p> <p>I. Спешни - които следва да се отразят сега, до приемането на програмата;</p> <p>II. Важни - които следва да се реализират в рамките на до две години;</p> <p>III. Допълнителни</p> <p>За удобство сме ги изнесли в отделно приложение № 1.</p> <p>Много добре разбираме амбицията на Столична община да предложи окончателния вариант на ПКАВ за обсъждане и евентуално да приеме ПКАВ до края на тази година, най-късно до началото на следващата година. Недостатъчно добра ПКАВ е по-добра от липса на ПКАВ и с това можем да се съгласим.</p> <p>В същото време сме на мнение, че настоящата ПКАВ може да бъде прецизирана в рамките на 1-2 месеца с направените предложения от група Спешни. За останалите съществени предложения е необходимо повече време (1-1.5 години), което налага Ревизиране на настоящата ПКАВ. За такова ревизиране е наложително да се предприемат организационни мерки още сега.</p> <p>Не можем да скрием неудовлетворението си от досегашното отношение на Столична община към Програмния съвет и работната група. На мнение сме, че</p>		<p>атмосферния въздух на територията на Столична община за периода 2021-2026 г.“.</p> <p>Основните етапи, през които минава изготвянето на стратегическия документ, съгласно Техническата спецификация, неразделна част от договора, съобразено с нормативната уредба и по-специално с изискванията на: Раздел I от Приложение №15 на Наредба №12/15.07.2010г. за норми за серен диоксид, азотен диоксид, фини прахови частици, олово, бензен, въглероден оксид и озон в атмосферния въздух; Изискванията на Инструкцията за разработване на програми за намаляване на емисиите и достигане на установените норми за вредни вещества, в районите за оценка и управление на КАВ, в които е налице превишаване на установените норми, както и с изискванията на Насоки за кандидатстване към процедура № BG16M1OP002-5.003 „Мерки за подобряване качеството на атмосферния въздух“ по Оперативна програма „Околна среда 2014-2020 г.“ са следните:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Набиране на наличната информация за оценка и управление на КАВ; 2. Проучване и анализ на пълнотата на наличната информация; 3. При необходимост, набиране и анализ на необходимата допълнителна информация, отнасяща се до оценка и управление на КАВ; 4. Инвентаризация на емисиите на замърсителите през 2018 г. по сектори; 5. Анализ на причините за превишаване на нормите за КАВ; 6. Анализ на вече планираните и/или прилагани мерки за подобряване на КАВ-изпълнено; 7. Дисперсионно моделиране на разпространението на замърсителите и приноса на отделните източници, извършено за 2018 г., както и прогнозно моделиране за междинните години

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>при изработването на ПКАВ 2021-2026 Столична община не успя да се възползва в пълна степен от капацитета, знанията и уменията на участниците в тях.</p> <p>Твърдо сме убедени, че както недостатъците в ПКАВ, така и пропуските да бъдат използвани знанията и уменията на експертите могат да бъдат отстранени – във всички случаи в идната година – година и половина много преди изтичане на срока на действие на ПКАВ 2021-2026.</p> <p>Затова предлагаме следното:</p> <p>1)В оставащото време до гласуването в СОС разработчиците на ПКАВ да се фокусират върху отразяването на направените съществени препоръки в рамките на програмния съвет и работната група, и изведените в настоящото становище спешни препоръки;</p> <p>2)В идните няколко месеца Програмният съвет да проведе заседания, ако е необходимо в интензивен порядък и с по-голяма честота, на които заседания да се уточнят дейностите за отстраняване на тези недостатъци, които изпълнителят не успее да отрази до приемането на ПКАВ 2021-2026, както и тези, които са отбелязани като важни в приложението към това становище. На тези заседания да присъстват представители на екипа, разработил окончателния вариант на ПКАВ, членовете на работната група и отговорни длъжностни лица от Столична община. За обсъжданията, случили се на тези заседания и за взетите решения да се води протокол, който да се публикува на сайта на Столична община;</p> <p>3)Столична община да се възползва от възможността за изменение на ПКАВ 2021-2026. Няма норма в съществуващото законодателство, която да забранява Столична община да пристъпи към такова изменение, дори и подготовката му да започне още преди да е била приета ПКАВ. Всъщност на фона на сериозните недостатъци на ПКАВ новата наказателна процедура, описани по-горе, такава дейност по подготовка на изменението на ПКАВ се налага да започне веднага и за</p>		<p>2022 г., за 2024 г. за 2026 г. въз основа на разработен сценарий за постигане на нормите.</p> <p>8. Формулиране на мерки и/или проекти за намаляване на емисиите и достигане на определените норми по отношение на замърсителите в краткосрочна, средносрочна и дългосрочна перспектива и да водят до ограничаване на превишението до възможно най-кратък срок;</p> <p>9. Прогнозно моделиране на мярка зони с ниски емисии по отношение на ФПЧ10, ФПЧ2,5 и NOx от транспорта, като се включат и емисиите на ФПЧ от битово отопление;</p> <p>10. Определяне на прогнозни разходи и източници на финансиране за реализация на мерките и плана за действие към програмата;</p> <p>11. Изготвяне на предварителен вариант на Програмата за качество на атмосферния въздух на Столична община за периода 2021-2026 г. и съгласуване с РИОСВ-София, заинтересованите лица и екологични организации и движения;</p> <p>12. Изготвяне на окончателен вариант на ПКАВ 2021-2026 на СО за периода 2021-2026 г.;</p> <p>13. Преценка на необходимостта от извършване на екологична оценка за документа.</p> <p>14. Представяне пред Столичен общински съвет за обсъждане и приемане.</p> <p>В допълнение обществените консултации по новата ПКАВ 2021-2026 започнаха на най- ранен етап, още на ниво подготовка и съгласуване на заданието за нейната разработка, като след обществено обсъждане проектът на Заданието с отразени предложения от: Грийнпийс България, ЕС За Земята, Сдружение Въздух за Здраве, Сдружение Горичка, Съюз на урбанистите в България, Фондация ЕкоОбщност, WWF Дунавско- Карпатска България е обществено достъпно на ел. страница на СО</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>показване на ангажираност е добре да стане с мандат на Столичен общински съвет.</p> <p>4) Уточняването на дейностите за отстраняване на гореописаните недостатъци да бъде съпроводено с изготвяне на времеви график за това коя дейност до кой момент трябва да бъде извършена и кое лице е отговорно за извършването на дейността;</p> <p>Убедени сме, че само по пътя на извършване на целенасочени и ефективни действия, при условията на абсолютна прозрачност ще можем да отговорим на очакванията на гражданите на Столична община за това въздухът в столицата да отговаря на европейските норми за качество.</p> <p>Пишем това заявление не само в качеството на специалисти, които считат, че техните знания и умения не са били добре използвани досега, но и като граждани, чието здраве е пряко засегнато от дейностите за подобряване на качеството на въздуха в Столична община.</p> <p>Приложение 1: Препоръки към Общо становище ПКАВ 2021-2026</p>		<p>на следния линк: https://www.sofia.bg/en/components-environment-air .</p> <p>Във връзка с изпълнението на описаните по-горе етапи през месец февруари 2020 г. бяха изпратени писма до различни институции и администрации за събиране на изходни данни, необходими за извършване на анализите и дисперсионното моделиране.</p> <p>В допълнение към Програмния съвет, назначен на основание чл. 6, ал 1 от <i>Инструкция за разработване на програми за намаляване на емисиите и достигане на установените норми за вредни вещества, в районите за управление и оценка на качеството на атмосферния въздух, в които е налице превишаване на установените норми</i>, беше сформирана и работна група със заповед № СОА20-РД91-243/01.08.2020 г., допълнена със заповеди №№ СОА20-РД91-334/24.09.2020 г. и СОА20-РД91-368/20.10.2020 г. на кмета на СО от доказани представители на научната общност - Химикотехнологичен и металургичен университет – София, Националният институт по метеорология и хидрология, Софийски университет „Св. Климент Охридски“, Нов български университет и Университет за национално и световно стопанство, притежаващи експертен опит. Работната група е назначена с цел да подпомага Възложителя в хода на прегледа, съгласуването и приемането на стратегическия документ.</p> <p>До момента, в съответствие с Раздел VIII. Срок за представяне на документите. Начин на приемане от Техническата спецификация, неразделна част от договора, по график е изпълнено следното:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. С писмо с вх. № СОА20-ТД26-6982/22.07.20 г. изпълнителят предостави в срок, съгласно договора, проект на предварителен вариант на ПКАВ 2021-2026. 2. На 12.08.2020г. се проведе заседание на Програмен съвет, назначен със заповед № СОА19-РД91-241/08.07.2019 г. на кмета на Столична община, изм. със Заповеди №№ СОА19-РД91-339/03.10.2019 г., СОА20-

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
				<p>РД91-34/05.02.2020 г., СОА20-РД91-176/12.06.2020 г., СОА20-РД91-231/23.07.2020 г. и СОА20-РД91-241/01.08.2020 г. на кмета на СО. На заседанието присъстваха и членовете на Работната група.</p> <p>3. В следствие на проведеното заседание и получените първи коментари, бележки и становища по предварителния вариант на ПКАВ 2012-2026 с писмо с вх. № СОА20-ГД26-7298-[2]/19.08.2020г. от изпълнителя е представен в срок, съгласно договора, коригиран проект на предварителен вариант на ПКАВ 2021-2026.</p> <p>4. Коригираният проект на предварителния вариант беше предоставен за коментари и становища на членовете на Програмния съвет и на членовете на Работната група.</p> <p>5. В периода до 04.09.2020г. се получиха становища от представители на работната група, както следва:</p> <ul style="list-style-type: none"> - писмено становище на представители към работна група от Национален институт по метеорология и хидрология; - писмено становище на представители към работна група от катедра „Инженерна екология“ при ХТМУ– София; - писмено становище от представител към работна група от катедра „Ландшафтна екология и опазване на природната среда“, Софийски университет; - писмено становище от представител към работна група от катедра „Регионално развитие“, Софийски университет; - писмено становище на дирекция „Климат, енергия и въздух“, СО; <p>В периода до 11.09.2020г. се получиха становища от членове на програмния съвет, както следва:</p> <ul style="list-style-type: none"> - становище на ЕС „За Земята“ - становище на Столичен инспекторат; - становище на Столична РЗИ; - становище на „Софпроект-ОГП“;

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
				<p>- писмено становище на представител на работна група от катедра „Регионално развитие“ към Софийски университет;</p> <p>Постъпилите становища своевременно бяха изпратени на Изпълнителя с писма изх. № СОА20-ТД26-7298-(3)/11.09.2020г. и изх. № СОА20-ТД26-7298-(4)/15.09.2020г. за предприемане на действия за отразяване и допълване на предварителен вариант на „Комплексна програма за подобряване на качеството на атмосферния въздух на Столична община за периода 2021-2026“ и плана за действие към нея.</p> <p>В хода на прегледа на документите и получените становища беше идентифицирано, че информацията, която е събрана за нуждите на изготвянето на ПКАВ 2021-2026 има нужда от допълване и надграждане. По този повод се изпратиха писма за събиране на по-подробна и допълнителна информация. Този процес продължи от м. август до края на м. октомври.</p> <p>През този период се работи и много активно с представители на ОП Софияплан, които предоставиха налични при тях данни, касаещи битово отопление, трафик, градското застрояване в GIS – формат и др. релевантни и съотнесими данни. Провеждаха се непрекъснато онлайн заседания с активното участие на представители на ХТМУ, СУ и НИМХ за уточняване на източниците на замърсяване, застрояването на града, емисии, градска морфология и др. Също така през м. октомври 2020 г. НИМХ представи окончателните резултати от проведено научно изследване на тема: <i>„Изследване и определяне на приноса на различни източници за замърсяване с фини прахови частици в гр. София на база изследване на химическия им състав и прилагане на рецепторни модели“</i>. Окончателният доклад с резултатите беше изпратен на СО на 28.10.2020г, като тази информация своевременно е предоставена на консултанта, за да може резултатите от това изследване да бъдат включени в новия ревизиран вариант на програмата.</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
				<p>Допълнително събраната актуална информация вкл. и резултати от научни изследвания се предоставиха на консултанта за включване в модела с цел подобряване на резултатите и повишаване на точността на данните от модела.</p> <p>6. С писмо с вх. № СОА20-ТД26-11014/16.11.2020г. от изпълнителя е представен в срок, съгласно договора, коригиран проект на предварителен вариант на ПК АВ 2021-2026.</p> <p>7. На 19.11.2020г. се проведе онлайн заседание на Програмен съвет, назначен със заповед № СОА19-РД91-241/08.07.2019 г. на кмета на Столична община, изм. със Заповеди №№ СОА19-РД91-339/03.10.2019 г., СОА20-РД91-34/05.02.2020 г., СОА20-РД91-176/12.06.2020 г., СОА20-РД91-231/23.07.2020 г. и СОА20-РД91-241/01.08.2020 г. на кмета на СО. На заседанието присъстваха и членовете на Работната група. Бяха дадени отново бележки, коментари и становища.</p> <p>8. В следствие на проведеното заседание и получените коментари, бележки и становища с писмо с вх. № СОА20-ТД26-11168-[1]/20.11.2020г. изпълнителят е представен в срок, съгласно договора, коригиран проект на предварителен вариант на ПК АВ 2021-2026 заедно с документи, необходими за вхождане в РИОСВ-София за извършване на ЕО и ОС и МОСВ за становище.</p> <p>9. Предварителният вариант на Програмата и Планът за действие към нея беше публикуван за обществен достъп от 20.11.2020 г. до 20.12.2020 г. на ел. страница на Столична община на портала за обществени консултации. На 11.12.2020 г. се проведе онлайн обществено обсъждане чрез Cisco Webex канал на СО и официалната фейсбук страница на СОС.</p> <p>Всички постъпили предложения, становища и коментари от граждани, граждански групи и организации в хода на публичните консултации и по време на общественото обсъждане са предоставени на консултанта за запознаване, обсъждане и отразяване на приложимото. В допълнение са получени писма с</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
				<p>коментари и становища от различни структури на СО, които са предоставени на изпълнителите и предстои да бъдат отразени в случай на приложимост.</p> <p>10. С писмо № СОА20- ДИ05-3253- [3]/31.12.2020 г. е получено становище на МОСВ, което е изпратено на изпълнителя за съобразяване и точно изпълнение на дадените бележки и указания.</p> <p>11. След предоставяне на коригиран вариант на ПКАВ 2021-2026, съгласно указанията на МОСВ същият ще бъде предоставен на РИОСВ- София за получаване на положително писмено становище.</p>
	<p>инж. Ивайло Хлебаров, ЕС За Земята</p> <p>гл. ас. д-р инж. Нина Илиева, ХТМУ</p> <p>гл. ас. д-р инж. Евгени Соколовски, ХТМУ</p> <p>доц. д-р Емилия Георгиева, НИМХ</p> <p>Членове на Програмния съвет за оценка и управление на КАВ към Столична община или Работна група</p>	<p><u>Приложение 1: Препоръки към Общо становище ПКАВ 2021-2026:</u></p> <p>Недостатъци и спешни стъпки</p> <p>Все още съществуват неясноти относно инвентаризацията на източниците на замърсяване - например прецизиране на източниците и приноса им към ресуспендирания прах с оглед проучването на НИМХ и дадените от тях уточнения по време на заседанието на ПС на 19.11.2020 г.</p> <p><u>Препоръка:</u></p> <p>Прецизиране на източниците и приноса им към ресуспендирания прах с оглед проучването на НИМХ и дадените от тях уточнения по време на заседанието на ПС на 19.11.2020 г.</p> <p><u>Забележка/пояснение:</u></p> <p>В точка IV Произход на замърсяването и анализ на ситуацията, е необходимо източниците на емисии да съответстват на SNAP кодовете по CORINAIR най-малко за секторите S1,S2,S4 и S7. Тоест източникът на „емисии от ресуспендиране на частици от площни източници“, най-вероятно трябва се отнесе към S7 – пътен транспорт“. При положение, че площните източници се отнесат към</p>	<p>По електронна поща и чрез деловодство</p>	<p>По Приложение 1: Препоръки към Общо становище ПКАВ 2021-2026 (инж. Ивайло Хлебаров, ЕС За Земята, гл. ас. д-р инж. Нина Илиева, ХТМУ, гл. ас. д-р инж. Евгени Соколовски, ХТМУ, доц. д-р Емилия Георгиева, НИМХ)</p> <p>Бележките и препоръките не се приемат</p> <p>В проекта на Програмата за КАВ, публикувана за обществени консултации инвентаризацията на източниците на замърсяване е прецизирана максимално и са дадени допълнителни пояснения, като са взети предвид някои целесъобразни коментари на членове на Програмния съвет и получена допълнителна информация от Възложителя. Взет е предвид окончателния доклад от проучването на НИМХ, предоставен официално на разработчиците на програмата в началото на м.ноември 2020г., след което не е получаван коригиран вариант на проучването. На базата на наличната информация е направена възможно най-обоснованата инвентаризация на емисиите от отделните източници. В допълнение, в раздела за инвентаризацията е направено сравнение в табличен вид между инвентаризация, направена от разработчиците на програмата на база на стандартните европейски ръководства и резултатите от проучването на НИМХ. Получените по двата метода резултати по</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		сектор транспорт, то делът на транспорта към емисията на ФПЧ10 ще нарасне от 11 на 42%		<p>отношение приноса на основните източници на емисии (битово отопление, автотранспорт и площни източници) са много близки.</p> <p>Определянето на точните дялове на транспорта и природните явления при ресуспендирането на ФПЧ не е от съществено значение и няма да даде добавена стойност към планираните мерки за намаляване на замърсяването от ресуспендирането на ФПЧ. И в двата случая основните мерки са свързани с намаляване на праховото замърсяване на площите в СО, (независимо от източника на замърсяването им: антропогенен или природен) което изисква да се намали отлагането на ФПЧ от въздуха върху територията (например, от отоплението), от строителни дейности, от кални петна, да се мият по-често улиците. За разлика от двигателите, спирачките и гумите на автомобилите, този тип замърсяване не е свързан пряко и не може да се реши с мерки, насочени единствено към подобряване на транспортните средства и тяхната експлоатация.</p>
	<p>инж. Ивайло Хлебаров, ЕС За Земята</p> <p>гл. ас. д-р инж. Нина Илиева, ХТМУ</p> <p>гл. ас. д-р инж. Евгени Соколовски, ХТМУ</p> <p>доц. д-р Емилия Георгиева, НИМХ</p>	<p>Недостатъци и спешни стъпки</p> <p>В точка II Обща информация за района, е необходимо да се представят:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Зоните със съответните граници, площ и население на територията на Столична община с превишаване на СГН за ФПЧ10, ФПЧ2.5 и ПАВ; 2. Зоните (граници, площ и население) на територията на Столична община с превишаване на СДН (с повече от 35 превишения) за ФПЧ10; <p>Препоръка:</p> <p>Данните за площта и населението подложени на наднормено замърсяване по СДН да се дадат по райони въз основа на моделирането за базовата 2018г.</p>		<p>Бележките и препоръките не се приемат.</p> <p>Съдържанието на разделите в проекта на Програмата за КАВ е разработено съгласно Приложение 15 на Наредба 12 от 15 юли 2010г. за норми за серен диоксид, азотен диоксид, фини прахови частици, олово, бензен, въглероден оксид и озон в атмосферния въздух.</p> <p>Прието е, че цялото население на Столична община и цялата урбанизирана територия са подложени на влияние на замърсяването на въздуха. Мерките трябва да се отнасят за населението на цялата Община. В годишните доклади за състоянието на околната среда на официалния компетентен държавен орган – ИАОС (одобрени от МС) се посочва, че на замърсяване е подложено цялото население на общината, както и че изчисленията за обхванат брой население са извършени съгласно методика на Европейската агенция по околна среда(ЕАОС). Трябва да се направи уточнението, че</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
				<p>методиката на ЕАОС изчислява възможния максимум на евентуално засегнатото население, със следното допускане: във всяко населено място, в което е регистрирано превишение на нормата, цялото население е подложено на негативното влияние. Не е възможно да се отчете мобилността на хората (придвижване за работа, училище и т.н.) и пребиваване на места, различни от жилището, в т.ч. и времето на този престой, за да се направи разделение на населението на СО, което е подложено на замърсяване и което не е подложено на замърсяване.</p> <p>Раздел II „Обща информация“ от проекта на Програмата за КАВ съдържа общи данни и обща оценка направена на базата на съществуващите данни от реалните измервания в пунктовете за мониторинг, част от националната система за мониторинг на КАВ.</p>
	<p>инж. Ивайло Хлебаров, ЕС За Земята</p> <p>гл. ас. д-р инж. Нина Илиева, ХТМУ</p> <p>гл. ас. д-р инж. Евгени Соколовски, ХТМУ</p> <p>доц. д-р Емилия Георгиева, НИМХ</p>	<p>Недостатъци и спешни стъпки</p> <p>В точка IV Дисперсионно моделиране на разпространението на замърсяването и приноса на отделните източници на емисии за 2018 г., както и за прогнозните моделирания е необходимо да се представят:</p> <ul style="list-style-type: none"> • За ФПЧ10 <ol style="list-style-type: none"> 1. Карти с изчислени концентрации визуализиращи нетното въздействие върху формирането на СГК на ФПЧ10 в приземния слой на въздуха над изследваната област на автомобилния транспорт и на битово отопление; 2. Карти с изчислени концентрации визуализиращи разпределението на максималните стойности на СДК на ФПЧ10 в изследваната област, обусловени от всички източници, от транспорт и от битово горене; 3. Карти с изчислени концентрации визуализиращи разпределението на стойностите на 90,4 перцентил на СДК на ФПЧ10 в изследваната област, обусловени от всички източници, от транспорт и от битово горене. 		<p>Бележките и препоръките не се приемат.</p> <p>По отношение на перцентилните стойности трябва да се отчитат изискванията на Наредба 12 от 15 юли 2010г. за норми за серен диоксид, азотен диоксид, фини прахови частици, олово, бензен, въглероден оксид и озон в атмосферния въздух.</p> <p>Приложение № 8 към чл. 13, т. 2 и чл. 22, ал. 2 от Наредба 12 от 15 юли 2010 г. въвежда изисквания към качеството на данните, резултатите от оценката на КАВ и осигуряване на качество на измерванията.</p> <p>Изисквания на Наредбата се прилагат към измерванията, а не към дисперсионното моделиране.</p> <p>Приложение № 8 гласи:</p> <p style="text-align: center;"><i>„(1) За измерване нивата на бензен, олово и ФПЧ могат да се прилагат и периодични вместо постоянни измервания, ако се докаже, че неопределеността, включително тази, дължаща се на периодично пробовземане, отговаря на изискванията за качество от 25 % и че времевият обхват остава по-голям от</i></p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p><u>Забележка/пояснение:</u></p> <p>Липсва изчертаване на зоните в които има над 35 дни наднормено замърсяване с ФПЧ10 и анализ на резултатите. Именно тези зони определят броят на населението и големината на площите, подложени на наднормено замърсяване, които не обхващат цялата територия на общината, с каквото впечатление оставя читателя, настоящия текст на програмата.</p> <ul style="list-style-type: none"> • За ФПЧ 2.5 <p>- карти с изчислени концентрации визуализиращи нетното въздействие върху формирането на СГК на ФПЧ2,5 в приземния слой на въздуха над изследваната област на автомобилния транспорт и на битово отопление;</p> <p><u>Забележка/пояснение:</u></p> <p>Липсват също така графики, представящи самостоятелното влияние на всеки от значимите сектори, което е изключително важно с цел проследяване на ефекта на мерките, както и тяхната адекватност.</p> <ul style="list-style-type: none"> • За NO2 <p>- карти с изчислени концентрации визуализиращи нетното въздействие върху формирането на СГК на NO2 в приземния слой на въздуха над изследваната област на автомобилния транспорт и на битово отопление;</p> <p>- карти с изчислени концентрации визуализиращи разпределението на максималните стойности на СЧК на NO2 в изследваната област, обусловени от всички източници, от транспорт и от битово горене;</p> <p>- карти с изчислени концентрации визуализиращи разпределението на стойностите на 99.8 перцентил на СЧК на NO2 в изследваната област, обусловени от всички източници, от транспорт и от битово горене;</p> <p><u>Забележка/пояснение:</u></p>		<p><i>минималния времеви обхват за индикативните измервания. Вземането на проби на случаен принцип трябва да е равномерно разпределено през годината, за да се избегне изопачаване на резултатите. Неопределеността, дължаща се на вземането на проби на случаен принцип, се определя в съответствие с процедурата, заложена в ISO 11222 (2002) "Качество на въздуха - Определяне на неопределеността при измервания за качество на въздуха, осреднени за период от време". Ако за оценяването на изискванията за нормите за нивата на ФПЧ10 са използвани измервания на случаен принцип, следва да се оценява 90,4 перцентил (да бъде по-ниска или равна на 50 µg/m3) вместо броя на превишенията, който силно се влияе от обхвата на данните."</i></p> <p>Видно от текста на Наредбата, изискването за оценка на 90.4 перцентил за ФПЧ₁₀ се прилага в случай на непълни данни, при това от измервания.</p> <p>В настоящата Програма за КАВ е извършено дисперсионно моделиране за цялата календарна година. В този случай не се попада в хипотеза на измервания или хипотеза на липсващи данни и не следва да се прилагат изискванията за перцентилни оценки.</p> <p>Екипът изготвил ПКАВ е започнал изготвянето на картния материал с резултатите от дисперсионните моделирания по години за всеки замърсител във формат удобен за работа в ГИС. Към настоящия момент са изготвени и изпратени 76 карти в shape формат на средногодишните концентрации за всеки замърсител по отделни видове източници на замърсяване. Екипът продължава с прехвърлянето на останалите карти в shape формат.</p> <p>В процеса на разработване на програмата и анализите на замърсяването са извършени необходимите подробни изчисления на замърсяването, включително по сектори за изследваната територия и на тази база са представени</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>Същото важи и по отношение на средночасовите резултати за концентрацията на NO₂ (графики с резултатите за 99.8-ят перцентил за всяка от изследваните години, или поне за ключовите).</p>		<p>стойностите за приноса на отделните сектори, източници на емисии към общата концентрация във всяка референтна точка, за която има база за сравнение с реалните данни от измерванията (за точките на разположение на пунктовете за мониторинг на ИАОС).</p> <p>Липсва нормативно изискване или изискване на заданието за разработване на програмата за допълнително изчертаване в частност на всяка зона, в която има над 35 дена замърсяване с ФПЧ10.</p> <p>Програмите за КАВ, следва да съдържат задължително разделите, посочени в нормативната уредба, трябва да са изготвени и представени по начин достъпен за обществеността, като в конкретния случай техническата информация е представена в приложения към програмата.</p>
	<p>инж. Ивайло Хлебаров, ЕС За Земята</p> <p>гл. ас. д-р инж. Нина Илиева, ХТМУ</p> <p>гл. ас. д-р инж. Евгени Соколовски, ХТМУ</p> <p>доц. д-р Емилия Георгиева, НИМХ</p>	<p>Недостатъци и спешни стъпки</p> <p>Липса на валидиране на модела не само по средногодишна, но и по среднодневна стойност. Освен това в момента неопределеността по отношение на средногодишните стойности на азотния диоксид е над 77,9% при допустими 30% според Наредба 12.</p> <p>Препоръка:</p> <p>Препоръчително е да се представи и изчислената грешка на модела по отношение на перцентилните стойности поне за замърсител ФПЧ10</p>		<p>Липсва нормативно изискване или практика в разработването на програми за КАВ да се извършва валидиране по среднодневни стойности.</p> <p>При разработването на модела са заложили всички налични, достъпни и предоставени изходни данни. Поради липсата на точни и всеобхватни изходни данни, с по-голяма резолюция, както за транспорта, така и за останалите сектори, всяко различно допускане и различни варианти на изчисления би довело до намаляване на неопределеността в една точка и увеличаване на неопределеността в друга точка.</p>
	<p>инж. Ивайло Хлебаров, ЕС За Земята</p>	<p>Недостатъци и спешни стъпки</p> <p>При определяне на мерки и индикатори</p> <p>Препоръки:</p>		<p>Бележките и препоръките не се приемат.</p> <p>- Проектът на Програмата за КАВ, по-конкретно Планът за действие съдържа количествени мерки за всички случаи, за които има надеждна информация и е възможно</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
	<p>гл. ас. д-р инж. Нина Илиева, ХТМУ</p> <p>гл. ас. д-р инж. Евгени Соколовски, ХТМУ</p> <p>доц. д-р Емилия Георгиева, НИМХ</p>	<ul style="list-style-type: none"> Следва да се положат допълнителни усилия за това максимален брой мерки да бъдат околичествени, за да има ясна връзка с очакваното намаление. <p><u>Забележка/пояснение:</u></p> <p>В момента за множество мерки, за които може, това не е направено.</p> <ul style="list-style-type: none"> Мерките да са насочени към ключовите източници, а индикаторите да измерват резултата от мярката, не просто изпълнението <p><u>Забележка/пояснение:</u></p> <p>Броят проверки на инспектората не може да се приеме като индикатор на оценка на резултата от която и да е мярка - индикатор може да е намален брой нарушения на база 1000 проверки.</p> <ul style="list-style-type: none"> Необходимо е увеличаване на мерките свързани с изследвания и анализи, за да може научно обосновано да се следи напредъка и да се предлагат корекции в изпълнението, които отчитат промените в климатичните условия, градската среда, социално икономическите условия и др. Необходимост от допълване на мерките за подобряване на инвентаризациите и скъсяване на сроковете за изпълнение. <p><u>Забележка/пояснение:</u></p> <p>Това е основополагаща мярка, която е залегнала и в сега действащата програма, но не е изпълнена</p>		<p>това да се направи, като това е направено за ключовите мерки за намаляване на емисиите.</p> <p>В проекта на ПКАВ мерките са насочени към ключовите източници, идентифицирани като основни източници на замърсяване. В проекта на ПКАВ са предложени възможно най-подходящите и измерими индикатори, като се има предвид наличната информация и необходимите усилия за събиране на информация за проследяване на напредъка без прекомерна административна тежест, неотговаряща на целите и резултатите от събирането на информация.</p> <p>В плана за действие са включени мерки, свързани с изследвания и анализи.</p> <p>В плана за действие са включени конкретни и важни мерки за преодоляване на дефицитите в информацията за инвентаризациите.</p>
	<p>инж. Ивайло Хлебаров, ЕС За Земята</p> <p>гл. ас. д-р инж. Нина Илиева, ХТМУ</p>	<p>Недостатъци и спешни стъпки</p> <p>Определените мерки и бюджет не са приоритизирани спрямо източниците и ефективността на мерките (очакван ефект и срок на постигане на ефекта)</p> <p><u>Препоръка:</u></p>		<p>Бележките и препоръките не се приемат.</p> <p>В проекта на ПКАВ са посочени приоритетните сектори и мерки. Мерките за намаляване на емисиите от битовото отопление са посочени като стратегически и приоритетни за общината и е определен обоснован</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
	<p>гл. ас. д-р инж. Евгени Соколовски, ХТМУ</p> <p>доц. д-р Емилия Георгиева, НИМХ</p>	<p>Необходимо е основно преразглеждане на мерките и бюджета и насочване на средства предимно за намаляване на емисиите с източник битово отопление.</p> <p><u>Забележка/пояснение:</u></p> <p>Преди всичко е необходимо да се направи анализ на изпълнението на мерките от досега действащите програми и изменението на КАВ . Това би довело до определена яснота кои мерки са се оказали ефективни, кои са със забавено изпълнение и как биха могли да се подобрят използваните индикатори.</p>		<p>бюджет за мерките на базата на натрупания опит и проучвания.</p> <p>Проектът на ПКАВ съдържа анализ на изпълнението на мерките от сега действащата програма за КАВ. Към ПКАВ са представени две приложения в тази връзка – Приложение №11, в което най-подробно за всяка мярка е представено изпълнението ѝ .</p> <p>В приложение №12 е представена обобщена и ясна информация за напредъка на изпълнението на всяка от ключовите мерки от актуалната програма за КАВ.</p> <p>В актуалната програма за КАВ има раздел, представящ изпълнението на предходната програма и не е необходимо информацията да се повтаря.</p>
	<p>инж. Ивайло Хлебаров, ЕС За Земята</p> <p>гл. ас. д-р инж. Нина Илиева, ХТМУ</p> <p>гл. ас. д-р инж. Евгени Соколовски, ХТМУ</p> <p>доц. д-р Емилия Георгиева, НИМХ</p>	<p>Недостатъци и спешни стъпки</p> <p>Несъразмерност на бюджета спрямо приоритетните източници, мерки и очаквани намаления на емисиите. Над 80% от бюджета са предназначени за мерки, свързани с транспорта, докато намалените емисии от транспорт са в размер на едва 6% за ФПЧ10 и 5% за ФПЧ2.5.</p> <p><u>Препоръки:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Мерките, които са залегнали по други програми и стратегии следва само да се упоменат (съгласуват), докато планът за действие следва да включва единствено мерките, които се въвеждат чрез ПКАВ; <p><u>Забележка/пояснение:</u></p> <p>Изчисленията са на база заявените общи намаления на емисии по сектори в плана за действие. Следва да се има предвид, че за някои сектори обявените общи намаления не съвпадат със сбора от намаленията по отделните мерки.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Да се осигури адекватен бюджет за информационните и аналитични мерки, както и мерките в сектор строителство и ремонт; 		<p>Бележките и препоръките не се приемат.</p> <p>Относно бележката за включените мерки за сектор транспорт с голяма стойност в Плана за действие даваме следното пояснение:</p> <p>Анализите, които бяха осъществени за целите на разработване на настоящата програма, показват, че източникът на емисии на ФПЧ10, ФПЧ2,5 и ПАВ с преобладаващ принос е битовото отопление на домакинствата на дърва и въглища, който е с ясно изразен сезонен характер (отоплителния есенно - зимен сезон). Предложението за най-подходящите мерки, които да се включат в Плана за действие към настоящата Програма взе предвид резултатите от инвентаризацията и моделирането по-конкретно, че основният източник на емисии за трите проблемни замърсителя е битовото отопление на дърва и/или въглища и по-конкретно, че приносът на този сектор към замърсяването от антропогенните източници на емисии на територията на общината (без отчитане на регионалния фон) е:</p> <p>57% за ФПЧ10;</p> <p>63% за ФПЧ2,5</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
				<p>99.6% за ПАВ.</p> <p>Като се взеха предвид посочените резултати, се възприе интегриран подход за едновременно намаляване на замърсяването и обследване на възможността за постигане на нормите по трите показателя чрез мерки в сектор битово отопление, при това да се приложат доколкото е възможно най-бързо. Мерките за битовото отопление (подмяна на печки на дърва и въглища с екологични алтернативи, поставяне на филтри на жилища с отопление на дърва и въглища в ограничени случаи и квартали, използване на суха дървесина за отопление от домакинствата) са стратегически приоритет за цялата програма не само поради преобладаващия им принос към замърсяването на въздуха и за намаляване на емисиите и достигането на нормите и по трите показателя, но и поради факта, че подготвителния етап за тези мерки приключва и практическото им широко прилагане след пилотна фаза започва възможно най-скоро още от първата година на програмата с осигурено вече финансиране. Ето защо с мерките за битово отопление ще се постигне доколкото е възможно най-бързо поетапно намаление на емисиите по ФПЧ10, ФПЧ2,5 и ПАВ.</p> <p>След изчисляване на необходимото намаление на емисиите от битовото отопление за достигане целевата норма за ПАВ (която може да се постигне чрез прилагане единствено на мерки в този приоритетен сектор) и на възможностите чрез същите мерки да се намали замърсяването с ФПЧ10 и ФПЧ2,5, се установи необходимост от допълнителни мерки за постигане нормите по ФПЧ.</p> <p>Тъй като сектор транспорт има принос към антропогенното замърсяване по тези два показателя, се потърсиха възможности за достигане на необходимото намаление на емисиите от този сектор чрез подходящи мерки. Независимо, че приносът на транспорта към замърсяването по трите наднормени показателя е</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
				<p>значително по-малко, този сектор също изисква внимание. От една страна автотранспортът е целогодишен източник на емисии на ФПЧ10, ФПЧ2,5 и ПАВ, т.е. е с постоянно целогодишно действие и с натрупващ ефект през зимните месеци към замърсяването от битово отопление, особено при неблагоприятна метеорологична обстановка. От друга страна секторът е с основен принос към антропогенните емисии с източници в общината на азотни оксиди (79%) и въглероден оксид (30%), по които показатели не е необходимо да се разработва програма съгласно изискванията на нормативната уредба, но същевременно концентрациите в атмосферния въздух трябва да продължава да се поддържат под допустимите нива на замърсяване.</p> <p>Поради факта, че практиката е показала, че мерките в сектор „Транспорт“ са скъпоструващи се възприе следния подход, който да осигури най-икономичния вариант : първо се направи преглед на вече одобрени от СОС програми/проекти, които е планирано да се осъществяват в периода на настоящата Програма за КАВ, макар и за други цели и политики на общината. Прегледът на планови документи показва, че във вече приетия през 2019 г. от СОС План за устойчива градска мобилност до 2030 г. (ПУГМ) са включени редица мерки, които могат да доведат до намаления на емисиите (това е една от поставените цели на този план). Част от тези вече планирани и одобрени от Столичен общински съвет мерки се включиха в Плана за действие към проекта на Програмата за КАВ 2021-2026г. В случай, че в настоящата Програма за КАВ бъдат включени нови скъпоструващи, непланирани до момента мерки в сектор „Транспорт“ (например четвърта метролиния и др.), това би натоварило допълнително и ненужно бюджета на общината, при положение, че с вече планираните мерки в ПУГМ могат да се реализират намаления на емисиите. В допълнение е подчертано, че всички мерки в сектор транспорт имат за допълнителен резултат намаляване на</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
				<p>емисиите на азотен диоксид въпреки, че няма превишения по този показател а целта е да се търси синергичен и допълващ ефект на мерките.</p> <p>В допълнение към вече планираните мерки в сектор транспорт се предложи основна нова мярка – „Зона с ниски емисии за транспорта“, като за определяне на териториалния ѝ обхват се взеха предвид вече направени предварителни анализи и проучвания във Визия за София и в ПУГМ.</p>
	<p>инж. Ивайло Хлебаров, ЕС За Земята</p> <p>гл. ас. д-р инж. Нина Илиева, ХТМУ</p> <p>гл. ас. д-р инж. Евгени Соколовски, ХТМУ</p> <p>доц. д-р Емилия Георгиева, НИМХ</p>	<p>Недостатъци и спешни стъпки</p> <p>Проектът за ПКАВ нарушава чл. 27, ал. 5 ЗЧАВ, респективно параграф 2 на чл. 23, ал. 1 от Директива 2008/50/ЕО. Напомняме, че България вече е осъдена, че програмите за КАВ не отговарят на тази разпоредба по дело С-488/15 на СЕС. За да спази това изискване, разработчиците е трябвало да оценят подходящите мерки и да включат в проекта за ПКАВ тези от тях, които ще осигурят постигане на нормите в най-кратък срок. В случая изобщо не е анализиран вариант за постигане на нормите в срок преди края на 2026 г. (параграфи 97-110 от решение по дело С-336/16 на СЕС).</p> <p>Препоръка:</p> <p>Разработчиците да оценят подходящите мерки и да включат в проекта за ПКАВ сценарий с тези от тях, които ще осигурят постигане на нормите в най-кратък срок.</p> <p>Забележка/пояснение:</p> <p>На 3.12.2020 Европейската комисия е завела иск в Съда на Европейския съюз ""тъй като страната не е осигурила цялостно изпълнение на решението на Съда от 5 април 2017 г. — в него беше констатирано, че България не е изпълнила задълженията си по европейското законодателство относно качеството на атмосферния въздух (Директива 2008/50/ЕО). По-конкретно в страната систематично и постоянно не са били спазвани пределно допустимите стойности за прахови частици (ПЧ10) и не са</p>		<p>Бележките и препоръките не се приемат.</p> <p>Наказателната процедура срещу България (дело С-336/16 на СЕС) се отнася за ФПЧ10.</p> <p>Столична община вече постигна съответствие със средногодишната норма за ФПЧ10 и за целия период на програмата ще бъде под допустимите стойности и това ясно е посочено и визуализирано в проекта на програмата.</p> <p>В проекта на ПКАВ е предвидено изпълнението на мерки, чието изпълнение е технически възможно най-бързо и които да доведат до възможно най-бързото намаление на емисиите и достигане и на средноденонощната норма за ФПЧ10, която ще бъде достигната до 2024г. Това е посочено и визуализирано в проекта на ПКАВ и е в съответствие с Националната програма за качество на въздуха (Приложение 10).</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>били предприети подходящи мерки, с които да се гарантира, че периодът на превишаванията е възможно най-кратък." В допълнение Националната програма за качество на въздуха залага постигане на нормите през 2024. В случая ПКАВ явно е в противоречие и с НПКАВ</p>		
	<p>инж. Ивайло Хлебаров, ЕС За Земята</p> <p>гл. ас. д-р инж. Нина Илиева, ХТМУ</p> <p>гл. ас. д-р инж. Евгени Соколовски, ХТМУ</p> <p>доц. д-р Емилия Георгиева, НИМХ</p>	<p>Недостатъци и спешни стъпки</p> <p>Столична община да предостави пълен достъп до файлове с геореферирани резултати, както и във формат удобен за машинна обработка и ползване от звената на Столична община, Програмния съвет и Работната група.</p> <p>Препоръка:</p> <p>В процеса на работа се установи, че част от информацията от ПКАВ е изключително полезна за анализ и изготвянето на други програмни документи и анализи. По този начин ще се улесни съгласуването и синергията в работата на Столична община, както и подпомагането ѝ от външни експерти. Такива файлове са, но не само: във векторен формат, във формат за работа в ГИС- например shp, или геореферирани растрени, .xls/x, csv и т.н.</p>		<p>Бележката не се отнася до проекта на ПКАВ, публикуван за обществени консултации.</p> <p>Екипът изготвил ПКАВ е започнал изготвянето на картния материал с резултатите от дисперсионните моделирования по години за всеки замърсител във формат удобен за работа в ГИС. Към настоящия момент са изготвени и изпратени 76 карти в share формат на средногодишните концентрации за всеки замърсител по отделни видове източници на замърсяване. Екипът продължава с прехвърлянето на останалите карти в share формат.</p>
	<p>инж. Ивайло Хлебаров, ЕС За Земята</p> <p>гл. ас. д-р инж. Нина Илиева, ХТМУ</p> <p>гл. ас. д-р инж. Евгени Соколовски, ХТМУ</p> <p>доц. д-р Емилия Георгиева, НИМХ</p>	<p>Важни препоръки, които следва да се изпълнят в рамките на до 1-1,5 години:</p> <ul style="list-style-type: none"> Стартиране още през на 2021 инвентаризация на емисиите с голяма разделителна способност, като се предвиди да е публична и с възможност данни да се обновяват всяка година Изготвяне на оценка на данните от 22-те станции на СО (AIRTHINGS), които ползват вид low cost sensors, и въвеждане на методи за оценка и интегриране на данни от различни източници в определяне на политиката за качество на въздуха <p>Забележка/пояснение:</p> <p>Да включва и оценка на гражданската мрежа AIRBG.info</p>		<p>Бележките и препоръките не се приемат.</p> <p>Инвентаризация на емисиите ще се направи в случай на необходимост от актуализация на ПКАВ.</p> <p>Данните от работа на 22-те сензорни станции се следят/наблюдават редовно от експерти на СО и фирмата изпълнител.</p> <p>Данните от работа на сензорите от гражданската мрежа се следят/наблюдават редовно от експерти на СО.</p> <p>СО е предоставила на МОСВ за становище проекта на ПКАВ.</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<ul style="list-style-type: none"> • Оценка ефективността на мерките включително и чрез Cost-benefit analysis • Околичествяване на мерките, които се предприемат (колко тона емисии ще се намалят) • Считаме за целесъобразно СО да информира компетентната дирекция в МОСВ, че на база опита си по новата ПКАВ, определя като наложително актуализирането на наредбата и ръководството за съставяне на програми и изискванията за моделиране. Настоящата методика е остаряла и липсва конкретика, която да подпомогне общините в разработването на ПКАВ <p><u>Забележка/пояснение:</u></p> <p>В законовата уредба не са добре дефинирани изискванита към моделирането е без достатъчна конкретика и указания.и наредбата и ръководствата на МОСВ за изготвяне на програми Припомням, че такива бяха и препоръките в Доклада на Световната банка за национална програма за КАВ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Необходимо е значително увеличаване на резолюцията на модела, за да се открият по-добре зоните с различно замърсяване. По този начин ще се подпомогне прецизирането на мерки и локализирането им спрямо градската среда; <p><u>Забележка/пояснение:</u></p> <p>Намаляването на резолюцията на мрежата при моделирането, което води до изглаждане на високите концентрации, маскиране на локалното замърсяване, включително и от уличната мрежа и посочването на една единствена зона с превишения.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Програмният съвет и работната група да заработят според изискванията на инструкцията на МОСВ. 		<p>Възложените задачи на Програмния съвет, назначен със заповед на кмета на СО е в пълно съответствие с изискванията на <i>Инструкция за разработване на програми за намаляване на емисиите и достигане на установените норми за вредни вещества, в районите за управление и оценка на качеството на атмосферния въздух, в които е налице превишаване на установените норми, утвърдена със Заповед №РД-996/20.12.2001г. на МОСВ.</i> Възложените задачи на Програмния съвет и работата му съответстват на изискванията на цитираната инструкция и припокриват написаното от съставителите на становището.</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>Становищата и протоколите от работата на съвета да бъдат публични и качени в интернет.</p> <p>Забележка/пояснение:</p> <p>(3) При условие, че е взето решение за създаването му, Програмният съвет по ал. 1 извършва следното:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. формулира задание за разработване на програмите за управление на КАВ, което включва: <ol style="list-style-type: none"> а) основанието за разработване на програмата, в т.ч. копие от полученото уведомление от РИОСВ в съответствие с чл. 30, ал. 2 на Наредба 7; б) списък или копия на наличната информация за състоянието на КАВ, въз основа на която е взето решение за необходимостта от разработване на програмите. 2. определя времевата рамка (2005г., 2010г. и/или др.) за краткосрочните, средносрочните и дългосрочните перспективи; 3. координира разработването на програмите; 4. обсъжда и дава предложения по предварителните и окончателния вариант на програмите; 5. осъществява периодичен контрол върху изпълнението на програмите; 6. при необходимост, предлага мерки за срочно и навременно изпълнение на програмите. 		
	<p>инж. Ивайло Хлебаров, ЕС За Земята</p> <p>гл. ас. д-р инж. Нина Илиева, ХТМУ</p> <p>гл. ас. д-р инж. Евгени</p>	<p>Допълнителни препоръки:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Недостатъчност на мрежата за измерване на замърсяването - измервания в повече места в града, включително в улични каньони • Остаряла уредба, методики и указания за изготвяне на програми и моделиране на замърсяванията - Въвеждане в действие на моделиращи системи от висок клас 		<p>Бележките и препоръките не се приемат.</p> <p>Компетентен орган за изграждане на националната мрежа за мониторинг на КАВ, данните от която се докладват до европейските институции, е МОСВ/ИАОС.</p> <p>Столична община в допълнение постави по своя инициатива 22 сензорни станции за следене на КАВ и е включено, като мярка в проекта на ПКАВ доставка на мобилна автоматична станция.</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
	Соколовски, ХТМУ доц. д-р Емилия Георгиева, НИМХ	<ul style="list-style-type: none"> Внасяне на подреденост и яснота в документацията предоставяна в сайта на СО - Да се свали от сайта на СО следната публикувана програма - https://www.sofia.bg/documents/20182/298121/Project_Program_KAV_Sofia_2015-2020.pdf/23a572ba-77ac-45a4-b627-c77ea0e225c7, тъй като в тази версия мерките се различават от мерките в гласуваната от СОС Програма 		<p>На сайта на СО се публикуват всички одобрени програми и отчети за изпълнението им. Столична община публикува и проекти на Програмите за КАВ за обществени консултации.</p> <p>Програмата за управление на КАВ на Столична община за периода 2015 – 2020г. е приета от Столичния общински съвет с Решение № 252 по Протокол №33/18.05.2017г. На публикуваната на интернет страницата на Столична община приета програма, това Решение на Столичния общински съвет е отбелязано на всяка страница от публикуваната окончателна програма на следното ниво: https://www.sofia.bg/documents/20182/1051950/1-%D0%9F%D1%80%D0%BE%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%BC%D0%B0+%D0%9A%D0%90%D0%92+2015-2020%D0%B3.+22.06.2017.pdf/2dfe624a-586c-48e1-9597-68e167004260</p> <p>Отчетът за изпълнението на мерките от Плана за действие от Програмата за управление на КАВ на Столична община за периода 2015 – 2020г.(публикувана на посоченото по-горе ниво на интернет страницата на Столична община), е представен в Приложение №11 към Проекта на Програмата за КАВ 2021-2026г. Отчетът напълно съответства на мерките, заложи в одобрената програма и е изготвен за всяка мярка, включена в Плана за действие, включително отчет за всяка от годините, през които мярката се е изпълнявала.</p>
2.	доц. д-р Емилия Георгиева, НИМХ	<p>Във връзка със Становището разпространено до вас от г-н И. Хлебаров на 04.12.2020. по програма за подобряване качеството на атмосферния въздух в София за периода 2021-2026 (вариант от 17.11.2020 г.) искам да заявя ясно:</p> <p>Подкрепям приемането на проекта за програма за качеството на атмосферния въздух в София за периода 2021-2026, т.к. наличните недостатъци в нея не са толкова съществени, че отлагането ѝ да бъде протакано и заложените мерки да не могат да се изпълняват. Убедена</p>	По електронна поща	<p>Предложението се приема.</p> <p>Изявяваме пълно съгласие, че Програмата следва да бъде приета и да започне нейното изпълнение, както и да се актуализира при необходимост.</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>съм, че само след приемане на програмата може да има ефективна организация за изпълнение на мерките. А това от своя страна ще даде необходимата база за оценка на мерките и актуализиране на програмата още преди да е изтекъл срока ѝ. Подкрепям актуализация на програмата преди изтичане на срока ѝ. Не подкрепям едно перманентно обновяване на програмата, т.к. то нито е възможно, нито е необходимо.</p> <p>Уточнявам, че моето участие в цитираното Становище е главно относно препоръките при актуализирането/ ревизирането на приета вече програма. Частично подкрепям някои от мерките в Приложението към Становището. Поради това, моля подписът ми в Становището да се счита като такъв с особено мнение.</p> <p>В заключение искам да подчертая, че Столична Община в последните години активно се обръща за подкрепа по проблеми на качеството на въздуха към научната общност у нас и в чужбина (напр. инициативата fairmode). Пред вид комплексния характер на замърсяването на въздуха в София, такъв подход трябва да бъде оценен като положителен. Без съмнение той ще допринесе за положителни резултати.</p>		
3.	<p>Работна група от НИМХ: проф. Д. Атанасов доц. Е. Георгиева доц. Е. Христова А. Петров</p>	<p>След извършените неколнократни обсъждания, корекции и допълнения на работни варианти на програмата на Столична Община (СО) за подобряване Качеството на Атмосферния Въздух (КАВ), Работната Група на НИМХ счита, че настоящият вариант на КАВ програмата от 17.11.2020 все още има някои недостатъци, но те не са толкова съществени, че да са основание да се отлага нейното приемане.</p> <p>Предлагаме:</p> <p>Програмата за Подобряване Качеството на Атмосферния Въздух в София за периода 2021-2026 да бъде приета и да започне нейното изпълнение. Въпреки че Програмата е с хоризонт до 2026г., в по-кратък срок, когато се прецени, че вече е на лице ефект</p>	По електронна поща	<p>Предложението се приема.</p> <p>Изразяваме пълно съгласие с предложението на НИМХ програмата да бъде приета и да започне нейното изпълнение, както и предложението в случай на необходимост да се актуализира. В Раздела от проекта на ПКАВ „Система за отчет и контрол и за оценка на резултатите“ е предвиден механизъм за периодичен отчет и оценка на въздействието на прилаганите мерки и актуализация при необходимост на програмата (която възможност е заложена и в законодателството).</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>от изпълняваните мерки, СО да инициира оценка на ефекта и евентуално актуализиране на ПКАВ и Плана за действие.</p> <p>Не считаме за удачна идеята за едно безкрайно отстраняване на недотам съществени недостатъци на КАВ програмата, което се анонсира от някои колеги, в изготвени от тях становища по обсъжданата ПКАВ. Наистина, някои дейности следва да се извършват постоянно от съответни институции: измерване на концентрациите от ИАОС, от Общината и от граждански мрежи, прогноза и действия съгласно „механизма“ при негативна такава, Общината следва перманентно да набира и актуализира първичната информация необходима за определяне на емисиите и т. н. Постоянно актуализиране на Програмата обаче е нецелесъобразно.</p>		
4.	Пламен Панчев	<p>Идеята, която ще споделя с вас, може да ви се стори странна или пък непрактична, но имайки предвид че София се намира в такова положение, че могат се задържа с дни, възможно ли е да се създадат изкуствени пътища за отегляне на смога?</p> <p>Имам предвид следното – да се монтират например на високите сгради тип вентилатори, които да разсейват „шапката“ над града или някакъв друг начин за разсейване на смог. Смятам, че това е практично решение за София, защото иначе всичко друго е работа на парче</p>	По електронна поща	<p>Въпросът за проветривостта е сериозен въпрос, но нямаме информация за прилагани подобни практики на други места. Мярката 71- Sf- i- St „Създаване на разширена информационна база за анализ на влиянието на градската структура и местно време и климат върху КАВ“ ще помогне в бъдеще за приемане на градоустройствени решения, които да ограничат до минимум по-нататъшно застрояване, което да води до допълнително затруднение на проветривостта в града.</p>
5.	Юлиян Попов	<p>Въздухът в София 12 мерки, които ще бъдат забелязани.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Установяване на сътрудничество с платформата Гражданите за сигнали за нарушения, свързани с въздуха. 2. Нов дизайн на страницата за въздуха, със светофарни означения - зелено, жълто, червено. 3. По-добра визуализация и интеграция на данните на сайта на общината. 	По електронна поща	<p>Бележките се приемат, като се предлага една част от тях да се отразят в ПКАВ, а други да се изпълняват в оперативен порядък от общината.</p> <p>Конкретните отговорите по бележките са с номерация, съответстваща на номерацията на бележките:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Това е оперативна задача и може да се осъществи в рамките на мерките за провеждане на разяснителни и информационни кампании, заложи в ПКАВ 2, 3, 4 и 5. – Четирите бележки се приемат, като те ще се отразят общо чрез включване на нова мярка към раздела

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>4. Включване на гражданските данни към сайта на общината. Най-малкото линк, по-добре визуална интеграция.</p> <p>5. Разширяване на страницата за въздуха с модерен дизайн и информация за различните замърсители и техните въздействия.</p> <p>6. Добавяне на данните от Пловдивския университет, те имат поне 10 станции в София.</p> <p>7. Надпис пред всяко училище, болница, детска градина - "не стойте със запален двигател тук, тровите ме".</p> <p>8. Сътрудничество с Пловдивския университет или с Airbg за поставяне на нискобюджетни монитори пред всяко училище и здравно заведение.</p> <p>9. Постепенна категорична забрана за паркиране в тревни площи.</p> <p>10. Общински дроне, може в сътрудничество с някоя организация.</p> <p>11. Светкавична медийна реакция след всяко твърдение, че София е най-мръсният град в света или Европа.</p> <p>12. Много активно и постоянно медийно присъствие.</p>		<p>„Информационни мерки“ , отнасяща се до нов дизайн, подобряване на визуализацията на интернет страница на СО за въздуха, вкл. линк към данните от гражданската мрежа за мониторинг на КАВ</p> <p>6. Ще се установи контакт с представители на Пловдивския университет, като ще се изиска информация.</p> <p>7. Предложението може да се осъществи в рамките на мерките за провеждане на разяснителни и информационни кампании, заложи в ПКАВ</p> <p>8. Предложението може да се осъществи в рамките на мерките за провеждане на разяснителни и информационни кампании, заложи в ПКАВ</p> <p>9. В рамките на СО е забранено паркирането в тревни площи. В ПКАВ са предвидени мерки за засилен контрол за следене спазване на забраната, както и мерки за „кални петна“, образували се в резултат на паркиране в зелени площи до момента</p> <p>10. Предполага се, че общинските дроне се предлагат с цел контрол на дима, при въвеждане на нискоемисионна зона от битово отопление. В зависимост от допълненията в ЗЧАВ за начина на контрол на дима, ще бъдат приложени технологии с дрон.</p> <p>11 и 12. Предложението се отнася до оперативна дейност. Ще бъде изпълнявана в рамките на информационните и образователните кампании, предвидени като мярка в Плана за действие.</p>
6.	Анелия Танева	<p>За мен лично е безумно да се говори, че се обсъжда програма за подобряването на качеството на въздуха, а в същото време по софийските улици да текат фекални води и тока зимните месеци да спира постоянно!</p> <p>За мен лично обществената инфраструктура трябва да се развива заедно с частната инфраструктура. В противен случай каквото и да се прави за подобряване на въздуха то</p>	По електронна поща	<p>Поставените въпроси не са пряко свързан с Програмата за качество на въздуха.</p> <p>Независимо от това, следва да се подчертае, че преобладаваща част от София има изградена канализация, която непрекъснато се разширява през последните 10 години, включително се правят значими</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>няма да върши работа. Не може да се раздават разрешения за строеж наляво надясно, а да не се подобрява обществената инфраструктура. Вредите от това, че тези неща не вървят заедно са видими!</p> <p>На много места, където хората се отопляват на дърва и въглища ел.мрежата, водопроводната и канализационната мрежа са в лошо състояние или дори липсват! Е как тогава хората да изберат алтернативно отопление на дървата и въглищата! Невъзможно е!</p> <p>За мен лично закона трябва да се промени така, че да не е възможно даването на разрешение за строеж в гр. София, ако до имота липсва водопровод, канализация и достатъчна мощност на ел.захранването. Също така СО трябва да предприеме план където всички улици трябва да се асфалтират! Течовете от фекалните води също трябва да бъдат спряни!</p> <p>Спирането в зелените площи трябва да бъде забранено и да има санкции!</p>		<p>инвестиции за пречистване на отпадъчните води на града.</p> <p>Движението, престоят и паркирането на ППС в паркове, градини и зелени площи е забранено съгласно чл. 28, ал. 1, т. 7 от Наредбата за организация на движението на територията на Столична община. В тази връзка в Приложение 15 към Комплексната програма за подобряване качеството на атмосферния въздух на територията на Столична община за периода 2021-2026 е включена мярка с код 64- Sf- r- St-Mt- Lt за извършване на проверки и засилен ежедневен контрол от Столичен инспекторат във всички райони на СО за спазване забраната за паркиране на МПС в зелени площи, част от Зелената система на СО.</p>
7.	Разпространено становище от група граждани, отделни 5014 ел. съобщения с идентично съдържание	<p>Обръщам се към Вас, защото ме е грижа. Грижа ме е за въздуха, който дишам. Грижа ме е и за моето здраве, и за здравето на всички други хора, които живеят в София. София е един от градовете с най-мръсен въздух в Европейския съюз. През този и изминалия месец дневната норма за фини прахови частици отново беше нарушена многократно.</p> <p>Затова и този месец, вместо да Ви изпратя коледни пожелания, вземам участие в консултацията по програмата за качество на въздуха на София, с надеждата, че моят глас ще бъде чул.</p> <p>Настоявам програмата на Столичната община да предложи пакет от мерки, с изпълнението на които да постигнем законовите норми за качество на въздуха най-късно през 2024 г., а не както е заложено сега – чак през 2026 г. Това може да се случи, като се наблегне на няколко</p>	По електронна поща	<p>Становището касае частично ПКАВ и частично се отнася до други програмни документи.</p> <p>Програмата за КАВ е разработена за период, в рамките на който е технически възможно достигането на нормите по наднормените показатели за въздуха. До 2026 г. е предвидено да се постигнат нормите за ПАВ, които са цели, а не задължителни европейски норми, а нормите по ФПЧ се постигат поетапно в периода 2022-2024 г.</p> <p>1. Проектът на програмата се отнася до подобряване качеството на атмосферния въздух на територията на Столична община, а не до намаляване на крайното енергийно потребление, използване на ВЕИ и намаляване на емисиите на парникови газове. За последните са разработени или се разработват други стратегически документи на общината като:</p> <p>С Решение № 282/09.07.20 г. на Столичният общински съвет е приета „Краткосрочна програма за насърчаване</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>качествени мерки с ясен и измерим ефект, а не на стотици мерки и призови с неясни резултати.</p> <p>В настоящия вариант на програмата се търси основно намаление на емисиите на ФПЧ от мерки за решаване на проблемите с битовото отопление на твърди горива, докато мерките за транспорт ще осигурят едва 5-6% намаление на емисиите. Същевременно лъвският пай от бюджета (около 80%) е предназначен за метро и други инфраструктурни проекти в транспорта, които ще се реализират и без програма за въздуха.</p> <p>Конкретната ми препоръка е приоритетите на програмата да бъдат най-ефективните мерки за ключовите източници на замърсяване и това да бъде отразено и в предвидения бюджет.</p> <p>По отношение на вида мерки, предлагам следните:</p> <p>1. За въвеждането на алтернативни източници на отопление, съм на мнение, че съвременните технологии и тенденции изискват да се съчетае енергийна ефективност с използване на енергия от възобновяеми източници (най-вече слънчева енергия), произведена на място, за собствени нужди на жилищни, служебни и обществени сгради, и това да подпомага приоритетната подмяна на печки за хиляди домакинства.</p> <p>Тези мерки могат да бъдат съчетани и с реализиране на общностни проекти с участието на общината за производство на енергия от слънцето, насочена към подпомагане на най-уязвимите членове на обществото, с цел дълготрайното им освобождаване от бремето на енергийната бедност.</p> <p>За да не разчита изцяло на публично финансиране, за изпълнението на тези препоръки, общината би могла да стартира насърчаване на енергийни общности – обединения, включващи граждански кооперативи, индустриални предприятия и/или общини, които да бъдат катализатор на инвестиции и иновации в областта на</p>		<p>използването на енергия от възобновяеми енергийни източници и биогорива” на Столична община за периода 2020 - 2022 г. (Програмата). Особено важно е да се отбележи, че Програмата е елемент от прехода към по-широка стратегическа рамка в областта на енергията и климата в изпълнение на решението на Столичния общински съвет за присъединяване на Столична община към Глобалното споразумение на кметовете за климат и енергия (ГСККЕ) за периода 2021 – 2030 г. С присъединяването си към това доброволно споразумение, демонстриращо водещата роля на местните власти в енергийния преход, Столична община си поставя амбициозната цел да намали емисиите на парникови газове с най-малко 40% спрямо равнищата от 2007 г. С оглед постигането на тази цел, през 2021 г. Столична община ще разработи План за действие за устойчива енергия и климат до 2030 г. (ПДУЕК), с който ще стане възможно правилното балансиране и приоритизиране на конкретните дейности и проекти в двете основни направления, с които може да се постигне тази цел – енергийната ефективност и използването на енергия от ВИ. За да се създадат предпоставки за ефективно прилагане на мерките и изпълнение на дейностите, идентифицирани в тези планови документи, Програмата полага основите на нова система за управление на енергията в общината, включваща модел за събиране на данни, пригоден за изготвяне, мониторинг и отчитане на бъдещите програми в областта на енергийната ефективност и на ВЕИ. Прилагането на тази система ще бъде опосредствано от изпълнението на редица мерки за подобряване на административния и техническия капацитет на Общината, а прецизното и навременно отчитане на постигнатите резултати ще позволи изпълнението на широкообхватна комуникационна стратегия, насочена към стимулирането на активно участие на гражданите и бизнеса в изпълнението на проекти за енергийна ефективност и производство на енергия от възобновяеми източници.</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>нискowęглеродните и същевременно несъздаващи допълнителни емисии във въздуха технологии.</p> <p>2. Що се отнася до централното отопление в града, е време общината да погледне отвъд проекта за инсинератор и да заложи на проучвания и реализиране на проекти за отопление в града от възобновяеми източници на енергия, без изгаряне на отпадъци, изкопаем газ или биомаса.</p> <p>3. Други възможни стимули за частни инвестиции в модерни технологии за енергийна ефективност и производство на собствена енергия от възобновяеми източници, като слънцето, биха могли да бъдат местни данъчни облекчения за жилищната собственост, в зависимост от това колко енергийно неутрално е едно жилище, както и създаване на фонд за финансиране на ВЕИ проекти към Столичната община и изработване на програма за общински субсидии за енергийни граждани, като надграждане на кампанията за подмяна на стари отоплителни уреди.</p> <p>4. Приоритетните мерки в транспорта да са насочени към разширяване на наземния обществен транспорт , велотранспорт, придвижване пеша и регулиране на трафика и паркирането, за сметка на големите инфраструктурни проекти, обслужващи автотранспорта.</p> <p>5. Цялата енергия за обществения транспорт (метро, трамваи, тролейбуси, електробуси) да идва от възобновяеми източници. Подобно развитие да се планира и за целия общински автопарк, включително, но не само служебни автомобили и други.</p> <p>6. Въвеждане (а не само обмисляне) на зони с ниски емисии за транспорта и за „контрол на дима“ от горенето на дърва, въглища и отпадъци, за да се подпомогне контрола и прехода към по-чисто отопление и по-малко автомобили в града.</p> <p>7. Прилагане на значително по-често и по-ефективно миене на улици, ефективен контрол върху строителството,</p>		<p>В Програмата са предвидени различни административни, регулаторни, финансови и технически мерки за насърчаване използването на енергия от възобновяеми енергийни източници.</p> <p>В тази насока, към техническите мерки са предвидени за изпълнение следните мерки:</p> <p>1.1. Мярка ТМ2.1. Цялостно проучване за ефективно използване на потенциала от слънчева енергия в общински сгради с бюджет 50 000 лв.</p> <p>1.2. Мярка ТМ3.2. Изграждане на соларни инсталации за производство на енергия за битова гореща вода в 5 детски градини. Изпълнението на проекта е започнало в рамките на предишната Програма за насърчаване използването на енергия от възобновяеми енергийни източници и биогорива 2017-2019 и ще приключи в новия период. Бюджетът на проекта е 319 975 лв. С реализацията му ще се произведат 6 MWh/год. енергия и ще се спестят 4,9 t/год. емисии на CO2</p> <p>1.3. Мярка ТМ3.4. Изграждане на соларни инсталации за производство на енергия за битова гореща вода в 3 детски градини в район Подуяне. Бюджетът на проекта е 65 000 лв. С реализацията му ще се произведат 27 MWh/год. енергия и ще се спестят 22,1 t/год. емисии на CO2.</p> <p>1.4. Мярка ТМ3.5. Изграждане на соларна инсталация за производство на енергия за БГВ за нуждите на административна сграда в район „Нови Искър“. Бюджетът на проекта е 11 000 лв. С реализацията му ще се произведат 9 MWh/год. енергия и ще се спестят 7,8 t/год. емисии на CO2</p> <p>В изпълнение на „Краткосрочната програма за насърчаване използването на енергия от възобновяеми енергийни източници и биогорива” на Столична община за периода 2020 - 2022 г. са предвидени следните мерки в тази насока:</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>горенето на отпадъци и паркирането в зелени площи, тяхното опазване и увеличаване.</p> <p>8. Достъп в отворена форма до общинските данни за околна среда – емисии във въздуха, енергийно потребление, загуби и източници, води, транспорт, въглеродни емисии, за повече прозрачност и възможност за упражняване на граждански контрол по изпълнението на мерките от програмата за въздуха и други стратегически документи.</p> <p>С уважение и надежда, че и Вас Ви е грижа за здравето на хората</p>		<p>1.5. Мярка ФМ3.1.Проучване на възможности за привличане на инвестиции чрез <u>ПЧП</u> с прилагане на новаторски организационни и финансови схеми, като <u>енергийни кооперативи и договори с гарантиран резултат</u>. Бюджетът за извършване на проучването е 15 000 лв.</p> <p>1.6. Мярка ТМ2.2. Техничко-икономическо проучване за създаване на <u>енергийни кооперативи</u> чрез публично-частни партньорства – 80 000 лв.</p> <p>1.7. Мярка ФМ2.1.Проучване на възможностите за активно участие в либерализирания енергиен пазар както като потребител, така и като производител на енергия. Бюджетът за извършване на проучването е 15 000 лв.</p> <p>1.8. Мярка АМ3.1. 1.) Разработване на комуникационна стратегия за дейността на СО в областта на енергията и климата (част от дейностите по изготвяне на ПДУЕК); и 2). организиране на информационни кампании за граждани за насърчаване на използването на енергията от ВИ и за партниране със СО във проекти за енергия и климат в съответствие със стратегията</p> <p>2. В изпълнение на „Краткосрочната програма за насърчаване използването на енергия от възобновяеми енергийни източници и биогорива” на Столична община за периода 2020 - 2022 г. са предвидени следните мерки за оползотворяване на геотермална енергия за отопление:</p> <p>2.1. ТМ1.1. Предпроектно обследване (проучване) на актуалното състояние на съществуващи сондажни кладенци с цел използване топлината на подгрети (затоплени) подземни води, разположени върху находища на минерални води, за климатизация на общински сгради чрез изграждане на геотермални инсталации</p> <p>2.2. ТМ1.2. Предпроектни специализирани възстановителни дейности за включване в експлоатация на сондаж № С-бхг за климатизация на 15-то СОУ</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
				<p>(изпълнението е започнало в рамките на ПНИЕВИБ 2017 – 2019 г. и ще приключи в новия период)</p> <p>2.3. ТМ1.3. Предпроектно хидрогеоложко обследване-проучване на сондаж № С-34хг и идеен проект за изграждане на минерален водопровод за захранване на ДЯ №23 (р-н Лозенец) с минерална вода от сондаж № С-34хг (находище „София-Лозенец“) с цел изграждане на геотермална инсталация за климатизация на сградата (изпълнението е започнало в рамките на ПНИЕВИБ 2017-2019 и ще приключи в новия период)</p> <p>3. В изпълнение на „Краткосрочната програма за насърчаване използването на енергия от възобновяеми енергийни източници и биогорива” на Столична община за периода 2020 - 2022 г. са предвидени за изпълнение следнати дейности в тази насока:</p> <p>3.1. Мярка РМ1.1. Създаване на нормативна рамка за подкрепа и данъчни облекчения за граждани, които използват алтернативни източници на енергия и енергийноэффективни технологии (довършване на дейност от предишната Програма 2017 – 2019), с бюджет 8000 лв.</p> <p>3.2. АМ1.1. Проучване на възможностите за създаване на Общински енергиен център, включително център за комплексно административно-техническо обслужване за подпомагане на гражданите за реализиране на проекти за използване на енергия от възобновяеми източници. Проучването е завършено през 2020 г., като предстои учредяване на общинския енергиен център.</p> <p>4. В проекта на Програмата за КАВ са включени мерки в транспорта, насочени към разширяване на наземния обществен транспорт, велотранспорт, придвижване пеша и регулиране на трафика и паркирането.</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
				<p>5. В предварителните секторни анализи във връзка с разработването на ПДУЕК е изведено предложение за включване на зелена компонента в закупуваната ел. енергия за нуждите на обществения градски транспорт. В процес на дефиниране е дълъг списък от мерки и дейности, които да залегнат в плана.</p> <p>6. Мерките за зоните с ниски емисии и тяхното въвеждане са ясно описани в проекта на Програмата. Приемаме предложението текстът относно Зоната с ниски емисии от транспорта да се прецизира като формулировка в Плана за действие към програмата с оглед пределна яснота относно действително въвеждане на мярката, а не само преценка за необходимостта и изготвяне на план за въвеждането ѝ.</p> <p>По отношение на зони за „контрол на дима“ от горене на дърва, въглища и отпадъци в Плана за действие към ПКАВ е включена мярка за въвеждане на нискоемисионна зона за битово отопление, в която се ограничава отопление на дърва и въглища за новопостроени сгради по улици, в които има изградена и функционираща централна топлофикационна или газоразпределителна мрежа. За да може да се осъществява контрол в тази зона, сме предложили мярка за инициране на предложение до МОСВ за промени в ЗЧАВ с цел въвеждане на процедура за „контрол на дима“ от битово отопление на дърва и въглища в нискоемисионни зони за битово отопление.</p> <p>В допълнение сме предложили Столичен инспекторат да осъществява ежегодно планиране и контрол за спазване на забраната за изгаряне на всякакви видове отпадъци, вкл. регулярни проверки на общински жилища, малки и средни стопански обекти през отоплителния сезон, извън обектите, подлежащи на контрол от РИОСВ.</p> <p>7. В Плана за действие към ПКАВ е предложена мярка за увеличаване на площта на измитите улици през всяка година от програмния период най малко 2,5 пъти спрямо</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
				<p>базовата 2018 г. Освен това се предвижда доставката на 24 бр. електрически метачни машини за почистване на улици и тротоари, с опция за миене, на територията на 24-те административни района на СО.</p> <p>Предложили сме Столичен инспекторат да извършва най-малко 1200 проверки годишно свързани с осъществяването на контрол на замърсяването от строителни обекти за измиване ходовата част на автомобилите; за мерки срещу запрашаване при дейности по СМР, като оросяване и др.; транспортиране на строителни материали и земни маси без предпазни мрежи или чергила.</p> <p>Както беше посочено по-горе, в Плана за действие е включена мярка задължаваща Столичен инспекторат да осъществява ежегодно планиране и контрол за спазване на забраната за изгаряне на всякакви видове отпадъци, вкл. регулярни проверки на общински жилища, малки и средни стопански обекти през отоплителния сезон, извън обектите, подлежащи на контрол от РИОСВ.</p> <p>Предложена е и мярка за извършване на проверки и засилен ежедневен контрол от Столичен инспекторат във всички райони на СО за спазване забраната за паркиране на МПС в зелени площи, част от Зелената система на СО.</p> <p>8. Програмата за КАВ и отчетите за изпълнението ѝ са публични документи и напредъкът по изпълнението на мерките, заложи в Програмата може да бъде обект на контрол, мониторинг и наблюдение не само от администрацията на Столична община и от Столичен общински съвет, но и от граждански организации и РИОСВ-София. Програмата за КАВ съдържа подробни данни за емисиите на замърсителите с наднормено замърсяване във въздуха, а на интернет страницата на Столична община се публикуват ежедневно подробно данни за качеството на атмосферния въздух. Данните от сензорните станции на СО са отворени, данните от официалните станции на ИАОС не са собственост на СО.</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
				<p>Отчетите, касаещи изпълнението на мерките по програмите за енергийна ефективност и насърчаване използването на ВЕИ също са публични, както и инвентаризациите на емисиите на парникови газове.</p> <p>В изпълнение на „Краткосрочната програма за насърчаване използването на енергия от възобновяеми енергийни източници и биогорива” на Столична община за периода 2020 - 2022 г. е предвидена за изпълнение следната дейност в тази насока:</p> <p>8.1. АМ1.4. Създаване на база данни за реализирани проекти за използване на енергия от ВИ в битовия сектор. – 20 000 лв.</p> <p>8.2. ТМ 4.2. Пилотно внедряване на Система за енергиен мениджмънт, базирана на БДС EN ISO 50001:2018 за група общински обекти – предстои да кандидатстваме до края на януари</p>
8.	<p>Горичка.бг и AirBG.Info</p> <p>Николай Лавчиев</p>	<p>Днес Столичната община организира обществено обсъждане за своята “Комплексна програма за подобряване качеството на атмосферния въздух на територията на Столична община за периода 2021-2026 г.”</p> <p>1. Програмата има сериозни недостатъци както по отношение на установените причини за замърсяване на въздуха, така и по отношение на предложените мерки.</p> <p>Нашата позиция е, че Програмата се нуждае от сериозна ревизия, за да представи реалната картина в София и за да предложи някаква значима промяна.</p> <p>2. Програмата стъпва на необяснимо ограничен набор от данни, а дори и малкото използвани са погрешно интерпретирани. Не се предвиждат и адекватни мерки за подобряване на качеството на въздуха.</p> <p>2.1. По отношение на данните:</p> <p>Програмата използва необяснимо ограничен набор от данни. На практика това са данни само от станциите на Изпълнителната агенция за околната среда към</p>	<p>По електронна поща и чрез деловодство</p>	<p>1. Коментарът е от най-общ порядък и не са посочени конкретните недостатъци по отношение на установените причини за замърсяване на въздуха и на предложените мерки, както и не са направени предложения за ревизия на програмата, поради което не е възможно да се отговори на най-общите коментари.</p> <p>Следва да подчертаем, че становището на РИОСВ по проекта на Програмата няма забележки, а РИОСВ съгласно законодателството е институцията, която съгласува програмите на общините за качество на въздуха. По същият начин с минимални бележки е становището на РЗИ, които са отразени в проекта на Програмата, публикуван за обществено обсъждане.</p> <p>2.1. За целите на разработване на проекта на Програмата за КАВ са използвани официалните данни от одобрените на национално ниво пунктовете за мониторинг на КАВ от Националната система за контрол качеството на атмосферния въздух, разположени на територията на СО,</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>Министерството на околната среда и водите (МОСВ). Програмата не взема предвид много по-подробни данни за източниците и разпространението на замърсителите. Такива данни предоставят в реално време стотиците измервателни станции на AirBG.Info, разположени на територията на София.</p> <p>Пренебрегнати са и данните от още 22 станции на Столичната община, от Пловдивския университет, от 42 дифузионни тръби на Сдружение “За Земята”, както и сателитните данни от европейската програма “Коперник”.</p> <p>В същото време Столичната община разполага с висококвалифициран швейцарски анализ на азотния диоксид във въздуха на София, който дава информация за много сериозен проблем, което изобщо не е взето предвид в Програмата.</p> <p>2.2. Анализът:</p> <p>Анализът в Програмата няма как да бъде адекватен, след като не използва всички налични данни, особено пространствените и тези, които изследват конкретен източник и параметър на замърсяване. Дори малкото използвани данни са погрешно интерпретирани. Няма обяснение как приносът на трафика към замърсяването е спаднал толкова значително между Програмата от 2014 г. и настоящия проект за нова Програма.</p> <p>Цитираното изследване на Националния институт по метеорология и хидрология (НИМХ) при БАН не е интерпретирано правилно и не е взето предвид при моделирането. Отчетени са единствено емисиите на фини прахови частици (ФПЧ), породени от горивните процеси в транспорта, а е игнориран дялът ФПЧ от почви и строителство, които са разнасяни след това от транспорта.</p> <p>Липсва какъвто и да било анализ на връзката между замърсяването и здравето на хората. Това е най-важната информация и основна причина, за да има изобщо подобно обществено обсъждане.</p>		<p>която съгласно националното законодателство се изгражда и поддържа от ИАОС. Използваните данни от пунктовете за мониторинг на КАВ, в т.ч. разположени на територията на Столична община, са официално докладвани от ИАОС и признати като официални данни от европейските институции. Единствените официални и достоверни данни са тези от автоматичните измервателни станции (АИС) на ИАОС, които отговарят на нормативните изисквания за извършването на измерванията на качеството на въздуха, свързани с правилното поставяне (местоположение) на пунктовете със съответното строго определено предназначение и отговарящи на изискванията за калибриране. Всички АИС работят в непрекъснат режим на работа, като данните за КАВ от тях постъпват в реално време в съответните регионални диспечерски пунктове (РДП) в РИОСВ и в централния диспечерски пункт (ЦДП) в ИАОС София, където е разположена Националната база данни за КАВ.</p> <p>В допълнение към официалните пунктове за мониторинг от националната система за мониторинг от 27 декември 2019г. 22 сензорни станции показват данни за качеството на въздуха в Столична община чрез интернет платформа. Данните от 22-те сензорни станции за качеството на атмосферния въздух на София могат да се наблюдават в реално време на интернет адрес: https://platform.airthings-project.com/. Линк към платформата има и на специализирания сайт на общината https://air.sofia.bg/.</p> <p>Инсталираните от Столична община 22 сензорни станции се осъществи по проект на Столична община AIRTHINGS, финансиран от Европейския съюз по Програма "Балкани – Средиземно море (2014 – 2020)". В него Столична община е водещ партньор с още четири европейски града. Проектът е разработен и изпълнен от общината за да отговори на желанието на обществеността за поставяне на допълнителни</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>Програмата не взема предвид и застрояването на града, то не е анализирано и няма мерки в тази посока. София разчита на проветряване на града от планината Витоша по протежение на реките и планираните зелени клинове. Застрояването на ключови територии по това протежение и неговият ефект изобщо не са анализирани. Плътността на застрояване в центъра и други територии също не е анализирана от гледна точка на задържането и концентрацията на емисии в конкретни територии.</p> <p>Енергийната ефективност напълно отсъства от Програмата и мерките, а това е основният начин за намаляване на замърсяването на въздуха.</p> <p>2.3. Мерките:</p> <p>Програмата предлага обречени и контрапродуктивни мерки. На фона на замърсяването на въздуха и проблемите с климата, произлизащи от газа (азотни оксиди и въглеродни емисии), трябва да се заложат и стимулират мерки за енергийна ефективност и за соларно отопление, фотоволтаични инсталации на покривите и термопомпи.</p> <p>Въвеждането на зони с ниски емисии е спомената без ясен ангажимент кога и къде ще бъдат въведени.</p> <p>Непонятно е защо се обвързва въвеждането на зони само и единствено с наличието на ТЕЦ и газификация, сякаш това са единствените алтернативи за отопление вместо горенто на твърди горива.</p> <p>Независимо от необяснимото намаление на ролята на транспорта за замърсяването на въздуха, всеки човек в София знае и чувства значителната вредна роля на многото и безнадежно остарели автомобили. Най-успешната мярка в редица водещи европейски страни за чистота на въздуха беше и е субсидираната замяна на стари автомобили с електрически.</p> <p>Поради всичко гореизброено, настояваме Столичната община да преразгледа местата за поставяне на измервателни станции, които следва да бъдат там, където</p>		<p>измервателни уреди за качеството на въздуха и по-широко покритие на мрежата.</p> <p>Станциите, представляват съвкупност от измервателни сензори, които проследяват нивото на замърсяване по следните показатели: ФПЧ10, ФПЧ2.5, азотен диоксид, серен диоксид, озон, въглероден окис. Следва да се отбележи, че данните от сензорните станции са индикативни и поради спецификата на използваните технологии, са с възможно отклонение в измерените показатели. Независимо от това, обаче, данните са допълнителен индикативен информативен източник за гражданите относно качеството на атмосферния въздух.</p> <p>С натрупването на повече данни се очаква системата от 22 сензорни станции да подобрява точността си. За подходяща оценка е необходимо преминаването през поне 4 сезона с цел анализ на сезонност на данните, т.е. как климатичните промени през различните сезони влияят върху качеството на данните и измерванията. Това ще позволи да се оцени точността на новите методи за измерване спрямо референтните, които използва Изпълнителната агенция по околна среда. Затова и проектът е с продължителност 36 месеца. Поради тази причина, както и поради краткото време на работа на станциите, данните от тях не са анализирани в раздела за характер и оценка на замърсяването, който анализира периода 2014-2019г.</p> <p>В допълнение към пунктовете за мониторинг от Националната система за мониторинг на КАВ и общинските 22 броя измервателни сензорни станции функционира и гражданска мрежа от сензори за измерване на качеството на атмосферния въздух AirBG. Съгласно информацията от интернет страницата на гражданския проект, целта е да се покрие с измервателни станции максимално голяма част от територията на населените места в България. Сензорите от гражданската мрежа отчитат ФПЧ, а отскоро и азотен диоксид.</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>има много много хора, както и да върне станцията на Орлов мост, където е едно от най-високите замърсявания. Заедно с това настояваме за интегриране на всички налични данни в анализите, които изготвя общината.</p> <p>Настояваме за ограничаване на превозни средства, замърсяващи над законните норми, бързо ограничаване на използването на въглища за отопление и инкриминиране на горенето на отпадъци.</p>		<p>Съгласно Директива 2008/50/ЕО и съответното национално законодателство референтните методи, които са задължителни за вземането на проби и анализите за определяне на нивата на азотен диоксид в атмосферния въздух, са посочени в раздел I на приложение № 11 от Наредба № 12/15.07.2010г., а изискванията за стандартизиране на резултатите от измерванията са посочени в раздел III на приложение № 11 от Наредбата използването на метод, различен от посочените, е възможно единствено след доказване на идентичността на този метод със съответния референтен метод за вземане на проби и/или анализ на нивата на азотен диоксид при спазване на изискванията, посочени в раздел II на приложение № 11 от Наредбата и на Ръководството за демонстриране на еквивалентност на методите за мониторинг на атмосферния въздух на Европейската комисия. Към момента не е доказана идентичността на измерванията с дифузионни тръби от гражданската мрежа AIRBG с референтните методи, посочени в Наредба № 12/15.07.2010г, която транспонира изискванията на Директива 2008/50/ЕО. В допълнение следва да се подчертае, че не е възможно осигуряване на качество на данните от гражданската мрежа, като се има предвид, че на интернет-страницата на гражданската инициатива има указания откъде могат да се доставят сензорите за измерване и са представени инструкции по какъв начин гражданите могат сами да сглобят от получените чрез заявка части и как да монтират сензора. За получаването на данните от сензорите от гражданската инициатива не се прилагат и не биха могли да се прилагат методите на измерване, установени с европейското законодателство, тъй като за прилагането на официално признатите методи на европейско ниво се изисква специализирана апаратура, включително за експлоатацията, поддръжката и калибрирането ѝ. Ето защо данните от гражданската мрежа биха могли да бъдат единствено допълнителен</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
				<p>приблизителен индикативен източник на информация, но без да претендират за качество и точност на данните.</p> <p>По отношение на коментара относно азотния диоксид:</p> <p>Анализите в проекта на Програмата за КАВ 2021-2026г, основани на официалните данни от националната система за мониторинг на качество на въздуха не идентифицираха проблеми с наднормено замърсяване по показателя азотен диоксид на територията на Столична община. Това се потвърждава и от официални източници на информация на национално и европейско ниво:</p> <p>- Изпълнителна агенция по околна среда (ИАОС) в България – последния доклад за състоянието на околната среда, одобрен от Министерския съвет и публикуваните тримесечни доклади на интернет страницата на Агенцията. Съгласно Закона за опазване на околната среда Националната система за мониторинг на околната среда, включително на атмосферния въздух, се организира и ръководи от министъра на околната среда и водите, а създаването, функционирането, материално-техническото и информационно-програмното осигуряване на националната система за екологичен мониторинг, вкл. на въздуха, се осъществяват от Изпълнителната агенция по околна среда.</p> <p>-Европейската агенция по околна среда (ЕАОС). На 23.11.2020г. ЕАОС публикува последния доклад „Качество на въздуха в Европа – доклад за 2020г.“. В доклада се посочва, че в България има проблеми с ФПЧ, но няма превишаване на нормите за азотни оксиди, за разлика от редица други страни членки на ЕС, най-вече стари страни-членки на ЕС.</p> <p>В проекта на Програмата и в Плана за действие към нея ясно е посочено, че предложените мерки в сектор „Транспорт“, освен че допринасят за постигане на нормите по трите проблемни замърсителя, но и води до намаляване на емисиите на азотен оксид, независимо, че</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
				<p>измерванията не показват наднормено замърсяване по този показател.</p> <p>При изготвянето на анализите и моделирането не са използвани сателитни данни от европейската програма „Коперник“, тъй като нормативната и методическа уредба не изискват и не предполагат използването на такива данни при анализите за състоянието на КАВ и моделирането.</p> <p>2.2. Анализът използва всички налични данни, които са интерпретирани съобразно обичайно прилаганата методология. Бележката е от най-общ порядък.</p> <p>Посоченото твърдение относно инвентаризацията на емисиите от транспорта не е коректно, тъй като в Раздела: IV.1.,ИНВЕНТАРИЗАЦИЯ НА ЕМИСИИТЕ“ от проекта на Програмата за качество на атмосферния въздух на Столична община 2021-2026 е направен детайлен анализ и изводи за замърсяването от транспорта, основано на европейските методики и наличните данни от трафика от 22 пункта за следене на трафика, предоставени от Столична община. В инвентаризацията на емисиите е отчетен приносът както от горивните процеси от транспорта, така и от ресуспендирането на прахови частици от движението на МПС. Най-подробно са обяснени данните и допусканията при инвентаризацията. Бележката за недостатъци е от най-общ характер и не би могла да се вземе предвид.</p> <p>Резултатите от инвентаризациите, извършени при разработването на програмата на КАВ се съпоставиха с резултатите от изследването на химическия състав на праховите частици. Резултатите от двата приложени метода са много близки, което показва правилността на направената инвентаризация за 2018г. Сравнението на резултатите от двата метода е представено в проекта на програмата.</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
				<p>Институциите от сферата на здравеопазването не са правилно изследвани за въздействието на замърсяването с ФПЧ и ПАВ върху здравето на хората. Подобно изследване изисква дълъг период от време (поне няколко години), като се отсеят всички останали фактори, влияещи на заболяемостта, поради което не са представени такива анализи за територията на Столична община. Предвид коментара, в проекта на Програмата ще бъде включена информация по какъв начин трите замърсителя на въздуха влияят върху здравето на хората, представена в последния доклад за състоянието на околната среда, разработен от ИАОС и одобрен от Министерския съвет.</p> <p>Цялата налична информация е използвана за целите на анализите за източниците на замърсяване и факторите, които допринасят за замърсяването като метеорологични, климатични и други фактори. По отношение на отчитането на застрояването, плътността и влиянието върху задържането на замърсители уточняваме, че в момента Софийски университет съвместно със Столична община извършва проучване в тази област, което все още не приключило.</p> <p>2.3.</p> <p>1. Проектът на програмата се отнася до подобряване качеството на атмосферния въздух на територията на Столична община, а не до намаляване на крайното енергийно потребление, използване на ВЕИ и намаляване на емисиите на парникови газове. Посочените мерки (енергийна ефективност и за соларно отопление, фотоволтаични инсталации на покривите) са изключително важни екологични мерки, например за намаляване на крайното енергийно потребление – и оттам – намалението националните емисии на парникови газове и др. замърсители. Термопомпите са една от възможностите за прилагане на мерките за подмяна на битовото отопление, като в програмата не е</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
				<p>специфицирано по какъв начин ще се прилагат мерките за намаляване на емисиите от битовото отопление.</p> <p>Що се отнася до забележката, че програмата предлага неадекватни, обречени и контрапродуктивни мерки считаме, че забележката е необоснована и с декларативен характер, без да коментира конкретни мерки от Плана за действие и с предложения кои от тях да отпаднат и защо.</p> <p>2. Мерките за зоните с ниски емисии са точно и ясно описани в проекта на Програмата. Приемаме предложението текстът относно Зоната с ниски емисии от транспорта да се прецизира като формулировка в Плана за действие към програмата с оглед пределна яснота относно въвеждането на мярката.</p> <p>Една от двете нискоемисионните зони за битово отопление, които се предлагат в проекта на програмата се обвързват с централната газификационна и топлофикационна мрежа, тъй като спецификата на мярката се отнася до колективна инфраструктура за отопление – а именно да се въведе ограничение за строителство на нови сгради, които се отопляват на дърва и въглища в райони/улици, където има изградена инфраструктура за централизирано отопление и няма как целта на нискоемисионна зона от този тип да се отнася до друг вид инфраструктура.</p> <p>3. В случай, че се обявят национални/европейски програми за подмяна на старите автомобили с електрически и допустим бенефициент по програмите са общините, Столична община ще кандидатства за финансиране на подобен проект. Столична община изразява готовност да се включи като партньор в проекти на неправителствени организации и сдружения, които да подготвят и да кандидатстват с проекти по различни централни европейски програми за подмяна на старите МПС с електрически. В плана за действие ще бъде включена мярка „Подмяна на стари неекологични МПС с електрически с финансиране от</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
				<p>национални/европейски програми, когато е възможно Столична община да е бенефициент“.</p> <p>4. Съгласно Закона за опазване на околната среда пунктовете за мониторинг на КАВ от Националната система за мониторинг на качеството на атмосферния въздух се изграждат и поддържат от ИАОС към МОСВ. Видът и местоположението на пунктовете са докладвани на национални ниво от МОСВ към компетентните европейски институции и данните от тях се използват на европейско и национално ниво за оценка на съответствието на качеството на атмосферния въздух с изискванията на европейското и съответно национално законодателство. Определянето на пунктовете за мониторинг на качество на въздуха от Националната система за мониторинг е извън компетенциите на общините.</p> <p>В допълнение към официалните пунктове за мониторинг от националната система за мониторинг от 27 декември 2019г. 22 сензорни станции показват данни за качеството на въздуха в Столична община чрез интернет платформа. Данните от 22-те сензорни станции за качеството на атмосферния въздух на София могат да се наблюдават в реално време на интернет адрес: https://platform.airthings-project.com/. Линк към платформата има и на специализирания сайт на общината https://air.sofia.bg/.</p> <p>Инсталирането от Столична община на 22 сензорни станции се осъществи по проект на Столична община AIRTHINGS, финансиран от Европейския съюз по Програма "Балкани – Средиземно море (2014 – 2020)". В него Столична община е водещ партньор с още четири европейски града. Проектът е разработен и изпълнен от общината за да отговори на желанието на обществеността за поставяне на допълнителни измервателни уреди за качеството на въздуха и по-широко покритие на мрежата.</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
				<p>Станциите, представляват съвкупност от измервателни сензори, които проследяват нивото на замърсяване по следните показатели: ФПЧ10, ФПЧ2.5, азотен диоксид, серен диоксид, озон, въглероден окис. Следва да се отбележи, че данните от сензорните станции са индикативни и поради спецификата на използваните технологии, при определени условия, е възможно отклонение в измерените показатели. Независимо от това, обаче, данните са допълнителен информативен източник за гражданите относно качеството на атмосферния въздух.</p> <p>С натрупването на повече данни се очаква системата от 22 сензорни станции да подобрява точността си. За подходяща оценка е необходимо преминаването през поне 4 сезона с цел анализ на сезонност на данните, т.е. как климатичните промени през различните сезони влияят върху качеството на данните и измерванията. Това ще позволи да се оцени точността на новите методи за измерване спрямо референтните, които използва Изпълнителната агенция по околна среда. Затова и проектът е с продължителност 36 месеца. Поради тази причина, както и поради краткото време на работа на станциите, данните от тях не са анализирани в раздела за характер и оценка на замърсяването, който анализира периода 2014-2019г. В бъдеще, обаче, при определени условия данните от системата на 22 общински сензорни станции биха могли да се ползват също за анализи на КАВ.</p> <p>В допълнение към пунктовете за мониторинг от Националната система за мониторинг на КАВ и общинските 22 броя сензорни станции функционира и гражданска мрежа от сензори за измерване на качеството на атмосферния въздух AirBG. Съгласно информацията от интернет страницата на гражданския проект, целта е да се покрие с измервателни станции максимално голяма част от територията на населените места в България.</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
				<p>Сензорите от гражданската мрежа отчитат ФПЧ, а отскоро и азотен диоксид.</p> <p>Съгласно Директива 2008/50/ЕО и съответното национално законодателство референтните методи, които са задължителни за вземането на проби и анализите за определяне на нивата на азотен диоксид в атмосферния въздух, са посочени в раздел I на приложение № 11 от Наредба № 12/15.07.2010г. , а изискванията за стандартизиране на резултатите от измерванията са посочени в раздел III на приложение № 11 от Наредбата използването на метод, различен от посочените, е възможно единствено след доказване на идентичността на този метод със съответния референтен метод за вземане на проби и/или анализ на нивата на азотен диоксид при спазване на изискванията, посочени в раздел II на приложение № 11 от Наредбата и на Ръководството за демонстриране на еквивалентност на методите за мониторинг на атмосферния въздух на Европейската комисия. Към момента не е доказана идентичността на измерванията с дифузионни тръби от гражданската мрежа AIRBG с референтните методи, посочени в Наредба № 12/15.07.2010г, която транспонира изискванията на Директива 2008/50/ЕО. В допълнение следва да се подчертае, че не е възможно осигуряване на качество на данните от гражданската мрежа, като се има предвид, че на интернет-страницата на гражданската инициатива има указания откъде могат да се доставят сензорите за измерване и са представени инструкции по какъв начин гражданите могат сами да сглобят от получените чрез заявка части и как да монтират сензора. За получаването на данните от сензорите от гражданската инициатива не се прилагат и не биха могли да се прилагат методите на измерване, установени с европейското законодателство, тъй като за прилагането на официално признатите методи на европейско ниво се изисква специализирана апаратура, включително за експлоатацията, поддръжката и калибрирането ѝ. Ето защо данните от гражданската</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
				<p>мрежа биха могли да бъдат единствено допълнителен приблизителен индикативен източник на информация, но без да претендират за качество и точност на данните.</p> <p>5.Столична община въведе диференцирани ставки по отношение на данъка на МПС в зависимост от екологичния клас на МПС, стимулира използването на електромобили чрез предоставянето на възможност за безплатно паркиране в платените зони за паркиране. В проекта на Програмата за качество на въздуха е включена мярка за нискоемисионна зона за транспорт, в която няма да се допуска движението на стари замърсяващи МПС. За практическото прилагане на зоната Столична община инициира промяна в националната нормативна уредба с цел поставяне на екостикери на автомобилите, чрез които да се идентифицира екологичния клас на съответното МПС, като Наредба Н-32 е подготвена, преминала обществено обсъждане и е приета.</p> <p>Столична община подготви и изпълнява проекти за подмяна на старите печки на дърва и въглища с екологични алтернативи в съответствие с условията, графици, наличния финансов ресурс и насоките за кандидатстване по две програми с европейско финансиране. Двата проекта се изпълняват съобразно графици на одобрените проекти, независимо от трудностите, произтичащи от ситуацията с пандемията. Столична община следи внимателно процеса на програмиране на новите програми с европейско финансиране и е в готовност да подготви проекти, които да продължат и надградят двата проекта, които се изпълняват в момента. Столична община изразява готовност да се включи като партньор в проекти на неправителствени организации и сдружения, които да подготвят и да кандидатстват с проекти по различни централни европейски програми за подмяна на старите печки на дърва и въглища с цел подобряване качеството</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
				<p>на въздуха в допълнение към мерките, които общината активно е предприела.</p> <p>Нерегламентираното горене на отпадъци е забранено. Столичен инспекторат в рамките на своите компетенции и в сътрудничество с органите на МВР и с РИОСВ осъществяват проверки и се налагат глоби на нарушителите. Резултатите от проверките се оповестяват публично.</p>
9.	Радосвета Кръстанова, Лаборатория за анализ и политики за въздуха, НБУ	<p>Въпреки че не успях да се включа в работата по предложенията за подобряване на ПКАВ, се запознах детайлно с тях и твърдо подкрепям изпратеното от колегите Общо становище на Програмен съвет и Работна група.</p> <p>Надявам се, че Становището ще бъде сериозно взето под внимание от Столична община и изпълнителя при окончателното разработване.</p>	По електронна поща	Отговор на Общото становище на инж. Ивайло Хлебаров, ЕС За Земята, гл. ас. д-р инж. Нина Илиева, ХТМУ, гл. ас. д-р инж. Евгени Соколовски, ХТМУ и доц. д-р Емилия Георгиева, НИМХ е представен по-горе.
10.	Софияплан	<p>Мерките</p> <p>1. Преди всичко е необходимо да се направи анализ на изпълнението на мерките от досега действащите програми и изменението на КАВ . Това би довело до яснота кои мерки са се оказали ефективни, за да бъдат продължени, кое не, за да бъдат ревизирани и кои са със забавено изпълнение и как биха могли да се подобрят използваните индикатори</p> <p>2. Необходимо е изготвянето на оценка на въздействието на всяка мярка. Това трябва да се направи дори с редица допускания и експертни оценки. От този процес следва да се изведат данните, които са необходими, за да може тази оценка да е по-прецизна при отчитане на изпълнението на програмата и да се минимизират допусканията и експертните оценки в бъдеще.</p>	По електронна поща	<p>1.В ПКАВ е направен пълен анализ на изпълнението на мерките възможно най-пълно спрямо заложеното в Програмата за КАВ 2015-2020г., поотделно за всяка мярка и обобщени изводи.</p> <p>2.Оценка на въздействието е направено за всяка мярка, за която това е възможно предвид наличната информация при направените и изложените в проекта на ПКАВ допускания. За основните мерки, от които се очаква основното намаление на емисиите е направена оценка. Голяма част от мерките са помощни към основните мерки и ефект не може да се изчисли и ефекта е кумулативен. Ще се приложи подход, помощните мерки, за които не се изчислява ефект да се отнесат към основните мерки за намаляване на емисиите, за които е изчислен ефекта.</p> <p>3. Ефектът от въвеждане на нискоемисионна зона от транспорта е моделиран и представен в приложение към ПКАВ. Нискоемисионна зона за битово отопление с цел ограничаване използването на дърва и въглища ще бъде</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>3. Необходимо е да бъде моделиран ефекта от въвеждането на ниско емисионни зони и на базата на това да бъде предложен техния обхват.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Това не е направено в настоящата ПКАВ. Ако не е било възможно да се направи, то следва да има разписани мярка и план за действие за осъществяването на такъв анализ. • В настоящата ПКАВ мерките за ЗНЕ са записани с „би могло“, а това не дава яснота те дали и до колко са моделирани, както и за техния ефект. • Не е ясно защо зони с ниски емисии от битовото отопление да може да се въведат само „ за новопостроени сгради по улици, в които има изградена и функционираща централна топлофикационна или газоразпределителна мрежа“ и „..... в райони, в които има изградена централна топлофикационна и газификационна мрежа чрез въвеждане на ограничение новопостроени сгради да използват за отопление дърва или въглища, а за съществуващите жилища, които се отопляват на дърва и въглища да се даде определен срок за преминаване към нов тип отопление. • Отчитаме като пропуск, че технически решения като термпомпи или локални ВИЕ инсталации не се разглеждат въобще като потенциална алтернатива за битовото отопление. Това показва, че не се търси, намира и насърчава синергията между приоритетите и целите на СО за ВЕИ и енергийна ефективност и целите за подобряване на КАВ. • Дейности от типа „Доставка и монтаж на филтри на комините на домакинства“ изискват и последваща поддръжка и контрол, че функционират по предназначение и изпълняват целите, заради които са поставени и заплатени от бюджетни средства • Може да се допълни мярката за “помощ в натура или чрез директни плащания към доставчиците на 		<p>въведена при крайна необходимост и след промени в ЗЧАВ, поради което в проекта на ПКАВ към настоящия момент не е възможно и необходимо да се моделира ефекта, тъй като са предложени алтернативни мерки за подмяна на старите отоплителни уреди с определен ефект за намалени емисии.</p> <p>Двата типа нискоемисионни зони имат различни цели, което ясно е описано в проекта на ПКАВ.</p> <p>В проекта на ПКАВ в текста относно бъдещите мерки не е специфицирано какво алтернативно отопление ще се прилага, което зависи от условията на финансиращите програми, т.е. термпомпите не са изключени като вариант.</p> <p>Общината ще осъществява контрол за правилната експлоатация и поддръжка на филтрите, които се поставят на комините.</p> <p>В проекта на ПКАВ е включена мярка за сътрудничество с Агенцията за социално подпомагане, като ще бъдат включени и визирани предложения.</p> <p>4. В проекта на ПКАВ ясно са открити приоритетните сектори и мерки за въздействие. Предложението „Да се имат предвид резултатите от социологическото проучване за проекта INNOAIR, където става ясно, че гражданите нямат яснота относно политиките на СО за справяне с проблема с въздуха, както и че не смятат, че СО прави достатъчно“ не е ясно и конкретно.</p> <p>Мерки от Визия за София</p> <p>Въздух</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Предложението е от най-общ характер и липсва конкретика и обосновка 2. Предложението е от най-общ характер и липсва конкретика и обосновка

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>съответния енергоносител за отопление”, тъй като помощта не е необходимо да означава само дърва, ТЕЦ или газ. Агенцията за социално подпомагане би могла да подкрепя и използването на технологии, като например термопомпи, енергийна ефективност, ВЕИ и батерии след изготвяне на оценка на ползи разходи и период за възвръщане на инвестициите, като СО може да подпомогне този процес през взимане на насочени кредити от европейски институции, публично частно партньорство, или финансиране на част от дейностите чрез европероекти, като се търси синергия в постигането на целите за намаляване на вредните емисии във въздуха и на ПГ и увеличаване на % ВЕИ и ЕЕ.</p> <p>4. При обясненията и приоритизацията на мерките е необходимо да се засили аргументацията за мерки спрямо принос на сектор като %. Да се имат предвид резултатите от социологическото проучване за проекта INNOAIR, където става ясно, че гражданите нямат яснота относно политиките на СО за справяне с проблема с въздуха, както и че не смятат, че СО прави достатъчно.</p> <p>Мерки от Визия за София</p> <p>Мерките от Визия за София, които са внесени за разглеждане в Столичния общински съвет и очакваме обсъждането им по комисии в най-скоро време. Без да можем да гарантираме, че те ще бъдат приети едно към едно, препоръчваме те да бъдат интегрирани в настоящата програма.</p> <p>Въздух</p> <p>1. Изграждане на мрежа за мониторинг на въздуха и предоставяне на отворени данни.</p> <p>2. Финансови механизми за замяната на некачествени горива за отопление с алтернативни.</p>		<p>3. Предложението е от най-общ характер и липсва конкретика и обосновка.</p> <p>4. В проекта на ПКАВ са включени мерки за подмяна на битовото отопление на дърва и въглища с алтернативи, които да доведат до намаление на емисиите на ФПЧ и ПАВ, което включва ТЕЦ и газ.</p> <p>5. Предложението не е от компетенциите на Столична община, а се отнася до общоевропейско и съответстващо национално законодателство.</p> <p>6. Предложението е от най-общ характер и липсва конкретика и обосновка.</p> <p>7. Предложението не се отнася до проекта на ПКАВ.</p> <p>8. Предложението се приема. В проекта на ПКАВ ще се включи мярка за преминаване към слаботамърсяващи МПС.</p> <p>Стимулите за преминаване към въглеродно неутрално слабо замърсяващо производство на енергия са важни мерки за намаляване на емисиите на парникови газове, но тематично не се отнасят към проекта на ПКАВ и ще бъдат включени в други програмни документи на общината.</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>3. Създаване на ефективни механизми за предотвратяване на нерегламентирано изгаряне на отпадъци.</p> <p>4. Увеличаване броя на домакинствата, отопляващи се на газ и ТЕЦ.</p> <p>5. Въвеждане на специфични норми за въздуха, отчитащи метеорологичните особености на софийското поле.</p> <p>6. Регулярни изследвания на връзката между индивидуалната експозиция и качеството на атмосферния въздух.</p> <p>7. Проучване, информационни кампании и контрол на концентрацията на радон във въздуха на жилищни помещения.</p> <p>8. Стимули за преминаване към въглеродно неутрални, слабо замърсяващи и високоефективни видове МПС.</p> <p>Стимули за преминаване към въглеродно неутрално слабо замърсяващо производство на енергия.</p>		
11.	Борис Бонев, Спаси София	<p>1. Това е четвъртата по ред програма за КАВ, в която се признава, че липсват множество данни за трафика, транспортните средства, отоплението в бита и др. СО драматично изостава с набирането на тези данни. За пореден път е възприет подход с експертни оценки, предположения, както и се разчита се на остарели данни за минали периоди. Множеството предположения, конструирани върху стари или непълни данни са предпоставка за сериозно изкривяване както на разпределението на замърсителите, така и за възможните решения и ефектът от тях. Всичко това поставя под сериозно съмнение адекватността и ефективността на предложените мерки и заложените индикатори за реализацията им.</p>	По електронна поща и чрез деловодство	<p>1. В ПКАВ има няколко мерки за събиране на данни. Специално е предложена мярка за събиране на данни за домакинствата, отопляващи се на дърва и въглища. В общото становище на всички НПО, обаче, на практика поставят под съмнение може ли Столична община да изиска от гражданите събиране на такава информация (досега нямаше такава бележка), но се предполага, че НПО Достъп до правосъдие, което за първи път се включва с бележки по ПКАВ чрез общото становище, има обструкции по тази мярка, като предлагат да се възложи правен анализ и обществено обсъждане на тази наредба. Една от формите за достъпване на информация е социологически проучвания.</p> <p>2. Погрешно е цитиран само един от параметрите-среднодневен брой МПС в движение. Сам по себе си този</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>Предложение: Мерки нови - допълване на набора от липсващи данни с конкретизиране на дейности за набавянето им и разпределяне на отговорности към съответни звена на Столична община. Такива липсващи данни са например (неизчерпателно) брой регистрирани моторни превозни средства, брой регистрирани МПС, брой автомобили по евро-категории, модално разпределение на видовете транспорт на територията на СО, брой паркоместа и разпределението им по квартали (обществени паркинги, платено паркиране в зони, платено паркиране в частни паркинги, платено паркиране в бизнес обекти и офис сгради), брой домакинства отопляващи се с твърдо битово гориво и др.</p> <p>2. Особено сериозни съмнения буди предположението, че среднодневно в града се движат само около 400 000 МПС-та. Това число не е базирано на изчисления и реални данни, както признаха и самите разработчици на ПКАВ и силно подценява броя на лични автомобили, които ежедневно циркулират в рамките на Столичната община. Най-натовареното кръстовище в града, по данни на Дирекция “Управление и анализ на трафика” е това при Сточна гара, където среднодневно преминават около 130 000 МПС-та. Официално регистрирани са над един милион МПС-та в Столичната община, над сто хиляди ежедневно приходящи автомобили от съседните общини, както и стотиците хиляди автомобили на граждани от други градове, които постоянно живеят в София, без да са регистрирани тук, правят реалното число многократно над посочените 400 000 коли. Оттам последват няколко сериозни отклонения в източниците и дяла на замърсяването, както и мерките, които следва да се предприемат срещу него.</p> <p>Предложение: Преизчисляване на броя транспортни средства, които са регистрирани в Столичната община на база на актуални данни от СДВР-КАТ, както и преценка на броя транспортни средства, които ежедневно се движат в рамките на Столичната община на база на актуални</p>		<p>брой не определя замърсяването на въздуха от транспорта. Определящи са общо изминатите километри, които в ПКАВ са определени на 12 милиона километра изминати от МПС среднодневно в гр. София- наистина на базата на 400 000 МПС среднодневно, но при много важното условие за 30 км среднодневен пробег. Пробегът от 30 км на ден е достатъчно консервативно (завишено) допускане само по себе си.</p> <p>В частност по отношение на данните от Дирекция “Управление и анализ на трафика”, те са налични и са използвани за определяне на замърсяването на въздуха. Тези данни наистина показват, че най-натоварената отсечка е бул. „Сливница“, в участъка от бул „Васил Левски“ до ул. „Опълченска“- 72 548 МПС преминаващи средноденонощно.</p> <p>Неправилно се интерпретират данните за „Сточна гара“, т.к. брой от 130000 МПС може да се получи единствено при сумиране на трафика по бул. „Сливница“ и бул. „Данаил Николаев“. Ясно е, че това не е просто едно кръстовище на два пресичащи се независими потока от автомобили, които нямат връзка един с друг, а точно обратното- това са две части от една основна пътна линия. Трафикът по тези два булеварда не може да се събира, като от отделни независими потоци. Основната част от трафика от бул. „Данаил Николаев“ в посока „Сточна гара“ няма никакво съмнение, че след „Сточна гара“ продължава именно по бул. „Сливница“. Съответно основната част от трафика по бул. „Сливница“ в посока „Сточна гара“ безспорно продължава след това по бул. „Данаил Николаев“. Въз основа на горното не можем да приемем твърдението за 130 000 МПС за „Сточна гара“.</p> <p>В допълнение трябва да се отчита, че в рамките на 24 ч. голяма част от движещите се автомобили преминават в двете посоки, т.е. по два пъти по един и същ булевард - например за отиване и връщане от работното място.</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>данни от Дирекция “Анализ и управление на трафика” и системата за преброяване на АПИ.</p> <p>3. Планът за действие към ПКАВ предвижда единствено инициране на предложение до МОСВ за промяна на ЗЧАВ с цел регламентиране на контрола и оставя на СО преценката, дали да въведе ЗНЕ, кога и как. В същото време в приложения към ПКАВ се твърди, че ЗНЕ са включени в дисперсионното моделиране. Т.е. постигането на нормите за КАВ в заложените в програмата срокове е непостижимо без ЗНЕ. В този смисъл допуснатото противоречие следва да се коригира, като се посочат параметри на Зони с ниски емисии и в плана за действие бъде предвидена реализация със срок и съответни качествени и количествени индикатори.</p> <p>Предложение: Мярка 46-Sf-r-St-Mt Преценка за необходимостта и изготвяне на план за въвеждане на зона с ниски емисии за транспорт да се коригира по следния начин - Изготвяне на план и въвеждане на зона с ниски емисии за транспорт.</p> <p>4. Зоните с успокоено движение са утвърден подход в ЕС и са заложи в ПУГМ за въвеждане не само в централната градска част на София, но и в кварталите. Мярката има отношение както за цялостно уреждане на движението, прилагане на мерки за успокояване на скоростта, увеличаване на пешеходната достъпност, безопасност и комфорт, увеличаване на безопасността за велосипедното движение. Ефектът върху качеството на въздуха е косвен чрез дестимулиране на транзитното преминаване и паразитен трафик в жилищните квартали и стимулиране на алтернативни начини на придвижване. Въвеждането на успокоена зона за движение до 30 км/ч се дискутира от години за ЦГЧ, като е изготвен идеен проект и е уточнен обхвата на зоната. Прилагането на тази мярка е сериозно закъсняло в СО и са необходими амбициозни цели. В редица европейски столици и градове вече се практикува обявяване и обособяване на всички жилищни зони в целите градове за движение до 30 км/ч, като само</p>		<p>Последното означава, че от данните например за бул. „Сливница“ за 72 548 МПС среднодневно не можем да разберем, че са преминали 72 хил. различни автомобили, а следва да разберем, че това е общ брой, а различните/отделните автомобили са много по-малко.</p> <p>Данните от Дирекция “Управление и анализ на трафика” за натоварването на основните булеварди в гр. София показват обща сума на движещите се МПС от малко над 800 000 среднодневно.</p> <p>Твърдението за движещи се милиони автомобили всеки ден е погрешно. Далеч не всички регистрирани автомобили всеки ден са в движение на улицата.</p> <p>При отчитане на общата сума на движещите се МПС по реалните и официални данни- данните на Дирекция “Управление и анализ на трафика” за общо 800 000 МПС среднодневно и при отчитане на реалното обстоятелство, че голяма част от автомобилите преминават повече от един път на ден по един булевард (отиване-връщане), като някои преминават през повече от един преброител, обосновано, при това консервативно, можем да използваме стойност от 400 000 МПС и 30 км пробег всеки ден или общо 12 милиона километра изминати от МПС в София среднодневно, за да изчислим замърсяването на въздуха от транспортните средства.</p> <p>3. Предложението се приема и ще бъде отразено.</p> <p>4. Такава мярка е заложи в ПУГМ. Не е необходимо всички разписани мерки от ПУГМ да бъдат в ПКАВ.</p> <p>5. В ПКАВ са включени много амбициозни мерки за пешеходно и велосипедно движение, както и за електротранспорта, така че считаме, че изпълнението им ще е сериозно усилие, така че не предлагаме нови такива.</p> <p>6. Предложението се приема, като мярката ще бъде формулирана, като се има предвид предложението.</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>първостепенните булеварди остават за движение до 50 км/ч. В този смисъл считаме мярката не само за необходима, но и за консервативна.</p> <p>Предложение: Мярка нова Въвеждане на успокоени зони за движение до 30 км/ч в ЦГЧ и кварталите.</p> <p>5. В предложения за обществена дискусия вариант на ПКАВ прави впечатление отсъствието на нови и допълнителни мерки срещу замърсяването от транспорта, освен част от посочените мерки, които вече фигурират в актуалния ПУГМ. Изключително важно е да се подчертае, че ПУГМ разглежда транспортните проблеми и решения именно от гледна точка на решаване на транспортните проблеми на града. Като оставим настрана факта, че актуалния ПУГМ сам по себе си е непълен и неамбициозен стратегически документ, неговият основен фокус е мобилността, а не борбата срещу замърсяването на въздуха. Затова очакваме от новата ПКАВ да погледне на проблема с транспорта именно от екологична гледна точка, да постави нови цели и да предложи нови, допълнителни и нефигуриращи в ПУГМ мерки. Това е особено важно, имайки предвид факта, че здравната и екологичната криза са далеч по-важни и фундаментални от проблемите на мобилността в столицата.</p> <p>Предложение: надграждане и допълване на мерките срещу замърсяването от транспорта в контекста на екологичните проблеми на града. Задължително трябва да се поставят цели за устойчива градска мобилност, включително и желани дялове на различните форми на транспорт през 2026 г., както и мерки за ударно и приоритетно развитие на екологичните форми на транспорт - пешеходно и велосипедно движение и развиване на градския транспорт с фокус върху релсовия електротранспорт. Мерките трябва да са подредени и приоритизирани по години спрямо очаквания екологичен ефект от тях.</p>		

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>6. В плана за действие е посочена мярка 9-Sf-r-St Въвеждане на нискоемисионна зона за битово отопление, в която се ограничава отопление на дърва и въглища за новопостроени сгради по улици, в които има изградена и функционираща централна топлофикационна или газоразпределителна мрежа със срок 2021-2022, като под новопостроени сгради се имат предвид “сгради, началото на инвестиционния процес, за които е започнал след приемането на Решението на СОС за нискоемисионната зона, например една година от датата на решението”. Формулировката на мярката е напълно неадекватна и изключва възможността за ефективна промяна на отоплителните системи на съществуващи сгради.</p> <p>Предложение: мярка 9-Sf-r-St да се преформулира по следния начин - Въвеждане на нискоемисионни зони за битово отопление, в които се ограничава отопление на дърва и въглища на сгради по улици, в които има изградена и функционираща централна топлофикационна или газоразпределителна мрежа. Мярката трябва да бъде въведена с разумен гратисен период и съпътстващи насърчителни дейности за етажните собственици и домакинствата, като напр. обследване и консултации за енергийна ефективност, съвместни програми с топлофикационните и газоразпределителни дружества, финансови стимули (напр. микрокредити, директно безвъзмездно подпомагане и др.) за изграждане на сградни отклонения и закупуване на уреди.</p>		
12.	Ивайло Попов, Становище на Екологично сдружение „За Земята“, подкрепено от сдруженията Велоеволюция, Въздух за здраве,	<p>Постигането на нормите е оставено за далечната 2026, което не отговаря на законодателството и решенията на Европейския съд</p> <p>Програмата нарушава чл. 27, ал. 5 ЗЧАВ, респективно параграф 2 на чл. 23, ал. 1 от Директива 2008/50/ЕО. Напомняме, че България вече е осъдена за несъответствие на програмите за качество на въздуха с тази разпоредба по дело С-488/15 на СЕС и преди дни Комисията започна дело за налагане на финансови санкции за неспазване на осъдителното решение по делото. За да спази изискването</p>	По електронна поща и чрез деловодство	<p>Наказателната процедура срещу България (дело С-336/16 на СЕС) се отнася за ФПЧ10.</p> <p>Столична община вече постигна съответствие със средногодишната норма за ФПЧ10 и за целия период на програмата ще бъде под допустимите стойности и това ясно е посочено и визуализирано в проекта на програмата.</p> <p>В проекта на ПКАВ е предвидено изпълнението на мерки, чието изпълнение е технически възможно най-</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
	Горичка, „Грийнпийс“ – България, За Земята – достъп до правосъдие, Спаси София и WWF България	<p>на чл. 27, ал. 5 ЗЧАВ, разработчиците е трябвало да оценят подходящите мерки за намаляване на замърсяването на въздуха и да включат в Програмата тези от тях, които ще осигурят постигане на нормите в най-кратък срок. В случая изобщо не е анализиран вариант за постигане на нормите преди края на 2026 г. (параграфи 97-110 от решение по дело С-336/16 на СЕС).</p> <p>Препоръка: да се оценят подходящите мерки и да се включи в проекта за ПКАВ сценарий с тези от тях, които ще осигурят постигане на нормите в най-кратък срок, като препоръчваме той да е не по-дълъг от 2024г.</p> <p>Обръщаме внимание, че в практиката на съдилищата на държавите-членки в ЕС е утвърдено разбирането, че подготовката на такава програма изисква първо да се определят мерките, които най-бързо биха постигнали необходимите намаления на емисиите, след това да се прецени кога тези мерки биха могли да бъдат въведени и да се моделира вероятното намаляване на емисиите.¹ Подобен подход е препоръчан и в Ръководството за разработване на програми за качеството на атмосферния въздух, публикувано на страницата на МОСВ². Не считаме, че този подход е застъпен в разработването на проекта, въпреки че е отбелязано, че споменатото по-горе ръководство е ползвано като методически документ при разработване на програмата и това следва да се коригира.</p>		бързо и които да доведат до възможно най-бързото намаление на емисиите и достигане и на средноденонощната норма за ФПЧ10, която ще бъде достигната до 2024г. Това е ясно посочено и визуализирано в проекта на ПКАВ и е в съответствие с Националната програма за качество на въздуха.
	Ивайло Попов, Становище на Екологично сдружение „За Земята“,	<p>Инвентаризацията на източниците продължава да страда от съществени слабости</p> <p>Тази програма е четвърта по ред, в която се отбелязва, че липсват множество данни за трафика, транспортните средства, отоплението в бита и прочее. СО продължава да</p>		В ПКАВ са предложени мерки за осигуряване на допълнителни данни и информация. В Коментара липсва конкретно предложение за допълнителни мерки в тази посока.

¹ [2016] EWHC 2740 (Admin), Решение на High Court of Justice на Обединеното кралство по дело ClientEarth (No.2) срещу Secretary of State for the Environment, Food and Rural Affairs

² Ръководството за разработване на програми за качеството на атмосферния въздух, изготвен по проект „Трансфер на знания относно прилагането на Директива 2008/50/ЕО в България: разработване, изпълнение, оценяване и адаптиране на програмите за качество на въздуха и мерките, заложиени в тях“

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
	<p>подкрепено от сдруженията Велоеволюция, Въздух за здраве, Горичка, „Грийнпийс“ – България, За Земята – достъп до правосъдие, Спаси София и WWF България</p>	<p>изостава сериозно в набирането на тези данни. Това е видно и в отговорите на изпълнителя, разработващ програмата, който е идентифицирал и отбелязал на няколко места проблеми с данните. Така се налага да се разчита на експертни оценки и допускания, които обаче не са надлежно документирани и трудно подлежат на проверка. Липсата на достоверни данни поставя под риск адекватността на предположенията, въз основа на които се определят мерките за намаляване на замърсяването, както и ефективността на предложените мерки.</p> <p>В предложения план за действие има недостатъчни мерки в тази посока.</p> <p>Препоръчваме да се допълни набора от мерки за запълване на липсващите данни, да се предвиди редовно актуализиране на събраните данни и публичен достъп до тях, както и да се скъсят сроковете за изпълнение.</p>		
	<p>Ивайло Попов, Становище на Екологично сдружение „За Земята“, подкрепено от сдруженията Велоеволюция, Въздух за здраве, Горичка, „Грийнпийс“ – България, За Земята – достъп до правосъдие, Спаси София и WWF България</p>	<p>В обявената за обсъждане Програма е въведен нов източник на замърсяване - ресуспендиран прах. Неправилно е това замърсяване да се определя като самостоятелен източник. Въпреки трудностите то трябва да бъде разпределено към секторите, които го причиняват (индустрия, битово отопление, транспорт, строителство) и мерките да адресират източника, а не последствието - прах по улиците, който да се измива. Това е по ефикасният подход, без да отричаме необходимостта от редовно и качествено миене на улиците.</p> <p>Препоръчваме прецизиране на източниците и принос им към ресуспендирания прах с оглед и изследването на НИМХ</p>		<p>В проекта на Програмата за КАВ, публикувана за обществени консултации инвентаризацията на източниците на замърсяване е прецизирана максимално и са дадени допълнителни пояснения, като са взети предвид някои целесъобразни коментари на членове на Програмния съвет и получена допълнителна информация от Възложителя. Взет е предвид окончателния доклад от проучването на НИМХ от 2.11.2020г., предоставен ни официално от Възложителя в началото на м.ноември 2020г., след което не сме получавали коригиран вариант на проучването.</p> <p>Ресуспендираният прах е прах, който е отложен върху земната повърхност, пътна настилка, тротоари, дворове и др, който впоследствие бива ресуспендиран отново във въздуха най-често от вятъра и транспортните средства.</p> <p>Причинителите за наличието на този прах върху повърхността са най-различни: отлагане на частици от процесите на горене (печки, ДВГ, индустриални инсталации, замърсявания от строителството, пренос на</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
				<p>материали от почвата и др). В хода на инвентаризацията са определени приносите на 5 източника, което е максимално възможното на база на наличната информация, като може да се счита, че приносът на всеки един от тях към отложения прах е пропорционален на емисиите, които излъчват в атмосферния въздух). Съществуват и нерегламентирани и неустойчиви причини, като замърсяване от неизмити гуми на МПС, обслужващи строежи и други обекти, изхвърляне или лошо стопанисване на пясък, отпадъци, неасфалтирани паркинги и други.</p> <p>Вторият въпрос е кои са причинителите на ресуспендирането на праха. В литературата се посочват основно два: вятър и транспортни средства. Разделянето между тях е много труден въпрос. Съществуват оценки за транспорта, но те се правят чрез дългосрочни измервания на определени пътища и анализ на получените резултати. Именно такива два анализа от страни в ЕС (у нас такива анализи не са правени) са използвани и цитирани при определяне на приноса на транспорта в ресуспендирането. Така са получени стойностите при разпределянето между транспорт и природни фактори (стр.78 и 85).</p> <p>Изследването на НИМХ дава общата стойност (която ние залагаме), но то не би могло да определи кой е причинителят на разпрашаването, на база на химичен и фракционен състав, защото те зависят от природата на отложените частици, а не от причината за ресуспендирането.</p> <p>Изразяваме категорично становище, че определянето на точните дялове на транспорта и природните явления при ресуспендирането на ФПЧ не е от съществено значение и няма да даде добавена стойност към планираните мерки за намаляване на замърсяването от ресуспендирането на ФПЧ. И в двата случая основните мерки са свързани с намаляване на праховото замърсяване на площите в СО, (независимо от източника</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
				<p>на замърсяването им: антропогенен или природен) което изисква да се намали отлагането на ФПЧ от въздуха върху територията (например, от отоплението), от строителни дейности, от кални петна, да се мият по-често улиците. За разлика от двигателите, спирачките и гумите на автомобилите, този тип замърсяване не е свързан пряко и не може да се реши с мерки, насочени единствено към подобряване на транспортните средства и тяхната експлоатация.</p> <p>Считаме, че на базата на наличната информация е направена възможно най-обоснованата инвентаризация на емисиите от отделните източници. В допълнение, в раздела за инвентаризацията е направено сравнение в табличен вид между инвентаризация, направена от Изпълнителя на база на стандартните европейски ръководства и резултатите от проучването на НИМХ. Получените по двата метода резултати по отношение приноса на основните източници на емисии (битово отопление, автотранспорт и площни източници) са много близки.</p>
	<p>Ивайло Попов, Становище на Екологично сдружение „За Земята“, подкрепено от сдруженията Велоеволюция, Въздух за здраве, Горичка, „Грийнпийс“ – България, За Земята – достъп до правосъдие,</p>	<p>В инвентаризацията на транспорта липсва яснота за допусканията и направените сметки. Неясен е броят/съотношението на автомобилите в различните евро категории и какви емисионни фактори са използвани. В частност, как са третираны автомобилите, които са без Евро-категория, и как са изчислени за инвентаризацията? При липсата на данни на какво основание са променени брой МПС/ден (пробег)? Това са основни фактори при определянето на емисиите от транспорта.</p> <p>Липсващите допускания и сметки да се допълнят и да се изнесат в приложение, за да е видно как са изчислени емисиите от транспорта.</p>		<p>В описанието на инвентаризацията на емисиите от транспорта- раздел IV.1.3. „Емисии от транспорта“ от Програмата са представени съответните данни и пояснения, а именно- разпределението на автомобилите в различните Евро-категории е извършено въз основа на данните от СДВР към 31.12.2018 г., като за съответната категория автомобили са използвани отнасящите се за нея емисионни фактори за група 1.A.3.b от Ръководството „EMEP/CORINAIR, Emission Inventory Guidebook, 2019 г.“. Същото е валидно и за автомобилите без Евро-категория. Тези автомобили са произведени преди въвеждането на Евро-категория- Евро 1 през 1992 г. и по тази причина нямат Евро-категория, но СДВР разполага с данни за годината им на производство и използваното гориво. Те се определят като конвенционални, като за тях Ръководството също съдържа необходимите емисионни фактори.</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
	Спаси София и WWF България			<p>Данните за МПС/ден бяха променени изцяло на основата на получената подробна допълнителна информация от СДВР за всички регистрирани автомобили в общината. Тези подробни данни ни бяха представени в хода на дискусиите по проекта на Програмата.</p> <p>Изчислените емисии по категории автомобили са представени в Програмата.</p>
	Ивайло Попов, Становище на Екологично сдружение „За Земята“, подкрепено от сдруженията Велоеволюция, Въздух за здраве, Горичка, „Грийнпийс“ – България, За Земята – достъп до правосъдие, Спаси София и WWF България	<p>Анализа да качеството на атмосферния въздух и моделирането имат нужда от подобрене.</p> <p>Като цяло анализът на историческите данни за различните фактори и връзките между тях е с множество пропуски и това бе отбелязано, както от членове на програмния съвет, така и по време на общественото обсъждане. За попълване на тези пропуски в бъдеще е необходимо увеличаване на мерките, свързани с изследвания и анализи. Това ще спомогне за научно обосновани оценки на качеството на въздуха, по-добро отразяване на напредъка и коригиране в изпълнението, като се отчитат промените в климатичните условия, градската среда, социално икономическите условия и др. Например изграждането на пространствен модел (и дори климатично зонироване на града) от една страна ще спомогне за по-добър анализ на влиянието на градската среда върху въздуха, а от друга ще даде възможност за по-добро планиране на същата градска среда.</p> <p>Препоръчваме да се предвидят мерки, които да доведат до създаването на такъв модел.</p>		<p>Бележките относно моделирането и анализът на историческите данни са от общ порядък без конкретика и обосновка.</p> <p>Изразяваме съгласие относно необходимостта от включване на мерки за попълване на пропуските в данните и информацията, необходими за анализите, инвентаризациите и моделирането, поради което в проекта на ПКАВ в Плана за действие беше включен нов раздел „Информационни мерки“ в резултата на получените в тази насока предложения.</p>
	Ивайло Попов, Становище на Екологично сдружение „За Земята“, подкрепено от сдруженията Велоеволюция, Въздух за	<p>Програмата е изготвена въз основа на официалните данни за концентрациите на азотен диоксид, които сочат че в София се спазват нормите по този показател, макар че се забелязва увеличение на стойностите. В допълнение някои станции нямат необходимия минимум данни за определяне на годишна стойност, а почти всички са съпътствани от технически проблеми. Екологично сдружение "За Земята" изготви изследване, което показва, че нормите се нарушават на места, на които официалната</p>		<p>Предложението за разширяване на националната система за мониторинг на качеството на атмосферния въздух и за промяна на местоположението на пунктовете в нейния обхват е извън компетенциите на Столична община. В Плана за действие е включена мярка за доставка на мобилна лаборатория от общината, което съответства с направеното предложение относно мобилната лаборатория.</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
	здраве, Горичка, „Грийнпийс“ – България, За Земята – достъп до правосъдие, Спаси София и WWF България	мрежа за мониторинг не мери. Това изследване бе оценено и от НИМХ. Следвайки тяхното становище препоръчваме да се включат мерки за измервания в повече места в града и да се проведат референтни измервания с мобилна лаборатория, като стъпка към оптимизиране на мрежата от АИС. СО да стартира незабавно разговори с ИАОС за подобряване на измерванията и за определяне на най-подходящите точки за измерване спрямо нормативно установените изисквания.		
	Ивайло Попов, Становище на Екологично сдружение „За Земята“, подкрепено от сдруженията Велоеволюция, Въздух за здраве, Горичка, „Грийнпийс“ – България, За Земята – достъп до правосъдие, Спаси София и WWF България	<p>Моделирането на зоната с ниски емисии от транспорта буди повече въпроси отколкото отговори. Това е свързано и с липсващата информация относно инвентаризацията от транспорта.</p> <p>Изпълнителят следва да отговори на следните въпроси.</p> <p>Колко на брой и кои категории автомобили ще бъдат ограничавани от зоната?</p> <p>Какъв ще е ефектът върху трафика и емисиите извън зоната?</p> <p>Включена ли е зоната в общото моделиране на мерките от плана за действие за постигане на нормите в София?</p> <p>Какъв е приносът на отделните категории автомобили към очакваните намаления на емисиите?</p>		<p>Ограничението ще обхваща движението на дизелови автомобили с екологична група до група 2 включително в съответствие с проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № Н-32 от 16.12.2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства.</p> <p>Ефектът върху трафика и емисиите извън зоната ще бъде изцяло положителен, т.к. като цяло придвижването с най-старите и замърсяващи дизелови автомобили към центъра ще бъде заменено с друг вид транспорт.</p> <p>Зоната е включена в моделирането на мерките от 2022 г., когато е предвидено да се въвежда.</p> <p>Процентното съотношение на емисиите от леките коли от различните екологични групи и различен вид гориво условно се разпределя, както следва:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Дизел- до Група (2)- 88%; - Дизел- Група (3)- 7%; - Дизел- Група (4)- 1%; - Бензин (всички)- 4%.
	Ивайло Попов, Становище на Екологично сдружение „За Земята“, подкрепено от	Препоръчваме да се включи мярка за анализиране на данните от станциите на СО, поставени по проект AIRTHINGS, както и тези на гражданската мрежа AirBg с цел интегрирането им в оценката на качеството на въздуха и набелязването на мерки.		Оценката на качеството на атмосферния въздух и набелязването на мерки се основава на основата на анализа на данните от Националната система за мониторинг на качеството на атмосферния въздух, която е официална, докладвана до ЕК.

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
	сдруженията Велоеволюция, Въздух за здраве, Горичка, „Грийнпийс“ – България, За Земята – достъп до правосъдие, Спаси София и WWF България			<p>Съгласно Директива 2008/50/ЕО и съответното национално законодателство референтните методи, които са задължителни за вземането на проби и анализите за определяне на нивата на азотен диоксид в атмосферния въздух, са посочени в раздел I на приложение № 11 от Наредба № 12/15.07.2010г. , а изискванията за стандартизиране на резултатите от измерванията са посочени в раздел III на приложение № 11 от Наредбата Използването на метод, различен от посочените, е възможно единствено след доказване на идентичността на този метод със съответния референтен метод за вземане на проби и/или анализ на нивата на азотен диоксид при спазване на изискванията, посочени в раздел II на приложение № 11 от Наредбата и на Ръководството за демонстриране на еквивалентност на методите за мониторинг на атмосферния въздух на Европейската комисия. Към момента не е доказана идентичността на измерванията с дифузионни тръби от гражданската мрежа AIRBG с референтните методи, посочени в Наредба № 12/15.07.2010г, която транспонира изискванията на Директива 2008/50/ЕО. В допълнение следва да се подчертае, че не е възможно осигуряване на качество на данните от гражданската мрежа, като се има предвид, че на интернет-страницата на гражданската инициатива има указания откъде могат да се доставят сензорите за измерване и са представени инструкции по какъв начин гражданите могат сами да сглобят от получените чрез заявка части и как да монтират сензора. За получаването на данните от сензорите от гражданската инициатива не се прилагат и не биха могли да се прилагат методите на измерване, установени с европейското законодателство, тъй като за прилагането на официално признатите методи на европейско ниво се изисква специализирана апаратура, включително за експлоатацията, поддръжката и калибрирането й. Ето защо данните от гражданската мрежа биха могли да бъдат единствено допълнителен</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
				<p>приблизителен индикативен източник на информация, но без да претендират за качество и точност на данните.</p> <p>В допълнение към официалните пунктове за мониторинг от националната система за мониторинг за качество на въздуха, създадена и поддържана от ИАОС, от края на декември 2019г. 22 сензорни станции показват данни за качеството на въздуха в Столична община чрез интернет платформа. Данните от 22-те сензорни станции за качеството на атмосферния въздух на София могат да се наблюдават в реално време на интернет адрес: https://platform.airthings-project.com/. Линк към платформата има и на специализирания сайт на общината https://air.sofia.bg/.</p> <p>Инсталирането от Столична община на 22 сензорни станции се осъществи по проект на Столична община AIRTHINGS, финансиран от Европейския съюз по Програма "Балкани – Средиземно море (2014 – 2020)". В него Столична община е водещ партньор с още четири европейски града. Проектът е разработен и изпълнен от общината за да отговори на желанието на обществеността за поставяне на допълнителни измервателни уреди за качеството на въздуха и по-широко покритие на мрежата.</p> <p>Станциите, представляват съвкупност от измервателни сензори, които проследяват нивото на замърсяване по следните показатели: ФПЧ10, ФПЧ2.5, азотен диоксид, серен диоксид, озон, въглероден окис. Следва да се отбележи, че данните от сензорните станции са индикативни и поради спецификата на използваните методи за измерване, при определени условия, е възможно отклонение в измерените показатели. Независимо от това, обаче, данните са допълнителен информативен източник за гражданите относно качеството на атмосферния въздух.</p> <p>С натрупването на повече данни се очаква системата от 22 сензорни станции да подобрява точността си. За</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
				<p>подходяща оценка е необходимо преминаването през най-малко 4 сезона с цел анализ на сезонност на данните, т.е. как климатичните промени през различните сезони влияят върху качеството на данните и измерванията. Това ще позволи да се оцени прецизността на новите методи за измерване спрямо референтните, които използва Изпълнителната агенция по околна среда. Затова и проектът е с продължителност 36 месеца. Поради тази причина, както и поради краткото време на работа на станциите, систематичен анализ на данните от мрежата не е правен до момента. В бъдеще, обаче, при определени условия данните от системата 22 общински сензорни измервателни уреда биха могли да се ползват също за анализи на КАВ.</p> <p>Официалните пунктове за мониторинг на качеството на атмосферния въздух, вкл. на територията на Столична община са докладвани в ЕК от страна на компетентните правителствени институции, данните от които се използват за докладите на ЕАОС и докладите на ЕК за прилагане на европейското законодателство от страните – членки в сектор „Качество на въздуха“.</p>
	Ивайло Попов, Становище на Екологично сдружение „За Земята“, подкрепено от сдруженията Велоеволюция, Въздух за здраве, Горичка, „Грийнпийс“ – България, За Земята – достъп до правосъдие,	<p>Дисбаланс между мерките в сектор транспорт и битово отопление, очакваните спестени емисии и бюджета</p> <p>Един от основните недостатъци на Програмата е, че в предложения проект има сериозна несъразмерност на бюджета спрямо приоритетните източници, предложените за тях мерки и очаквани намаления на емисиите. Над 80% от бюджета са предназначени за мерки, свързани с транспорта, докато намалените емисии от транспорт са в размер на едва 6% за ФПЧ10 и 5% за ФПЧ2.5. Някои от проектите в транспорта струват стотици милиони лева, докато намаляването на емисиите е или едва няколко тона или дори не е оценено.</p>		<p>Анализите, които бяха осъществени за целите на разработване на настоящата програма, показват, че източникът на емисии на ФПЧ10, ФПЧ2,5 и ПАВ с преобладаващ принос е битовото отопление на домакинствата на дърва и въглища, който е с ясно изразен сезонен характер (отоплителния есенно - зимен сезон). Предложението за най-подходящите мерки, които да се включат в Плана за действие към настоящата Програма взе предвид резултатите от инвентаризацията и моделирането по-конкретно, че основният източник на емисии за трите проблемни замърсителя е битовото отопление на дърва и/или въглища и по-конкретно, че приносът на този сектор към замърсяването от антропогенните източници на емисии на територията на общината (без отчитане на регионалния фон) е:</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
	Спаси София и WWF България			<p>57% за ФПЧ10; 63% за ФПЧ2,5 99.6% за ПАВ.</p> <p>Като се взеха предвид посочените резултати, се възприе интегриран подход за едновременно намаляване на замърсяването и обследване на възможността за постигане на нормите по трите показателя чрез мерки в сектор битово отопление, при това да се приложат доколкото е възможно най-бързо. Мерките за битовото отопление (подмяна на печки на дърва и въглища с екологични алтернативи, поставяне на филтри на жилища с отопление на дърва и въглища в ограничени случаи и квартали, използване на суха дървесина за отопление от домакинствата) са стратегически приоритет за цялата програма не само поради преобладаващия им принос към замърсяването на въздуха и за намаляване на емисиите и достигането на нормите и по трите показателя, но и поради факта, че подготвителния етап за тези мерки приключва и практическото им широко прилагане след пилотна фаза започва възможно най-скоро още от първата година на програмата с осигурено вече финансиране. Ето защо с мерките за битово отопление ще се постигне доколкото е възможно най-бързо поэтапно намаление на емисиите по ФПЧ10, ФПЧ2,5 и ПАВ.</p> <p>След изчисляване на необходимото намаление на емисиите от битовото отопление за достигане целевата норма за ПАВ (която може да се постигне чрез прилагане единствено на мерки в този приоритетен сектор) и на възможностите чрез същите мерки да се намали замърсяването с ФПЧ10 и ФПЧ2,5, се установи необходимост от допълнителни мерки за постигане нормите по ФПЧ.</p> <p>Тъй като сектор транспорт има принос към антропогенното замърсяване по показателите ФПЧ, се потърсиха възможности за достигане на необходимото</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
				<p>намаление на емисиите от този сектор чрез подходящи мерки. Независимо, че приносът на транспорта към замърсяването по трите наднормени показателя е значително по-малко, този сектор също изисква внимание. От една страна автотранспортът е целогодишен източник на емисии на ФПЧ10, ФПЧ2,5 и ПАВ, т.е. е с постоянно целогодишно действие и с натрупващ ефект през зимните месеци към замърсяването от битово отопление, особено при неблагоприятна метеорологична обстановка. От друга страна секторът е с основен принос към антропогенните емисии с източници в общината на азотни оксиди (79%) и въглероден оксид (30%), по които показатели не е необходимо да се разработва програма съгласно изискванията на нормативната уредба, но същевременно концентрациите в атмосферния въздух трябва да продължава да се поддържат под допустимите нива на замърсяване.</p> <p>Поради факта, че практиката е показала, че мерките в сектор „Транспорт“ са скъпоструващи се възприе следния подход, който да осигури най-икономичния вариант : първо се направи преглед на вече одобрени от Столичен общински съвет програми/проекти, които е планирано да се осъществяват в периода на настоящата Програма за КАВ, макар и за други цели и политики на общината. Прегледът на планови документи показва, че във вече приетия през 2019 г. от СОС План за устойчива градска мобилност до 2030 г. (ПУГМ) са включени редица мерки, които могат да доведат до намаления на емисиите (това е една от поставените цели на този план). Част от тези вече планирани и одобрени от Столичен общински съвет мерки се включиха в Плана за действие към проекта на Програмата за КАВ 2021-2026г., но за тези мерки не се изисква допълнителен бюджет извън вече одобрения с ПУГМ, т.е. те не натоварват бюджета на общината допълнително. В случай, че в настоящата Програма за КАВ бъдат включени нови скъпоструващи, непланирани до момента мерки в сектор „Транспорт“</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
				<p>(например четвърта метролиния и др.), това би натоварило допълнително и ненужно бюджета на общината, при положение, че с вече планираните мерки в ПУГМ могат да се реализират намаления на емисиите. В допълнение е подчертано, че всички мерки в сектор транспорт имат за допълнителен резултат намаляване на емисиите на азотен диоксид, проблем който авторите на бележката поставят на вниманието и въпреки, че няма превишения по този показател, се търси синергичен и допълващ ефект на мерките. Предвид гореизложеното категорично считам констатацията, че има „Дисбаланс между мерките в сектор транспорт и битово отопление, очакваните спестени емисии и бюджета“ за неоснователна. Нещо повече – включването на вече одобрени мерки от ПУГМ в проекта на ПКАВ ще даде възможност за още по засилен контрол и мониторинг на изпълнението на тези мерки и отчет по напредъка за изпълнението им на всяко тримесечие и годишно.</p>
	<p>Ивайло Попов, Становище на Екологично сдружение „За Земята“, подкрепено от сдруженията Велоеволюция, Въздух за здраве, Горичка, „Грийнпийс“ – България, За Земята – достъп до правосъдие, Спаси София и WWF България</p>	<p>Проектът на Програма не предвижда редица мерки в сектора битовото отопление, а някои от предвидените мерки са непълни.</p> <p>А) Единствената заложена мярка в Програмата по отношение на преминаване на граждани от отопление с твърдо гориво към отопление с топлофикация е за съгласуване на плановете на Теплофикация София за разширение на централните мрежи с политиките на общината за КАВ (и климат). Намираме за неприемлив а липсата на амбиция в тази посока в Програмата, още повече че Теплофикация София е собственост на СО и тя може директно да влияе на дейностите ѝ. Препоръчваме да се заложат мерки, които да доведат до преминаване към топлофикация на определен брой домакинства, отопляващи се с твърди горива. Да се заложат индикатори за брой домакинства и за спестени емисии.</p>		<p>А) и Б) В проекта на ПКАВ са предложени мерки за преминаване към алтернативно отопление, което не изключва термомопите, ВЕИ и топлофикация и зависи от условията на финансиращите програми. Именно поради тази причина формулировката в мярката е „екологични алтернативи“ и не са изброени поименно дали става въпрос за топлофикация, термомопи, природен газ и др.</p> <p>По принцип въпросите, свързани с ВЕИ и енергийна ефективност са важни теми, отнасящи се до намаляване на крайното енергийно потребление и намаляване на емисиите на парникови газове, поради което ще бъдат включени в други програмни документи на СО, отнасящи се до предложенията.</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>Б) Не се предвиждат мерки за преминаване на домакинства, отопляващи се с твърди горива към използване на ВЕИ, термопомпи и повишаване на енергийната ефективност на жилищата им. В Програмата се предвижда преминаване единствено към екопелети и газ. Препоръчваме включване на конкретни мерки (с конкретни индикатори и бюджет) за преминаване на отопление с ВЕИ (основно слънчева енергия) и термопомпи. Както и мерки за енергийна ефективност в жилищата, която да намали количеството нужна енергия за отопление.</p>		
	<p>Ивайло Попов, Становище на Екологично сдружение „За Земята“, подкрепено от сдруженията Велоеволюция, Въздух за здраве, Горичка, „Грийнпийс“ – България, За Земята – достъп до правосъдие, Спаси София и WWF България</p>	<p>За редица мерки, за които това е възможно, не е оценен приноса им за намаляване на емисиите, както и не са заложили индикатори измерващи ефекта от мярката.</p> <p>Въпреки че има напредък, следва да се положат допълнителни усилия за това максимален брой мерки да бъдат околичествени, за да има ясна връзка с очакваното намаление на емисиите от тях. Индикаторите за изпълнение да включват и резултата от мерките (в спестени емисии, намаление нарушения), а не просто самото изпълнение. Това ще позволи по-добра оценка на ефекта от мерките и корекция в изпълнението ако е необходимо.</p>		<p>Приносът е оценен за всяка мярка, за която това е възможно предвид наличната информация при направените и представените в проекта на ПКАВ допускания. За ключовите мерки, от които се очаква основното намаление на емисиите е направена оценка или е използвана направена вече такава, одобрена с различни проекти и други документи на общината. Голяма част от мерките са помощни към основните мерки и ефект за намалени емисии не може да се изчисли. В Плана за действие ще се приложи подход, помощните мерки, за които не се изчислява ефект от намалени емисии да се отнесат към основни/групи мерки за намаляване на емисиите, за които е изчислен ефекта.</p>
	<p>Ивайло Попов, Становище на Екологично сдружение „За Земята“, подкрепено от сдруженията Велоеволюция,</p>	<p>Не е предвидено въвеждане на зони с ниски емисии на транспорта</p> <p>По отношение на въвеждането на зони с ниски емисии за транспорта Планът за действие предвижда единствено инициране на предложение до МОСВ за промяна на ЗЧАВ с цел регламентиране на контрола и оставя на СО преценката, дали да въведе такава зона. Мярката е залегнала в приетата от ЕК Национална програма за</p>		<p>Предложението се приема като в Плана за действие ще се коригира мярката за зони с ниски емисии от транспорта на „Изготвяне на план за зона с ниски емисии за транспорт , обществено обсъждане на плана и въвеждане на зона с ниски емисии за транспорт“. В Приложение 14 към ПКАВ е включена допълнителна информация относно зона с ниски емисии от транспорта, като за определяне на териториалния ѝ обхват са взети</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
	<p>Въздух за здраве, Горичка, „Грийнпийс“ – България, За Земята – достъп до правосъдие, Спаси София и WWF България</p>	<p>контрол на замърсяването на въздуха (2020 - 2030 г.) в изпълнение на изискванията на Директивата за таваните на емисиите. Практиката показва, че ЗНЕ е сред най-ефективните мерки за намаляване на емисиите от транспорт. Програмата е актът, който трябва да определи мерките, които СО ще предприеме за намаляване на замърсяването в определен период. Програмата не прави това, а оставя на СО в бъдещ момент да реши какво ще прави. Подобен подход обезсмисля приемането на програма и противоречи на приети и одобрени от ЕК обвързващи програмни документи.</p> <p>В Приложение 15 се твърди, че резултатите от спестените емисии чрез въвеждане на ЗНЕ са включени в моделирането в Приложение 10 от Програмата. Следователно реализирането ѝ е важна елемент за постигане на нормите вследствие на реализирането на Програмата и не може да се каже, дали без нея бихме постигнали нормите изобщо, т.е. въпросът за преценка не следва да стои. Ако ефектите от нея не са моделирана пък, това е съществен пропуск на изпълнителя и следва да се поправи.</p> <p>Препоръчваме Програмата да зададе конкретните параметри за изготвяне на мярка ЗНЕ от транспорта, а в Плана за действие да бъде предвидено задължителното ѝ реализиране с времевата рамка за въвеждане, индикатори и пр.</p>		<p>предвид вече направени предварителни анализи и проучвания във Визия за София и в ПУГМ.</p>
	<p>Ивайло Попов, Становище на Екологично сдружение „За Земята“, подкрепено от сдруженията Велоеволюция, Въздух за здраве, Горичка,</p>	<p>Не е предвидено изрично въвеждане на нискоемисионни зони за битово отопление</p> <p>В Плана за действие към Програмата се предвижда единствено да се изготви план и при необходимост да се въведат нискоемисионни зони за битово отопление и то само в райони, за които е предоставена възможност за безвъзмездна подмяна на отоплителните уреди на дърва и въглища. Намираме, че за въвеждането на такива зони е поставено неясно условие “при необходимост”, без да са дефинирани критерии за прилагането на това условие.</p>		<p>В актуализирания План за действие ще се коригира мярката за нискоемисионни зони за битово отопление по следния начин: „Изготвяне на план и въвеждане (при необходимост) на нискоемисионни зони за битово отопление в приоритетни райони, ограничаващи използването на дърва и въглища за отопление, при едновременно предоставена възможност за териториалния обхват на тези зони за безвъзмездна подмяна на отоплителните уреди на дърва и въглища“</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
	„Грийнпийс“ – България, За Земята – достъп до правосъдие, Спаси София и WWF България	<p>Считаме, че тази необходимост съществува и към настоящия момент. ярката не следва да се прилага само в зони, определени по административни съображения, а на база на анализ и моделиране (липсващо в Програмата), които да включват като основен критерий максимален ефект за спестени емисии и намалени концентрации на замърсителите на територията на СО с оглед постигане на нормите в най-кратък срок. Отбелязваме също, че Националната програма за качество на атмосферния въздух предвижда извеждане от употреба на уредите, които не отговарят на Екодизайн Директивата, но това по никакъв начин не е отразено в програмата на София.</p> <p>Препоръчаме в мярката да се включи анализ с различни сценарии, който да идентифицира най-ефективния вариант за въвеждане на нискоемисионни зони за битово отопление, както и подходящ териториален обхват. Да се въведе мярка за поетапно извеждане от употреба на уредите, които не отговарят на екодизайн Директивата и забрана за употребата на такива след определена година. В предвидения план да се включи подпомагане на домакинствата за подмяна на уреди, ако в зоните попадат райони, които не са обхванати от досегашните програми на СО и да се предвиди бюджет за това. Да бъде посочен краен срок, в който зоните ще влязат в сила, който да не е по-дълъг от 2024 г. Обръщаме внимание, че обявяването още сега на забрана за употреба на уреди, които не отговарят на Екодизайн Директивата създава предвидимост за гражданите и също има потенциал да реши проблемът с ниския интерес при кандидатстването по текущите програми.</p>		Планът, който ще се изготви по мярката, следва да определи най-ефективния вариант за въвеждане на нискоемисионни зони за битово отопление, както и подходящ териториален обхват.
	Ивайло Попов, Становище на Екологично сдружение „За Земята“, подкрепено от сдруженията	<p>Програмата не включва изграждането на достатъчно велосипедна инфраструктура и критерии за качеството ѝ.</p> <p>В Програмата са включени мерки, които са предвидени в План за устойчива градска мобилност („ПУГМ“), като по този начин тези мерки ще станат задължителни. Намираме това за правилен подход, тъй като през годините се наблюдава постоянно закъснение в изграждането на</p>		<p>Относно велосипедната инфраструктура няма конкретно предложение, вкл. за индикатори. В проекта на програмата за КАВ са включени всички мерки от ПУГМ със срок на изпълнение до 2026г.</p> <p>ПУГМ е самостоятелен документ и неговото отчитане се осъществява по отделен ред.</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
	Велоеволюция, Въздух за здраве, Горичка, „Грийнпийс“ – България, За Земята – достъп до правосъдие, Спаси София и WWF България	<p>велосипедна инфраструктура съгласно предвижданията на ПУГМ. В същото време не става ясно защо не са включени всички предвидени в ПУГМ проекти със срок на изпълнение до 2026 г., както и кои от тях са включени в Програмата и защо.</p> <p>Предлагаме в Програмата да се заложи наблюдение на цялостното изпълнение на ПУГМ по години съгласно конкретните предвиждания на плана.</p> <p>От голямо значение за ефекта на мерките е качеството на изпълнението им, което е важно за повишаване на дела на велосипедния транспорт с произтичащите от това желани ефекти за КАВ. Към момента в работата на Столична община има редица проблеми в това отношение. Предлагаме в Програмата да бъдат заложи индикатори за качествена оценка на изпълнение на целите по отношение на заложените мерки за велотранспорт.</p>		
	Ивайло Попов, Становище на Екологично сдружение „За Земята“, подкрепено от сдруженията Велоеволюция, Въздух за здраве, Горичка, „Грийнпийс“ – България, За Земята – достъп до правосъдие, Спаси София и WWF България	<p>Предвиденият в програмата механизъм за отчет и контрол на изпълнението не гарантира ефективност и прозрачност на изпълнението ѝ.</p> <p>Въпреки че в Програмата има заложи такива механизми, смятаме, че те трябва да се подобрят съществено. Основен недостатък в механизма за отчет и контрол е, че той остава затворен изцяло в кръга на администрацията на СО. Считаме че това е недопустимо по две причини. Първо, защото мерките засягат огромен кръг граждани и тяхното здраве. И второ, защото мерките засягат и финансите на данъкоплатците. Освен това считаме, че отчетността по изпълнението на някои мерки е на твърде голям период от време, - например цяла година. За много от мерките отчет може да се прави на значително по-кратък период. Конкретни предложения включваме в Анекс 1.</p> <p>Предлагаме механизмът за отчет и контрол да бъде устроен така, че софиянци да бъдат постоянно</p>		<p>Съгласно ЗЧАВ изпълнението на мерките от Програмите за КАВ се отчита ежегодно пред общинския съвет. В допълнение към това законово изискване общината извършва подробен отчет по изпълнението на мерките всяко тримесечие, като отчетът се публикува на интернет страницата на Столична община на най-подходящото тематично ниво:</p> <p>Столична община/Околна среда/Въздух/</p> <p>Форматът за отчет не се избира произволно, а следва стриктно плана за действие.</p> <p>Както гражданите, така и членовете на Програмния съвет могат да се запознаят с отчетите по изпълнението на ПКАВ и в случай на конкретни въпроси по дадена мярка могат да се дадат допълнителни разяснения.</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>информирани как се изпълняват мерките, как се разходва бюджета и да могат да предлагат корекции.</p> <p>Предлагаме в Програмата да бъде определено съдържанието на ежегодните и тримесечните отчети, така че администрацията на СО да докладва и отчита по конкретно посочени показатели, а не във формат какъвто тя избере. Определянето на съдържанието на годишните доклади-отчети в Програмата ще бъде легитимен и навременен израз на упражнено правомощие по чл. 21, ал. 1, т. 24 от Закона за местното самоуправление и местната администрация.</p> <p>Също така препоръчваме да се предвиди механизъм на участие на Програмния съвет в периодичния контрол по изпълнение на Програмата, както това е предвидено и в изискванията на инструкцията на МОСВ. Препоръчваме становищата и протоколите от заседанията на Програмния съвет, както и отчетите по изпълнение на ПКАВ да бъдат публични и качени на лесно откриваемо място на сайта на СО.</p>		
	<p>Ивайло Попов, Становище на Екологично сдружение „За Земята“, подкрепено от сдруженията Велоеволюция, Въздух за здраве, Горичка, „Грийнпийс“ – България, За Земята – достъп до правосъдие,</p>	<p>Планът за действие предвижда продължаване и увеличаване на информационните мерки, но не и подобряване на тяхното качество.</p> <p>Предоставянето на актуална и достоверна информация за качеството на атмосферния въздух, за предприетите мерки и политики от общината е ключово за гражданите. В Програмата се предвижда предимно продължаване на информационните мерки, но не и подобряването им, а от такова в редица случаи има нужда.</p> <p>Препоръчваме освен увеличаване на интензитета на представяне на информация на сайта на СО, периодично да се прави оценка за нейната разбираемост и възприемането ѝ от гражданите, с цел подобряване на комуникацията.</p>		<p>На интернет страницата на общината се предоставя непрекъсната, актуална и разбираема информация за гражданите относно качеството на атмосферния въздух. Предложението не съдържа конкретни предложения.</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
	Спаси София и WWF България			
	Ивайло Попов, Становище на Екологично сдружение „За Земята“, подкрепено от сдруженията Велоеволюция, Въздух за здраве, Горичка, „Грийнпийс“ – България, За Земята – достъп до правосъдие, Спаси София и WWF България	<p>В момента на страницата на СО са представени два индекса за качество на въздуха, което създава объркване у потребителите.</p> <p>Препоръчваме публикуването само на един индекс на български език и ясно обяснение какво показва той, от къде черпи данни и каква методология използва.</p>		Страницата на СО ще бъде прецизирана.
	Ивайло Попов, Становище на Екологично сдружение „За Земята“, подкрепено от сдруженията Велоеволюция, Въздух за здраве, Горичка, „Грийнпийс“ – България, За Земята – достъп до правосъдие,	<p>Важен проблем, обсъждан многократно е, че Столична община продължава да не предоставя публичен достъп в реално време до числовите стойности от измерванията. Така де факто се блокира подобряването на прогнозирането на замърсяването чрез разработената система на НИМХ, информирането на обществото чрез допълнителни приложения и изследователската работа. Препоръчваме в Програмата да се заложи достъп в реално време и до архива от измерванията на автоматичните измервателни станции.</p>		Столична община изпълнява всички ангажменти, произтичащи от законодателството за информиране на обществеността за качеството на въздуха.

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
	Спаси София и WWF България			
	Ивайло Попов, Становище на Екологично сдружение „За Земята“, подкрепено от сдруженията Велоеволюция, Въздух за здраве, Горичка, „Грийнпийс“ – България, За Земята – достъп до правосъдие, Спаси София и WWF България	<p><u>АНЕКС I</u></p> <p>към Становище на Екологично сдружение „За Земята“ подкрепено от сдруженията Велоеволюция, Въздух за здраве, Горичка, „Грийнпийс“ – България, За Земята – достъп до правосъдие, Спаси София и WWF България относно проект на Програма за управление на качеството на атмосферния въздух на Столична община за периода 2021-2026 г.</p> <p>По отношение на анализа на резултатите от измерванията и тенденциите за качеството на атмосферния въздух правят впечатление следните пропуски:</p> <p>1. За средногодишните концентрации на ФПЧ10 се отбелязва, че има ясна тенденция на намаляване на стойностите, но никъде не са изведени тенденциите чрез линейна регресия, която опростено би показала, с колко намалява замърсяването и кога може да се постигнат нормите при настоящото темпо. Препоръчваме това да бъде направено.</p> <p>2. По отношение на средногодишните концентрации на ФПЧ2.5 са отбелязани редица проблеми с данните, като най-същественят е, че за 2018 г. и 2019 г. броят на измерванията е под изискуемия минимум и съответно в нарушение на законодателството не можем да установим спазена ли е или не нормата. Не се коментират и препоръки за подобряване на системата, което според нас следва да бъде направено.</p> <p>3. Данните за азотни оксиди от АИС Младост и АИС Орлов мост не са включени. Препоръчваме да се включат.</p> <p>4. Съпоставка на средногодишните концентрации от моделирането с измерванията за 2018 г. за средногодишната концентрация на азотни оксиди спрямо аналитичните данни показва максимално отклонение на резултата от моделирането от 77.9% при допустими 30%</p>		<p><u>По АНЕКС I:</u></p> <p>1.В Програмата ясно е посочено кога могат да се постигнат нормите чрез изпълнението на предложените мерки в плана за действие.</p> <p>2. Анализите на средногодишните концентрации на ФПЧ2,5 са направени на базата на наличните официални данни от Националната система за мониторинг на КАВ. Пропуските в данните са отбелязани, но поддържането на Националната система за мониторинг на КАВ е извън компетенциите на общината.</p> <p>3. Препоръката се приема. Данните ще бъдат включени.</p> <p>4. Изискванията на Приложение 8 от НАРЕДБА № 12 ОТ 15 ЮЛИ 2010 Г. се отнасят до случаите, в които броят на измерванията в пунктовете може да се намали с 50%. Разпоредбите не третират изготвянето на Програми за КАВ. Ние се позоваваме на тях, за да можем да оценим точността за нуждите на изводите. Не е уместно за отклонение на един замърсител (който не е превишен и за него не са необходими специални мерки) в един пункт да се моделира отново, тъй като това би означавало да се манипулират данните, предоставени ни от СО. Много вероятно е след такова манипулиране да се получат отклонения за другите показатели, които да предизвикат повишаване неопределеността им.</p> <p>5. В проекта на ПКАВ е представено влиянието на климатичните особености върху състоянието на КАВ, вкл. са цитирани анализи от международно европейско изследване по този въпрос за редица европейски градове.</p> <p>6. В Плана за действие е включена мярка относно зелените коридори/клинове : „61- Sf- t- St- Mt- Lt Подобряване и разширяване на зелените коридори“</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>неопределеност за средногодишни стойности съгласно Наредба 12. Препоръчваме да се извърши моделиране, което да постигне нормативно установената неопределеност.</p> <p>5. В Програмата са посочени климатичните особености на софийската котловина - вятър, температури, наличие на инверсии и пр., но не е представена информация дали има промяна през последните години и ако има, как това се отразява на качеството на въздуха. Препоръчваме да бъде направен подробен анализ предвид, че това климатът е един от съществените фактори за натрупването на имисии от вредни вещества във въздуха. Това ще позволи предвиждане на положителни или отрицателни тенденции, както и ще служи за анализа на промените в качеството на атмосферния въздух.</p> <p>6. Има нужда и от набиране на допълнително информация за климата, ветровете, градската структура и влиянието им върху КАВ като специално внимание се обърне на зелените клинове. Препоръчваме да се предвидят мерки за събиране на необходимата информация. Необходимо е да се предвидят и мерки, свързани с устройствените планове за запазване на зелените клинове, които играят съществена роля за подобряването на качеството на въздуха в града.</p>		
	<p>Ивайло Попов, Становище на Екологично сдружение „За Земята“, подкрепено от сдруженията Велоеволюция, Въздух за здраве, Горичка, „Грийнпийс“ – България, За</p>	<p>Инвентаризацията на източниците продължава да страда от съществени слабости.</p> <p>1. Изпълнителят е променил редица емисионни фактори и предишни допускания, както по отношение на битовото отопление, така и на транспорта. На първо място не е обосновано надлежно защо са направени тези промени. На второ място, в случай че няма промяна в начина на пресмятане, промяната в емисионните фактори, следва да доведе до промяна и на количествата емисии. Данните в Таблица IV-7 на стр. 67., обаче, са същите като в предния вариант на Програмата. Отделно стои въпросът дали тази</p>		<p>По отношение на битовото отопление факторите за дърва и въглища за ФПЧ10, ФПЧ2.5 и ПАВ са практически същите. При NOx и CO бяха направени експертни допускания, при които бяха определени ЕФ, различни от средните стойности в таблиците. За обновената версия бе взето решение за всички показатели да се използват средните стойности, поради липса на достатъчно официални данни в подкрепа на направените допускания.</p> <p>При пелетите първата оценка бе направена на база на Таблица 3.44 , като бе взета най-високата стойност от доверителния интервал, поради липсата на печки</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
	Земята – достъп до правосъдие, Спаси София и WWF България	<p>таблица е необходима или е по-добре да се използва само IV-9.</p> <p>2. По отношение на транспорта не става ясно как се отчитат емисиите при автомобилите без Евро категория. Какъв емисионен фактор е използван? Защо не са представени разбивки на емисиите по категории автомобили? Такъв тип информация ще е особено полезна, не на последно място и заради въвеждането на ниско-емисионна зона, което предвижда ограничаването на автомобили на база определени категории. Препоръчваме тази информация да се включи в Програмата или отделно приложение.</p> <p>3. По какви съображения са изменени стойностите на интензивността на трафика от 300 000 мпс/ден на 400 000 мпс/ден и на общия пробег от почти 11 000 км/г на 12 000? Тези промени ще окажат съществено влияние върху емисиите, но не са обосновани. В тази връзка емисиите и от изгорелите газове, и от триенето на гуми са различни от предните варианти, но не е отбелязано коя е причината.</p> <p>4. Изцяло липсва информация за ресторанти, пекарни и други подобни обекти, които използват дърва или друго твърдо гориво за готвене и отделят емисии. Няма и мерки, които да предвидят набирането на тази информация. Препоръчваме такива да се предвидят.</p>		<p>„екодизайн“, за които са изведени стойностите. При новата версия бе взето решение да се преизчисли ЕФ на база на разликата в ефективността на конвенционални печки и „екодизайн“ при използване на дърва и същата да бъде приложена пропорционално към Таблица 3.44.</p> <p>Забележката за Таблица IV-7 е основателна. Технически пропуск на екипа да актуализира страницата. Отражена в коригираната версия.</p> <p>В описанието на инвентаризацията на емисиите от транспорта- раздел IV.1.3. „Емисии от транспорта“ от Програмата са представени съответните данни и пояснения, а именно- разпределението на автомобилите в различните Евро-категории е извършено въз основа на данните от СДВР към 31.12.2018 г., като за съответната категория автомобили са използвани отнасящите се за нея емисионни фактори за група 1.A.3.b от Ръководството „ЕМЕР/CORINAIR, Emission Inventory Guidebook, 2019 г.“. Същото е валидно и за автомобилите без Евро-категория. Тези автомобили са произведени преди въвеждането на Евро-категория- Евро 1 през 1992 г. и по тази причина нямат Евро-категория, но СДВР разполага с данни за годината им на производство и използваното гориво. Те се определят като конвенционални, като за тях Ръководството също съдържа необходимите емисионни фактори.</p> <p>Данните за МПС/ден бяха променени изцяло на основата на получената подробна допълнителна информация от СДВР за всички регистрирани автомобили в общината. Тези подробни данни ни бяха представени в хода на дискусиите по проекта на Програмата, т.е. не разполагахме с тях при изготвянето на първоначалния проект.</p>
	Ивайло Попов, Становище на Екологично сдружение „За	Предлагаме въвеждане на мярка “Провеждане на информационни кампании и дейности за насърчаване използването на велоспорта като устойчив начин на градска мобилност.” Необходимо е конкретизиране на		В Плана за действие е включена мярка за провеждане на информационни кампании за насърчаване на велоспорта:

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
	Земята“, подкрепено от сдруженията Велоеволюция, Въздух за здраве, Горичка, „Грийнпийс“ – България, За Земята – достъп до правосъдие, Спаси София и WWF България	мярката с посочване на желаните видове кампании и дейности за провеждане. Такива могат да бъдат вече заложените в ПУГМ, но не само: обучение и образование за пътна безопасност и каране на велосипед и тротинетка в градски условия – за възрастни и за ученици; изграждане на трафик градини в градските паркове или други площи; Организиране на „Ден за ходене на училище с велосипед и пеша“, „Ден за ходене на работа с колело“ др. подобни; кампании с работодатели; създаване на платформа/мобилно приложение за споделяне на маршрути от ползватели; издаване на карта с велосипедни алеи и маршрути в Столична община.		37- Sf- t- St- Mt- Lt, „Развитие на главната велосипедна мрежа на гр. София и провеждане на информационни кампании за насърчаване използването на велотранспорта като устойчив начин на градска мобилност“
	Ивайло Попов, Становище на Екологично сдружение „За Земята“, подкрепено от сдруженията Велоеволюция, Въздух за здраве, Горичка, „Грийнпийс“ – България, За Земята – достъп до правосъдие, Спаси София и WWF България	Предлагаме въвеждане на мярка “Подобряване на безопасността и комфорта на придвижване с велосипед.” Необходимо е конкретизиране на мярката с дейности, вече заложените в ПУГМ, но не само: изграждане на успокоени зони за движение до 30 км/ч в ЦГЧ и в кварталите; реконструкция на съществуващи велосипедни алеи и ленти за въвеждане в съответствие със стандартите за безопасност и удобство (вкл. разширяване, корекция на настилки, отделяне от автомобилно и/или пешеходно движение); реконструкция на опасни кръстовища – зони за изчакване на велосипедисти, осигуряване на видимост, осигуряване на велосипедни пътеки за пресичане, създаване на обезопасителни острови, намаляване радиуса на бордюрните криви и др.; подобряване проходимостта на съществуващи велосипедни маршрути – преодоляване на тесни места, линейни бариери като жп линии, реки, тежка автомобилна инфраструктура; създаване на „училищни улици“ - временна организация на движение в начало и край на учебен ден в зони около училища със забрана за движение на автомобили и улесняване на деца и родители за достъп до училище пеша и с велосипед; изготвяне и приемане на стандарти за велосипедна инфраструктура – за проектиране и изпълнение на добри практики за безопасност и удобство		Предложението не се отнася пряко до проекта на Програмата за КАВ. Предложенията са включени под различна форма в ПУГМ.

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		за велосипедно движение, за маркировка и сигнализация на велосипедни трасета, които стандарти да се прилагат навсякъде на територията на Столична община.		
	Ивайло Попов, Становище на Екологично сдружение „За Земята“, подкрепено от сдруженията Велоеволюция, Въздух за здраве, Горичка, „Грийнпийс“ – България, За Земята – достъп до правосъдие, Спаси София и WWF България	Предлагаме въвеждане на мярка “Развитие на допълваща велосипедна инфраструктура и услуги – паркинги за велосипеди и интегриране с масовия градски транспорт.” Възможността за удобно и безопасно паркиране на велосипеди, както и за комбинирани пътувания велосипед плус градски транспорт са ключови за избора на този вид придвижване. Необходимо е мярката да се конкретизира, като се заложат индикатори за осигуряване на велосипедно паркиране от всички предвидени в нормативната уредба класове и типове – за кратковременно и дълговременно съхранение на велосипед, закрити и открити велопаркинги, с ограничен достъп и за свободно ползване и др., както и да се осигури наличие на велопаркиране при всички видове обществени сгради, пазари, транспортни възли, производствени, офис и жилищни сгради в съответствие с нормативните изисквания за брой велосипедни паркоместа в различните обекти. Това ще гарантира развитието на велосипедното паркиране заедно с развитието на веломережата на територията на Столична община.		Предложението се приема като мерки : 37- Sf- t- St- Mt- Lt 38- Sf- t- St- Mt- Lt 39- Sf- t- St- Mt- Lt ще бъдат допълнени в съответствие с предложението.
	Ивайло Попов, Становище на Екологично сдружение „За Земята“, подкрепено от сдруженията Велоеволюция, Въздух за здраве, Горичка, „Грийнпийс“ – България, За	Система за отчет и контрол Планът за действие към Програмата страда от съществени недостатъци, които го правят инструмент, който не може да послужи за качествен контрол на изпълнението на Програмата. Непълнотите в плана ще имат за резултат демотивиране на администрацията за действително изпълнение на заложените дейности. Не е изключено в края на действие на Програмата да сме изправени пред ситуация, в която заложените дейности да не бъдат изпълнени, и да не е ясно кой какво е направил, и най-важното – кой какво е пропуснал да направи. Тъй като в Програмата е отчетено, че огромната част от		За всяка мярка е посочено в какъв период ще се изпълнява и съответно ще се прави отчет за напредъка всяко тримесечие и годишно. Изразходените средства през съответната година за изпълнението на дадена мярка не са важен елемент от изпълнението на програмата и няма да доведе до по-добро изпълнение на мерките, а ще натовари с административна тежест системата за отчет и контрол. Информация за всички сключени и изпълнени договори и сега е публична и се представя съгласно Закона за обществените поръчки.

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
	Земята – достъп до правосъдие, Спаси София и WWF България	<p>замърсяването с ФПЧ се дължи на битовото отопление с дърва и въглища, бележките ни са насочени основно към онези дейности, които целят намаляването на замърсяването на атмосферния въздух с източник битово отопление.</p> <p>1. За немалка част от дейностите не са предвидени междинни резултати/показатели за изпълнение в края на всеки един от двугодишните периоди. Това според нас е предпоставка за бездействие в първите две третини от действието на Програмата. Затова предлагаме там където няма видима пречка за това, да бъдат предвидени междинни показатели за изпълнение на дейностите – примерно в края на всеки двугодишен период.</p> <p>2. Също така, в задаващата се обстановка на бюджетни рестрикции, наложени от свиването на дейността на бизнеса в рамките на страната, включително и на територията на СО препоръчваме в периодичните отчети да се посочва какви финансови средства са били похарчени за изпълнение на дейностите, предвидени в Програмата и плана за действие, като се направи връзка между похарчените средства и постигнатите резултати.</p> <p>3. Предлагаме договорите, споразуменията, съгласуванията и документите, удостоверяващи изпълнението на всички мерки, предвидени в Програмата да бъдат публично достъпни и качени на интернет страницата на СО. Там, където се съдържа конфиденциална информация или лични данни документите да бъдат публикувани след премахване на конфиденциалната информация или личните данни, като от СО извършат тест за наличието на преобладаващ обществен интерес от разкриването на информацията.</p> <p>4. На периоди, подходящи за съответните дейности, но не по-големи от един месец да бъдат изготвяни отчети за осъществяването на периодичните дейности (като например машинното миене на улиците или извършването на проверки и инспекции). Отчетите да бъдат</p>		<p>Относно периодичността на отчетите – Столична община изготвя и публикува отчети много повече от нормативните изисквания в унисон с политиката на общината за възможно най-пълно информиране на гражданите за политиките си по качество на въздуха, не само веднъж годишно, а на всяко тримесечие.</p> <p>Отчетите се представят на тематичното ниво на интернет страницата на общината.</p> <p>Относно предложението за изготвянето на планове за изпълнение на мерките - В рамките на планиране на текущата си дейност администрацията на Столична община, нейните отделни звена и експерти планират и разпределят задачите и планират действията си в оперативен порядък в изпълнение на приетите от общинския съвет решения, включително за изпълнение на мерките от одобрени програми.</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>публикувани на интернет страницата на СО по начин, който ще позволи лесното намиране и справка с отчетите.</p> <p>5. На периоди, подходящи за съответните дейности, но не по-големи от един месец да бъдат изготвяни отчети за осъществяването на периодичните дейности (като например машинното миене на улиците или извършването на проверки и инспекции). Отчетите да бъдат публикувани на интернет страницата на СО по начин, който ще позволи лесното намиране и справка с отчетите.</p> <p>6. Някои от мерките са с определен краен срок за изпълнение, но без посочени срокове за изпълнение на отделните дейности в рамките на една и съща мярка. Препоръчваме изготвяне на планове за изпълнение на тези мерки, където подробно да бъдат предвидени срокове за изпълнение на дейностите, включени в съответната мярка. Препоръчваме тези планове за изпълнение на съответните мерки да бъдат приети в шестмесечен срок от приемането на Програмата.</p>		
	Ивайло Попов, Становище на Екологично сдружение „За Земята“, подкрепено от сдруженията Велоеволюция, Въздух за здраве, Горичка, „Грийнпийс“ – България, За Земята – достъп до правосъдие, Спаси София и WWF България	<p><u>АНЕКС II</u></p> <p>към Становище на Екологично сдружение „За Земята“ подкрепено от сдруженията Велоеволюция, Въздух за здраве, Горичка, „Грийнпийс“ – България, За Земята – достъп до правосъдие, Спаси София и WWF България относно проект на Програма за управление на качеството на атмосферния въздух на Столична община за периода 2021-2026 г.</p> <p>Препоръки по мерките, изложени в Приложение № 15 - План за действие към комплексната програма за подобряване качеството на атмосферния въздух на територията на СО за периода 2021-2026 г.</p>		<p><u>По АНЕКС II</u></p> <p>Отговорът на коментарите и предложенията от Анекс II към Становището е включен в Приложение 1 към настоящата обобщена таблица с отговори.</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
13.	Иван Чакърров, кмет на район „Красна поляна“	<p>Предлагаме следното:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ограничаване на сивия сектор в търговията с вторични суровини и нелоялната конкуренция в този бранш, с акцент върху търговията с черни и цветни метали; - Да спре изсипването и кражбите на отпадъци от кофите за тяхното събиране, което е пряко обвързано и с ППС с животинска тяга /каруци/; - Пунктовете за вторични суровини да бъдат преместени само в промишлени или складови зони; - С цел ограничаване на нерегламентирано изгаряне на открито на отпадъци, предаването и приемането на кабели, електропроводници, елементи от електронната съобщителна инфраструктура, гуми и други, да се извършва с изолационните им обвивки и/или пунктовете за вторични суровини, да се задължат с изграждане на инсталации за регламентираното им изгаряне. 		<p>Предложенията имат индиректно отношение към въпросите за КАВ, но са важни и ще бъдат обсъдени допълнително.</p> <p>Последното предложение се отнася до национална нормативна уредба.</p>
14.	Мертол Шахин	<p>Вземам участие в консултацията по програмата за качество на въздуха на София, с надеждата, че моят глас ще бъде чул.</p> <p>Настоявам отоплението на твърдо гориво да бъде забранено още за зимния сезон 2021-2022.</p>	По електронна поща	В проекта на Програмата за КАВ е предвидена подобна мярка – забрана за изгаряне на дърва и въглища чрез въвеждане на нискоемисионна зона за битово отопление в случай, че гражданите не се възползват от възможността да подменят безплатно старите си отоплителни уреди по програми на Столична община, финансирани от европейски програми.
15.	Анастасия Драева	<p>Моите сигнали до момента не дадоха реални резултати във връзка с дискутираната днес тема. А именно забрана за паркиране на МПС в тревни площи, кални площи, междублокови пространства неорганизирани за паркинзи, независимо дали тези места са частни или общински терени.</p> <p>Обществения интерес и чиста градска среда трябва да бъдат поставени над интереса на незаконно, нерегламентирано паркиране и съответно замърсяване на общинските улици, и съответно липсата на почистването</p>	По електронна поща	Поставеният въпрос е много важен, поради което е въведена забрана за паркиране на МПС в зелени площи на територията на общината. Контролните органи на общината извършват непрекъснати проверки и на нарушителите се налагат глоби. В проекта за ПКАВ е предвидена мярка за контрол за паркирани автомобили в зелени площи и информация за резултатите от контрола се представят на обществеността периодично.

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>им от отговорните институции и изобщо липса на проблем според тях.</p> <p>Примерите са от моето обкръжение, където ежедневно ставам свидетел на замърсяване на градска среда, кални улици, прах и мръсен въздух.</p> <p>Сигналите със снимки, които няколко пъти отправям са от ж.к. младост 1, бл. 148 и 150. Добре личат калните коловози, съответно мръсната улица и прахта, която се вдига до нашите домове ежедневно!</p> <p>Но това не е изключение, а правило!</p> <p>А вечерта колите стават поне 10 броя!</p>		
16.	Ивайло Стоилов	<p>1. Въпросът ми е, тъй като няма инфо но той е очевиден: при увеличен брой туристи за басейни конкретно Банкя лятото няма къде да се паркира. Предлагам почивните дни да бъде увеличен транспорта от София към планина Витоша или до Кокалянско ханче, Банкя, където има басейни или планински курорти и в целия град през работните дни; предлагам да се създаде нов автобусен гараж, който да назначи 150 дълги автобуса и 100 къси автобуса и да могат да се увеличат (подсилат) автобусни линии: линия 111 вместо 28-21-25-8 да стане на 35-28-35-10, линия 310 10-6-10-4, да стане 15-10-15-5 и други линии в София да бъдат подсилени и ще се създаде възможност за нови автобусни линии което ще доведе до по малко ползване на автомобили. Това е една ефективна мярка като повечето автобуси са електрически и газови</p> <p>2. Достъп в отворена форма до общинските данни за околна среда – емисии във въздуха, енергийно потребление, загуби и източници, води, транспорт, въглеродни емисии, за повече прозрачност и възможност за упражняване на граждански контрол по изпълнението на мерките от програмата за въздуха и други стратегически документи.</p>	По електронна поща	<p>1. Столична община осъществи и планира да осъществи значими и мащабни проекти, които да направят обществения градски транспорт по-привлекателен вместо ползването на лични автомобили. Мерките са разнообразни и се отнасят до разширяване на метро линиите, оптимизиране на маршрутите на градския транспорт за да са по-удобни и достъпни за гражданите, въвеждане на по-модерен и екологичен транспорт.</p> <p>Що се отнася до конкретните ви предложения – те ще бъдат предоставени на ЦГМ, за да се анализира тяхната приложимост.</p> <p>2. Предложението е принципно и не съдържа конкретика. Столична община предоставя голям обем информация на гражданите. В анализите на програмите, приети от СОС са представени многообразни данни и анализи на данните.</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
17.	Димитър Дизов	<p>Спрете безразборното строене на високи сгради, спрете презастрояването. Обърнете внимание на зелените клинове на София, които позволяват да бъдат унищожавани и които са белите дробове на София и осигуряват течения с приток на чист въздух.</p> <p>Запазването и развитието на клиновете трябва да бъде един от основните приоритети на Столичната администрация. За днешния динамично развиващ се град, Зелените клинове са един от основните фактори за добра среда на обитаване. Те са създадени и съществуват по поречията на реките, стичащи се от пл. Витоша и пл.Люлин. Те оформят зелени зони по поречията, стигайки до централните градски части и образувайки основните паркове около себе си. По този начин се създава връзка с планината. Стичащата се вода завихря въздуха и го сваля по устията на реките до града. Зелените клинове са белите дробове на София. Те филтрират и доставят чистия въздух на града.</p> <p>Зелените коридори в града са общо седем и в исторически план са част от замисъла за София да бъде "град-градина".</p> <p>Могат да бъдат класифицирани по следния начин:</p> <p>1. Територии по поречието на река Искър, разположени в райони "Искър", "Младост" и "Панчарево", включващи парк на Летище София и парк музей "Врана", и включени в обхвата на тематичен парк "Искър"; 2. Територии по поречията на реки Кална, Дълбоката и Банишка, разположени в райони "Младост", "Панчарево" и "Витоша", включващи проектна територия на "Източен парк" и парк "Камбаните", и включени частично в обхвата на тематичен парк "Студентски"; 3. Територии по поречията на реки Рекмарица, Старата, Сухата и Копаница, разположени в райони "Студентски", "Младост" и "Витоша", включващи парк "Въртопо"; 4. Територии по поречията на реки Слатинска и Драгалевска, разположени в райони "Средец", "Изгрев", "Лозенец" и "Витоша", включващи парк "Борисова</p>	По електронна поща	Въпросът за зелените коридори е много важен поради което в Плана за действие към ПКАВ е предвидена специална мярка за зелените коридори.

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>градина", и частично включени в обхвата на тематичен парк "Зелена памет на София"; 5. Територии по поречието на реки Перловска и Дреновичка, разположени в райони "Триадица" и "Витоша", включващи "Южен парк", Ботаническа градина на Българска академия на науките и резиденция "Бояна", частично включени в обхвата на тематичен парк "Витошки"; 6. Територии по поречието на реки Владайска и Докул дере, разположени в райони "Възраждане", "Красно село", "Витоша" и "Овча купел", включващи парк "Възраждане" и парк "Овча купел", частично включени в обхвата на тематичен парк "Витошки"; 7. Територии по поречието на реки Суходолска и Стубела, разположени в райони "Илинден", "Красна поляна", "Люлин" и "Овча купел", включващи "Западен парк", и частично включени в обхвата на тематичен парк "Жива вода".</p> <p>Основна характеристика на всички описани групи територии е, че са организирани около повърхностни водни тела, протичащи от Витоша през територията на София. Според резултатите от анализа запазването на тези имоти като зелени е от изключително значение и необходимост за бъдещето на столицата.</p> <p>Другите важни елементи, които са важни за градската зелена система и се анализират в изследването логично са градините в централната градска част, междублоковите пространства, детските площадки и гробищните паркове.</p> <p>На база на цялата анализирана информация и исторически преглед от "Визия за София" констатираме, че Столичната община притежава голямо богатство предвид заобикалящите я планини.</p> <p>Изследването още обхваща важноста от "визуалните коридори" към планина, които дават възможност за визуален контакт с Витоша. Това обаче не винаги се има предвид от общината, поради което инициативата предлага на общинарите да прецизират зоните със статут</p>		

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>на СМф (Смесена много-функционална зона)" и да бъдат обследвани визуалните коридори към планината.</p> <p>Източници:</p> <p>https://vizia.sofia.bg/wp-content/uploads/2019/02/Zeleni_klinove_OS_step3.pdf</p> <p>https://www.greenlinesofia.com/post/%D0%B7%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D1%82%D0%B5-%D0%BA%D0%BB%D0%B8%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%B5-%D0%B1%D0%B5%D0%BB%D0%B8%D1%82%D0%B5-%D0%B4%D1%80%D0%BE%D0%B1%D0%BE%D0%B2%D0%B5-%D0%BD%D0%B0-%D1%81%D0%BE%D1%84%D0%B8%D1%8F</p>		
18.	Ангел Баръмов	<p>По данни от едно заседание на Столичния общински съвет през 2015 година, годишно в София се изгарят около 400 000 тона дърва. При средна пепелност на дървата около 2% и средно изхвърляне на твърди частици с изгорелите газове от битовите печки, равно на 1/4 от пепелността на горивото, в София през отоплителния период се изхвърлят около 2 000 тона прахови частици = 1 килограм болестотворен прах на всеки жител. При около 150 дни отоплителен период, на всеки жител на София се падат по около 7 грама прах на денонощие. Поради голямата площ на София и нейното разположение в котловина, немалка част от този прах не може да бъде отнесена от вятъра извън града и се разстила в приземния слой въздух на града, особено при безветрие и мъгла.</p> <p>Народът в София трябва да поиска от общинската управа да създаде едно общинско дружество за сушене на дърва за битово отопление. Дървата трябва да се изсушават до почти минимална влажност (около 5%) . Това се налага, за да се постигне възможно най-малко замърсяване на въздуха при изгарянето им. Според информация на експерти от Министерството на околната среда, ако за битово отопление се горят сухи дърва, фините прахови частици във въздуха са с около 40% по-малко. След старта</p>	По електронна поща	<p>Въпросът с влажността на дървесината е много важен и общината прилага мерките от нейни компетенции по Наредбата №6 за изискванията и контрола върху дървесината, която се използва за битово отопление В проекта на Програмата за КАВ са предвидени също мерки за прилагане на Наредбата №6 за изискванията и контрола върху дървесината, която се използва за битово отопление.</p> <p>По отношение на предложението за термична газификация на боклука– ЕК одобри проект на Столична община за оползотворяване чрез използването на енергия от модифицирано гориво, произведено от отпадъци, генерирани на територията на Столична община.</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>на сушилната инсталация, всички търговци на дърва в София трябва да бъдат задължени да продават само изсушени дърва.</p> <p>Необходимата енергия за сушенето на дървата е около 1/6 от топлинната енергия на дървата. Вместо да се изгаря 1/6 от дървата, за да се изсушат останалите 5/6 от дървата, необходимата топлина би могла да се получи чрез термична газификация на част от боклука на София близо до завода за механично третиране на отпадъци край село Яна, район „Кремиковци”, пречистване на получения газ и изгарянето му в сушилната инсталация.</p> <p>Останалата част от боклука на София би могла също край село Яна да се превръща чрез термична газификация в чист горим газ, който по тръбопровод ще се доставя в ТЕЦ София-Изток. Така ще се избегне опасността от замърсяване на въздуха на София при планираното изгаряне на боклука в ТЕЦ София. Ще се избегнат също и големите допълнителни разходи за превозване на боклука и на пепелта.</p>		
19.	Явор Петков	<p>Конкретната ми препоръка е приоритетите на програмата да бъдат най-ефективните мерки за ключовите източници на замърсяване и това да бъде отразено и в предвидения бюджет.</p> <p>По отношение на вида мерки, предлагам следните:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Въвеждане на изключително строг контрол върху фирмите предоставящи ГТП (Годишен технически преглед). Във всички европейски държави, този контрол и абсолютно безупречен и автомобили с над определена норма на вредни газове, не биват допускани на платното, не им се издава стикер, или биват спорани от движение. Фирми нарушаващи тези строги изисквания и трябва да бъдат сериозно санкционирани или затваряни. В България - ГТП е яма за пари. Просто такса. 	По електронна поща	<p>Техническият контрол на МПС се извършва от институция извън системата на СО. Независимо от това общината е правила многократни срещи с компетентните институции за решаване на поставените от Вас въпроси.</p> <p>Нормативната уредба относно старите автомобили и тяхното изкупуване и предаване за рециклиране е уредено от национална нормативна уредба, която Столична община прилага в рамките на компетенциите си.</p> <p>Контролът върху вноса на стари автомобили и политиката в тази връзка е въпрос, който се решава на национално ниво.</p> <p>В проекта на Програмата за КАВ са предвидени мерки за развитие на пешеходните зони както в ЦГЧ, така и в други квартали на София.</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>- Програма на общината за изкупуване на стари автомобили (или автомобили спрени от движение) от гражданите.</p> <p>- Контрол върху вноса на стари автомобили. В България вече има повече автомобили отколкото хора.</p> <p>- Проект за преустрояване на една централна улица във всеки квартал в пешеходна. Всеки квартал трябва да има своя малка "Витошка". Така ще намалее трафика, и ще има повече място за отдих и разходка</p> <p>С уважение и надежда, че и Вас Ви е грижа за здравето на хората</p>		
20.	Юлианна Никифорова	<p>Всички ние, гражданите на София, страдаме от замърсен въздух.</p> <p>Причините са много. На първо място е трафикът на многомилионния град.</p> <p>В пряка зависимост с него е нерешеният проблем за паркиране.</p> <p>Според ЗУТ, чл 43 - необходимите места за паркиране могат да бъдат осигурени и в свободната дворна площ. Цитираният текст не посочва регулаторни ограничения, например - близост до апартаментите, брой на колите, мин. обща площ. Така вместо в помощ , той действа в ущърб на гражданите и тяхните интереси. Това е и нашият случай.</p> <p>Живея на ул.Бузлуджа 66, София, парцел 12 от кв. 382, в партерен апартамент на 1м . височина от вътрешен двор. Апартаментът е избран специално от нас, наследниците, поради близостта му с двора /след отчуждаване на къщата/. Статутът на двора е градина. След 1970г. дворът е превърнат в паркинг. С решение 1166 , дело 2868 ВС забранява паркирането на коли в двора. От 2019 г. нов домоуправител на ЖК, започва да паркира колата си, последван от живущите. Той се позовава на посочения чл. 43 от ЗУТ. Ползването на дворовете за паркинги, без</p>	По електронна поща	Поставеният от Вас въпрос е важен, но е частен конкретен казус и не може да бъде решен чрез Програмата за КАВ на Столична община.

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>регулаторни изисквания нарушава интересите ми на собственик, застрашава здравето и нарушава хигиенни и здравни норми, особено за партерните етажи. Настоявам за изискване на специално разрешение за превръщането на дворовете в паркинги, които да бъдат издавани след запознаване с всеки конкретен случай и след измерване на прахови частици и шумови норми.</p> <p>Дворовете на стара София са част от дихателната система на града ни и една достойна кауза на всеки неин управник.</p>		
21.	Александър Георгиев	<p>Вярвам, че към сегашните мерки като минимум е необходимо още:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Забрана за употреба и търговия с въглища на територията на Софийската котловина. Въглищата нямат бъдеще, ако целим здравословна среда. Социално слабите домакинства могат да се компенсират с директни плащания срещу ангажимент за отопление с електричество или отстъпка от сметките за ток, знак на входа на домакинството тип "отопление на електричество" с цел упражняване на контрол от съседите/властите и гореща линия в случай, че коминчето на домакинството пуши; 2. Санкции срещу горене на дрехи, пластмаси и други ужасно смърдящи при горене материали (частната собственост е неприкосновена, но въздухът е на всички и това дава основание за контрол на това какво излиза от частната собственост); 3. Информационни кампании срещу употребата на дизелови МПС за къси разстояния и в централните части на града. Много хора не са наясно, че: дизеловите двигатели загряват по-бавно; докато загреят, харчат повече гориво и съответно - замърсяват повече въздуха; изгорелите им газове са най-отровни в сравнение с всички други типове двигатели; 4. Натиск срещу съседните на София ТЕЦ-ове и инсталации за горене на отпадъци с оглед намаляване и 	По електронна поща	<ol style="list-style-type: none"> 1.В Програмата за КАВ са предвидени мерки за постепенно преустановяване на употребата на въглища за отопление. 2. В проекта на ПКАВ се предвижда мярка, която да осигури контрол за нерегламентирано изгаряне на отпадъци и други неразрешени материали. Непрекъснат контрол се осъществява в момента и се налагат санкции съгласно правомощията на общината. 3.В проекта на Програмата за КАВ е предвидена мярка за ограничаване навлизането на стари дизелови автомобили в ЦГЧ чрез въвеждане на нискоемисионна зона за транспорта. 4.На територията на общината няма ТЕЦ на въглища, а контролът върху ТЕЦ на въглища извън територията на Столична община и спазване на екологичните норми е от компетенциите на МОСВ/РИОСВ.

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		спиране на емисиите им. Светът се променя бързо и ако ние не заменим ТЕЦ-овете с ВЕИ, ще бъде по-добре да се погрижим за здравето си като внасяме енергия от чужбина.		
22.	Неда Сотирова – позиция на 37 граждани от район „Красна поляна“	<p>Ние граждани от район Красна поляна ежедневно виждаме въздуха, който дишаме, поради което сме силно заинтересовани от новата Програма КАВ 2021-2026 и бихме искали да изразим нашите коментари свързани с нея.</p> <p>1. Считаме, че цялостния анализ и някои изводи в програмата не са коректни, което се дължи на ограничението, произтичащо от самите входни данни, които се базират само на 7-те станции, поддържани ИАОС, и не обхващат достатъчно добре други проблемни райони в столицата. Затова предлагаме следните две неща:</p> <p>- В най-скоро време да се върне станцията на МОСВ на Орлов мост, защото от 4 години в центъра на столицата няма измервателен уред.</p> <p>- Веднага щом станциите на СО по програма AIRTHINGS бъдат калибрирани, след 4 сезона, както се твърди в самата програма КАВ 2021-2026, данните им да бъдат включени в анализа, като програмата се преработи съобразно тях.</p> <p>2. Освен това нерегламентираното изгаряне на отпадъци не присъства по никакъв начин в програмата като фактор за замърсяване на въздуха, а в мерките е само бегло споменато. Нерегламентираното изгаряне на отпадъци на открито и закрито е изключително сериозен проблем за район Красна поляна, но и за доста други райони на София и със сигурност оказва негативно влияние на въздуха в града като цяло. Това, че има такова превишаване е ясно видимо освен с просто око/ нос, също от сензорите на AirBG, но и от новите сензори на СО по програма AIRTHINGS. Превишаванията за ФПЧ10 и ФПЧ2.5 надхвърлят повече от 10 пъти пределно допустимите им</p>	По електронна поща и чрез деловодство	<p>Констатациите за анализите и изводите са от най-общ порядък и не могат да бъдат коментирани.</p> <p>Местоположението на станциите за мониторинг на КАВ от Националната система е извън правомощията на Столична община.</p> <p>Данните от станциите на СО по програма AIRTHINGS ще бъдат ползвани като се има предвид спецификата на тези уреди, чиято основна цел е да дават допълнителна информация за КАВ в райони, в които няма станции от Националната система. В проекта на Програмата за КАВ това е отбелязано.</p> <p>Столична община извършва непрекъснат контрол за нерегламентирано изгаряне на отпадъци и налага санкции на нарушителите и прилага и други мерки за предотвратяване на нарушенията. В програмата са заложили мерки относно контрол за нерегламентираното изгаряне на отпадъци.</p> <p>Оценките на качеството на атмосферния въздух и тенденциите в проекта на Програмата за КАВ се основават на официалните данни, които се докладват до ЕК.</p> <p>По отношение на въпросите за използваните данни от социологическото проучване:</p> <p>1. Съгласно методологията на социологическото проучване, то е реализирано въз основа на стратифициран двустепенен гнездови подбор. Планирана е подсилена извадка за изследване на 6130 пълнолетни лица, разпределени в 613 гнезда на територията на град София, по 10 изследвани лица във всяко гнездо. Извадката е реализирана чрез случаен подбор в рамките на предварително зададените</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>норми с регистрирани стойности от 300 мкг/м³ през летния период и 1000 мкг/м³ през зимния сезон.</p> <p>В р-н Красна поляна има множество незаконни сметища, които се палят регулярно с цел прочистването им или за изгаряне на гуми и кабели с цел връщане на вторични суровини. Районът отстои само на около 3 км от идеалния център на София и това регулярно и ударно замърсяване много бързо се пренася в центъра на града, както и в други квартали. По повод на това е направена жалба за лошия въздух, подкрепена от над 1500 граждани, която е адресирана до 11 институции, като една от тях е СО. Входящият ѝ номер до СО е следният: СОА19-ГР94-6223 (1).</p> <p>По време на общественото обсъждане на програмата на 11 декември попитахме вашия експерт консултант за ПКАВ – г-н Катраджийски, защо нерегламентираното изгаряне на отпадъци не присъства в програмата и защо не е включено в мерките. Отговорът беше, че не е включено в мерките, защото това така или иначе е уредено чрез закон и било трудно да се каже в самите мерки „спазвайте закона“. Това обаче за нас категорично не е аргумент. След като има такъв наличен проблем при това доста сериозен, би следвало той да е отразен както в програмата, така и в мерките към нея. Затова ние държим да бъде направена корекция и в двата документа.</p> <p>Нещо повече настояваме да има по-ефективен контрол върху изгарянето на отпадъци, защото към този момент той категорично не е ефективен и също най-замърсяващите горива – отпадъчни дрехи, гуми, пластмаса и масла да бъдат забранени не само на хартия. Нашите конкретни предложения свързани с това са следните:</p> <p>- Разчистване на сметищата - да се разчистят сметищата, след което да се залесят и да се контролира тяхното състояние - евентуално чрез ограждането им кв. Факулетета.</p>		<p>координати на гнездото, дефинирани по район, улици, жилищни комплекси и конкретни номера на блокове. Десетте респонденти задължително са интервюирани в рамките на зададените координати на гнездото, посочени в извадката. Подборът на конкретния респондент е извършен при спазване на следните изисквания – в домакинството, живеещо на адреса от координатите на извадката, е интервюирано само по 1 лице от конкретното домакинство, което е негов постоянен член; има навършени поне 18 години и е адекватно. Информацията е събрана чрез допитване с пряко стандартизирано интервю (face to face) в дома на респондента.</p> <p>2. В рамките на кв. Факултета са били включени 2 гнезда или 20 респонденти</p> <p>3. В социологическото проучване са посетени имоти с административен адрес, поради което информация от незаконно живеещи в квартала жители не е включена в изследването.</p> <p>Въпросите относно новите сензори на СО по проекта AIRTHINGS са представени в проекта на Програмата за КАВ.</p> <p>В проекта на програмата за КАВ са включени мерки за контрол на нерегламентирано изгаряне на отпадъци в съответствие с правомощията на Столична община по нормативната уредба.</p> <p>Предложенията по т.5 не са директно свързани с Програмата за КАВ и ще бъдат обсъдени допълнително, а последното предложение по т.5 е извън компетенциите на Столична община, тъй като се отнася до национална нормативна уредба.</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>- Камери и табели – да бъдат поставени камери на самите сметищата или входовете към тях, придружени и с табели, на които е указано, че има видеонаблюдение.</p> <p>- Постоянна общинска/ районна полиция – район Красна поляна има нужда от поне 2-ма души общински полицаи, които да контролират районите около сметищата и Виетнамските общежития. Това искане вече е отправено към СО с писмо със следния входящ номер: СОА19-ГР94-6223/15/12.10.2020. След което СО го е препратила към Началник звено общинска полиция, но за съжаление все още нямаме отговор на него.</p> <p>Молим и да ни информирате какво се случи с планираното още в края на миналата година инкриминиране на горенето на отпадъци?</p> <p>3. Друго нещо, което считаме, че не е коректно в предоставения анализ в Програмата КАВ 2021—2026 е оценката на това с какво се отопляват жителите на кв. Факултета. Според данните от социологическото проучване, цитирани в програмата, 80% от жителите се отопляват на ток и едва 20% са на дърва и въглища. Бихте ли отговорили на три въпроса, свързани с това, за да сме сигурни, че данните са представителни за общността населяваща кв. Факултета и също, че базата за анализ е достатъчна, за да могат да се обобщят тези цифри:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Какъв е бил методът за събиране на тези данни? - Колко души от кв. Факултета са били анкетирани? - Дали в тези обобщителни данни са взети предвид и незаконно живеещите в квартала, които както знаете не са никак малко? <p>4. Освен това считаме, че има и една съществена неточност в основните изводи от програмата. На стр. 121 се твърди, че през „летните месеци, през последните години, почти няма превишавания“ на нормите за Столична община. Това категорично не е вярно, защото София страда много и през лятото от лош въздух и в</p>		

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>частност район Красна поляна. Като доказателство за това можете да погледнете станциите от район Красна поляна – станцията по програма AIRTHINGS на бул. Александър Стамболийски – Западен парк, а също и тази на AirBG - сензор с номер 12802.</p> <p>5. И последно, но не и по значение е това, че настояваме мерките, които р-н Красна поляна е предложила за включване към тази програма да бъдат реално добавени в нея, защото те в момента никъде не присъстват. За справка вижте писмо от район Красна поляна до зам.кмет г-жа Билева с изх. номер към РКП20-ВК08-855-(1). Това са 5 съществени неща, чието добавяне в мерките под една или друга форма, считаме че ще промени ситуацията в района ни към значително по-добро по отношение качеството на въздуха и настояваме те да бъдат добавени. За Ваше удобство ги изреждаме по-долу, но освен това прилагаме прикачено и копие от писмото на р-н Красна поляна.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ограничаване на сивия сектор в търговията с вторични суровини и нелоялната конкуренция в този бранш, с акцент върху търговията с черни и цветни метали; - Да спре изсипването и кражбите на отпадъци от кофите за тяхното събиране, което е пряко обвързано и с ППС с животинска тяга /каруци/; - Пунктовете за вторични суровини да бъдат преместени само в промишлени или складови зони; - С цел ограничаване на нерегламентирано изгаряне на открито на отпадъци, предаването и приемането на кабели, електропроводници, елементи от електронната съобщителна инфраструктура, гуми и други, да се извършва с изолационните им обвивки и/или пунктовете за вторични суровини, да се задължат с изграждане на инсталации за регламентираното им изгаряне. 		
23.	Филип Алексиев	Бих искал да Ви обърна внимание на някои съществени слабости в Проекта, които значително ще ограничат шансовете на Столична община успешно да се справи с	По електронна поща	1. В проекта на програмата за КАВ въпросите относно замърсяването от дизеловите автомобили са адресирани както в аналитичната част, така и в самата програма за

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>нетърпящия отлагане проблем с чистотата на въздуха в София.</p> <p>1. Анализът в частта „Автотранспорт“ е непълен и не отчита важни специфични обстоятелства, съответно предложените мерки са недостатъчни за постигане на поставените цели.</p> <p>Не е отчетено влиянието, което трафикът оказва върху замърсяването непосредствено около самата улична мрежа, където интензивното движение в градската среда създава изключително високи и опасни за човешкото здраве концентрации на вредни газове и прахови частици. През последните години с рязкото нарастване на дизеловия автопарк този проблем съвсем се задълбочи. Не малка част от старите дизели при всяко подаване на газ бълват черни облаци от сажди. Още повече, че според изследванията на Световната здравна организация и много други авторитетни научни организации, единствено дизелът от автомобилните горива е класифициран като канцероген и то от първо (най-опасното) ниво.</p> <p>В тази връзка Ви предлагам в Програмата да бъдат включени и приложени на практика следните мерки:</p> <p>- Спешна законодателна инициатива (например чрез МОСВ или някой от местните депутати) за промяна на Закона за местните данъци и такси, която да даде на общините право по своя преценка да облагат регистрираните МПС- та на тяхна територия и според вида на използваното гориво. По този начин ще се даде инструмент в ръцете на общините чрез икономическа мярка да регулират (ограничат) нарастването на престарелия дизелов автопарк. В този случай, популистки аргументи от рода на това, че хората са бедни биха били крайно несериозни и непрофесионални. Например – елементарните калкулации показват, че експлоатацията на автомобил на газ е по-евтина в сравнение с този на дизел, а замърсяването е в много пъти по-малко;</p>		<p>КАВ. Предложенията са извън компетенциите на общината.</p> <p>2. В програмата за КАВ ясно е направено разграничение между антропогенните източници на замърсяване на територията на общината и регионалния фон от други източници. В програмата за КАВ се включват мерки, които общината може да приложи като компетентност и не включва мерки, върху които не може да влияе и контролира, тъй като ще бъдат неизпълними.</p> <p>3. В проекта на Програмата за КАВ са предвидени мерки за въвеждане на забрана за изгаряне на дърва и въглища в случай, че домакинствата не се възползват от безплатната подмяна по проекти, които се осъществяват и ще се осъществяват от общината.</p> <p>Енергийните помощи и енергийната бедност са много важна тема, но са от компетенциите на МТСП и следва да се решат на национално ниво. Въпреки това общината води диалог и дава предложения до министерството във връзка с енергийните помощи и тяхното „позеленяване“.</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>- Налагане на ефективен контрол върху годишните технически прегледи и пунктовете/сервизите, които ги извършват с цел спиране на масовите измами при замерване на вредните газове. Съответно, чрез инициране на промени в нормативната база, да се даде възможност на общинските власти да санкционират, включително затварят пунктовете/сервизите, които си позволяват да мамят при извършването на годишните технически прегледи;</p> <p>- Съвместни екипи на общината и КАТ да извършват не само редки и кампанийни проверки, а ежедневен контрол с газ-анализатори на движещите се автомобили на територията на града и при установяване на наднормени емисии, нарушителите да бъдат спирани незабавно от движение. Предлаганата мярка с много малко усилия ще има голям практически ефект, особено по отношение ограничаване замърсяването от евтините и престарели дизелови автомобили (чиято пазарна стойност рядко надвишава половин средна работна заплата за София), които бълват черни канцерогенни облаци по улиците на града и обгазват децата ни и нас. По данни на самата Столична община, сравнително ограничен процент от движещите се автомобили са причина за голяма част от замърсяването от трафика в града. Когато започнат да бъдат спирани от движение подобни нарушители, много бързо ще се разчуе и ще започнат да изчезват от улиците;</p> <p>- В продължение на много години автопроизводителите рекламираха и промиваха съзнанието на потребителите относно „предимствата“ на дизеловите автомобили. Скандалите като „Дизелгейт“ през последните години ясно показаха огромната опасност за човешкото здраве от интензивното използване на тази силно замърсяваща канцерогенна технология. За съжаление, все още много хора не са наясно и подценяват тази опасност, включително когато правят избор какъв автомобил втора ръка да закупят. Предлагам Столична община да задели примерно 100 хил. лева годишен бюджет за</p>		

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>информационни дейности сред жителите на града. Могат да бъдат поканени за съдействие и авторитетни медии, част от които със сигурност биха подкрепили подобна инициатива, което съответно би умножило многократно ефекта от подобна мярка.</p> <p>2. Анализът не прави разлика между вредното влияние на естествените източници на замърсяване и антропогенните такива. Нима е сериозно да не се отчита разликата във вредното влияние върху човешкото здраве на праха от естествен източник (например почвена ерозия) и силно канцерогенното действие на дизеловите газове и прахови частици? Съответно, предлаганите мерки в Програмата се насочват единствено според количествените параметри, но не и според „качествените“ (степената на вредност)!? Следователно, мерките в Програмата приоритетно следва да прицелват най-опасните елементи, като например замърсяването от старите дизелови автомобили и горенето на опасни отпадъци.</p> <p>3. По отношение на мерките, свързани с отоплението на твърди горива.</p> <p>След като Столична община по няколко програми е осигурила финансиране за подмяна на уредите за отопление или монтиране на филтри на комините на домакинствата, следващата логична стъпка е да се предвиди като мярка в края на периода на Програмата, а именно 2026 г., забрана за отопление с твърди горива, ако съответното домакинство не е подменило старите си уреди и няма монтиран филтър на комина. Тази мярка няма да засегне негативно дори домакинствата с най-нисък социален статус, каквито са „политическите“ притеснения, защото въпросните домакинства ще са имали достатъчно дълъг срок (пет години) безплатно (за сметка на Общината/данъкоплатците) да подменят отоплителните си уреди или да си монтират филтри на комините.</p>		

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		Друга много ефективна мярка би била на територията на Столична община спирането на енергийните помощи за въглища и дърва и пренасочването им единствено за пелети, екобрикети, електроенергия, газ и парно.		
24.	Асоциация Активни потребители	<p>1. Някои общи бележки</p> <p>Отчитаме усилията на Столична община за разработване и изпълнение на поредица от проекти и мерки, ориентирани към подобряване на атмосферния въздух, намаляване на вредните за здравето на гражданите емисии, по-добро управление на качеството на атмосферния въздух.</p> <p>Приветстваме и предприетите действия за разработване на нова програма за следващия петгодишен период 2021-2026 г., като изцяло споделяме посочената в Проекта приоритетна роля на действията и политиките за подобряване качеството на атмосферния въздух и за достигане и поддържане на националните и европейските екологични стандарти за чистота на въздуха като съществено условие за подобряване качеството на живот на гражданите и състоянието на околната среда и като важен фактор за осигуряване на здравословна околна среда за населението.</p> <p>Нашата позиция обаче е, че подходът към осигуряване на качествен и здравословен начин на живот на гражданите трябва да е комплексен, а качеството на атмосферния въздух следва да се разглежда като един от факторите за постигане на тази цел. Комплексният подход включва както организирани и целенасочени усилия за достигане до европейските норми за качество на атмосферния въздух чрез разнообразни мерки и дейности, така също и целенасочена политика и цялостна програма за преодоляване на енергийната бедност сред същото това население, което поради специфичните си социални характеристики не е в състояние да използва екологично чисто битово отопление и по този начин е основен източник за замърсяване на въздуха.</p>	По електронна поща и чрез деловодство	<p>Изразяваме съгласие с представените общи позиции.</p> <p>Що се отнася до уязвимостта и на някои домакинства следва да се отбележи, че именно за туширане на социалните последици от преустановяване на отоплението с дърва и въглища по екологични причини общината подготви, бяха одобрени и изпълнява проекти за безплатна подмяна на старите печки на дърва и въглища на домакинствата с екологични алтернативи, а не въведе директно забрани. Социално подпомагане за енергийна бедност за самите горива е изключително важна тема и подкрепяме Вашето становище относно важността на темата, но тези помощи се предоставят от МТСП. Общината води диалог с министерството за напредък в политиките на енергийните помощи, но все пак трябва да се има предвид, че това е национален въпрос и не се отнася само до София. Надяваме се като национална организация, Асоциация Активни потребители да направи съответните предложения свързани с енергийната бедност до МТСП, което ще подпомогне не само Столична община, но и всички общини. Столична община е изпратила специален доклад с предложения до МТСП, адресиращ различни аспекти на енергийната бедност, вкл. свързани с отоплението на дърва и въглища. Изразяваме съгласие с Вашите виждания относно енергийната бедност и предлагаме Вашата асоциация като много важна национална организация, защитаваща потребителите също да отправите към МТСП вижданията и предложенията относно енергийната бедност.</p> <p>Що се отнася до детайлни актуални данни за битовото отопление и пропуските в тези данни са предвидени специални мерки за преодоляването им.</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>Следва да отбележим, че представеният Проект представлява един задълбочен и аналитичен документ, съдържат съществени изводи, много от които подкрепяме. Така например, на стр.108 е посочен основният източник за замърсяване на въздуха през студените месеци от годината - изгарянето на твърди горива за отопление. Условни са данните за териториалното разпределение на вредните емисии, предизвикани от изгарянето на твърдите горива – но сред тях са известните кв. Надежда, кв. Факултета, кв. Бусманци и т.н. Въз основа на направения технически анализ на източниците на замърсяване се очертава неоспоримата картина, че емисиите от битовото отопление на дърва и въглища, са с около 60% принос към концентрациите на ФПЧ10 и ФПЧ2.5 , с 69% за СО и с почти 100% за ПАВ, в общата картина на замърсяването на въздуха на територията на Столична община.(стр.122 от Проекта).</p> <p>В разглеждания Проект изрично се цитира, че и този документ, както и повечето предходни документи в сферата на околната среда и качеството на атмосферния въздух, се основава „на задълбочени и всеобхватни анализи и в най-висока степен следва европейските политики за устойчиво развитие и политиките в областта на изменение на климата”. (стр.13 от Проекта). Този текст обаче остава в значителна степен като лозунг, неподкрепен от сериозни и амбициозни анализи на социалните измерения на явлениято „нискокачествено битово отопление”, което е в основата на лошото качество на въздуха, който софиянци ежедневно дишат.</p> <p>2.Относно липсата на социален анализ на основния източник на замърсяване – битовото отопление и обвързаността му с явлениято „енергийна бедност”.</p> <p>Първият съществен недостатък на Проекта е липсата на комплексен подход за решаване на ясно очертания проблем – зависимостта между най-големият замърсител – битовото отопление и социалното положение на домакинствата, които са основен източник за замърсяване</p>		<p>По отношение на твърдението „че мерките за подмяна на старите уреди на дърва и въглища, въпреки своята полезност, са краткосрочни и ограничени по своя характер, от гледна точка на обхвата и ефективността им“ считаме, че твърдението е немотивирано. В проекта на Програмата за КАВ мерките са обосновани и е посочен очаквания ефект от тях. Следва да се отбележи, че социалните въпроси са важни, но Програмата за КАВ е екологична програма и не може да реши всички въпроси.</p> <p>Що се отнася до предложенията за проекти за енергийна ефективност на жилищата и соларни инсталации за домакинствата – темите са от съществено значение и общината се възползва от национални и други програми и ще продължи да се възползва и ще се включат в програми на общината за мерки за смекчаване на измененията на климата и намаляване на крайното енергийно потребление.</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>на въздуха, използвайки битово отопление с твърди горива. По друг начин казано, считаме, че липсва каквато и да е обвързаност на две основни политики – за чистия въздух и за справяне с енергийната бедност на домакинствата, които са основен източник на битово отопление с твърди горива, респективно, основен източник на замърсяване.</p> <p>В Проекта липсва каквато и да е препратка към явлението „енергийна бедност”. В аналитичната част въобще не се прави какъвто и да е анализ на социалните характеристики на основния източник на замърсяване – битовото отопление. В схематично очертания социално-икономическия анализ на стр. 22 от Проекта и в цитираните на стр.35 социални предизвикателства се посочва, че мръсният въздух е рисков фактор за здравето на населението и специално за най-уязвимите групи. Този анализ обаче считаме за повърхностен и неотразяващ действителните характеристики на явлението „енергийна бедност”, което е в основата на процесите, предполагащи безогледното използване за битово отопление на дърва, въглища и всякакви други материали от най-бедните домакинства, които по своята същност са уязвими и енергийно бедни домакинства.</p> <p>Във връзка с горните наши констатации, намираме за необходимо да посочим, че е очевидно, колко трудно се формира политическа воля за обстойно и обективно поставяне на вниманието на обществото на съществения въпрос за необходимостта от създаване на цялостна политика за ефективно справяне с енергийната бедност в България и по- специално на ниво община. За нас не е изненада и фактът, че този Проект на комплексна програма е поредният административен документ, в който въобще не се третира въпросът за явлението „енергийна бедност”, макар от контекста на анализа и изводите, залегнали в разглеждания документ да е видно, че домакинствата, които са основен източник за замърсяване на въздуха поради използване на нискокачествени твърди</p>		

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>горива за отопление, са всъщност енергийно бедните домакинства, спрямо които следва да се провежда целенасочена и комплексна политика както от страна на държавата, така и от страна на общинската власт, която е най-близо до тези домакинства, следва да ги познава и да има съответните механизми за тяхното идентифициране като енергийно бедни и уязвими домакинства.</p> <p>Ще припомним, че има поредица от относими европейски актове (Директива 2018/2002 за изменение на Директива 2012/27/ЕС относно енергийната ефективност; Директива 2018/2002 за изменение на Директива 2010/31/ЕС относно енергийните характеристики на сградите и Директива 2012/27/ЕС относно енергийната ефективност, Регламент 2018/1999 относно управлението на Енергийния съюз и на действията в областта на климата), от които е видно, че европейският законодател еднозначно използва понятието „енергийна бедност” (energy poverty). Нещо повече, пред държавите членки и техните държавни и местни органи на власт, се поставя изискването за формулиране на ясни цели за справяне с енергийната бедност, включително формулиране на политики и мерки за защита на потребителите в положение на енергийна бедност.</p> <p>Ще припомним и особено актуалните към момента и към разглежданата тематика за ролята на чистия въздух в условията на устойчиво развитие и политиките за климата европейски документи - Препоръка (ЕС) 2019/786 на Комисията от 8 май 2019 г. относно санирането на сгради (нотифиц. под номер С(2019) 3352), а също и Препоръка (ЕС) 2020/1563 на Комисията от 14 октомври 2020 година относно енергийната бедност (публикувана в Официален вестник на ЕС на 27.10.2020 г.). Цитираните препоръки са относими към разглежданата в Проекта тематика, защото поставят въпросите за необходимостта от разработване на последователни и комплексни мерки и дейности за защита на домакинствата в положение на енергийна бедност, за подкрепа на уязвимите потребители на енергия и за</p>		

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>осигуряване на по-здравословни условия на живот и намаляване на енергийната бедност.</p> <p>Отчитаме факта, че на национално ниво все още няма яснота и категорична позиция относно дефиниране на понятието „енергийна бедност“. В поредицата от обсъждани през изминалите месеци национални документи (например Интегриран план в областта на енергетиката и климата на Република България 2021-2030 г., Дългосрочна национална стратегия за подпомагане обновяването на националния сграден фонд от жилищни и нежилищни сгради до 2050 г., План за възстановяване и устойчивост на Република България, октомври 2020 г.) този въпрос се заобикаля, макар да е наложително обсъждането и разработването на ясна национална дефиниция на понятието „енергийна бедност“.</p> <p>Тук следва да посочим, че въз основа на анализи и проучвания сме достигнали до позицията за съществената разлика между т.н. „уязвими лица“ и „енергийно бедни“ лица/домакинства. Най-общо може да се каже, че докато уязвимите лица са такива с ниски доходи, то „енергийно бедните“ могат да се дефинират като лица/домакинства, които са в невъзможност да поддържат нормална/здравословна температура/комфорт в жилището в резултат на комплекс от четири фактора:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ниски доходи и/или 2) слаба енергийна ефективност на жилището и/или 3) високи цени за отопление и/или 4) пилеене на енергия (нерационално потребителско поведение). <p>Предвид ролята на общинската администрация да е най-близо до населението, да познава и работи за решаване на неотложни, жизнено важни проблеми на това население, ще обърнем внимание, че първата стъпка за преодоляване на енергийната бедност е систематичното, точно и ясно идентифициране на обхвата и кръга на т.н. енергийно</p>		

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>бедни лица/домакинства. В този смисъл, в Проекта липсва какъвто и да е анализ на социалния обхват и териториалното разположение на тези домакинства, които именно поради своята бедност използват евтини и неекологични горива за отопление и са основен източник на замърсяване на въздуха в Столична община.</p> <p>Обръщаме внимание, че преди да има ясно изработена дефиниция/понятие за това кои са енергийно бедните домакинства, ползващи битово неекологично отопление, преди да е очертан техният социален профил и посочено местоположението им, всякакви опити за изработване на мерки, програми и политики в тази сфера, биха били неефективни и неработещи.</p> <p>Ето защо, считаме, че е особено важно Проектът да се допълни с надеждни и актуални данни за обхвата на домакинствата по райони в общината, ползващи неекологични горива, както и за годишното потребление от тези семейства на горива за отопление по видове. По този начин ще се преодолее и признанието на авторите, направено на стр. 59 от Проекта, за „липса на надеждни данни” при анализа на източника битово потребление.</p> <p>3. Относно мерките и програмите, които са включени в Плана за действие към Проекта.</p> <p>По твърдение на авторите на Проекта (стр.125 от Проекта), предлаганите мерките за справяне с мръсния въздух поради некачествено битово отопление са резултат от възприет интегриран подход за едновременно намаляване на замърсяването и обследване на възможността за постигане на екологични норми за чист въздух.</p> <p>Въз основа на очертаната в Проекта картина за почти 70% негативен принос на битовото отопление в общото замърсяване на въздуха на територията на Столична община, очакванията са за сериозни и амбициозни мерки за преодоляване на тези процеси.</p>		

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>Следва да изразим нашето голямо разочарование обаче от предлаганите в Проекта неамбициозни, неясно фокусирани и немотивирани мерки, каквито са тези за подмяна на печки на дърва и въглища с екологични алтернативи, поставяне на филтри на жилища с отопление на дърва и въглища, използване на суха дървесина за отопление от домакинствата. Уверението на авторите е, че „тези мерки са стратегически приоритет за цялата програма не само поради преобладаващия им принос към замърсяването на въздуха и за намаляване на емисиите и достигането на съответните норми, но и поради факта, че подготвителният етап за тези мерки приключва и практическото им широко прилагане започва възможно най-скоро още от първата година на програмата с осигурено вече финансиране.(Проекта, стр.125)</p> <p>Категорично считаме, че подобни мерки, въпреки своята полезност, са краткосрочни и ограничени по своя характер, от гледна точка на обхвата и ефективността им. Ако не се търсят и предлагат комплексни и радикални мерки, които да обхванат ясно дефинирани целеви групи/домакинства, които имат ниски доходи, живеят в сграден фонд с най-лоши характеристики и не могат да си позволят плащане на сметките за ползвана енергия, независимо от филтрите и сменените печки, ще продължат да живеят в своите енергийно неефективни жилища и да ползват най-евтиното гориво, защото не могат да си позволят друго.</p> <p>Ще припомним, че според авторите на Проекта, Столична община има стабилно финансово положение, има възможност да набира собствени приходи на местно ниво, има висок кредитен рейтинг и получава средства от международни донори, което ѝ дава финансова автономия да търси множество източници на финансиране за проекти. Има и значителен опит и капацитет в привличането и усвояването на финансиране (безвъзмездно и кредитиране) за изпълнение на</p>		

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>разнообразни по характер проекти от различен мащаб. (Вж. стр. 152 от Проекта)</p> <p>Следователно, екипът на столичната общинска администрация може да си позволи разработване на много по-амбициозни и високо ефективни проекти и програми, с които радикално да разрешава различни проблеми на населението, сред които водещи са енергийната бедност на домакинствата, ползващи неекологично битово отопление и обитаващи енергийно неефективни жилища. Такъв проект може да бъде например този, за изграждане на соларни инсталации, които да обхващат цели бедни квартали (като кв. Факултета, части от кв. Надежда, кв. Ботунец и др.под.) Едновременно с това следва да се предприемат и конкретни мерки за саниране на жилищата, в които живеят същите тези домакинства, с което ще се осъществи комплексен подход и ефективно решаване на проблемите с енергийната бедност сред значителна част от населението на Столична община.</p> <p>Друг значим проект би могъл да бъде и този, за използване за нуждите на битовото отопление на огромните геотермални ресурси, находящи се на територията на общината и за които ресурси в Проекта не е казана нито дума.</p> <p>Още веднъж подчертаваме, че подходът към явлението „неекологично битово отопление” като основен източник за некачествен въздух и обвързването му с явлението „енергийна бедност”, трябва да е цялостен и комплексен и да включва най-малко следните мерки за преодоляване:</p> <ul style="list-style-type: none"> - подобряване на енергийната ефективност на жилищата (чрез добре планирани програми и мерки, в т.ч. чрез разработване на механизми и мерки за трансформиране на публичните бюджети от енергийни субсидии за енергийно бедните към програми за енергийно обновяване на техните жилища) и/или - постигане на по-добри цени на енергоснабдяване (вкл. чрез инициране на енергийни кооперативи за създаване 		

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>на соларни инсталации, използване на геотермалните ресурси и др.) и/или</p> <p>- предоставяне на парични помощи (чрез системата за социално подпомагане) и/или</p> <p>- рационализиране на поведението на потребителите – повишаване на познанията на потребителите да не пилеят енергия и др. под.</p> <p>Ясно съзнаваме, че конкретните измерения на една цялостна политика за подобряване качеството на въздуха в Столична община, е неразривно свързана с конкретните усилия на общинската власт, на държавните институции и други заинтересовани страни. Нашата категорична позиция обаче е, че в условията на ширеща се енергийна бедност и произтичащото от това ползване на неекологични горива от същите тези енергийно бедни домакинства, е изключително важно да се формулира и прилага комбинирана политика, съчетаваща мерки за борба с енергийната бедност и мерки за използване на енергия/горива, които осигуряват чист въздух и здравословна околна среда.</p> <p>Тези комбинирани политики следва да са обект на детайлен анализ още в етапа на програмиране на една комплексно формулирана и целенасочено осъществявана енергийна/жилищна/социално подпомагаща политика, насочена към промяна в енергийните нагласи, към преодоляване на явлението „енергийна бедност” и осигуряване на чист въздух и здравословна околна среда.</p>		
25.	Стойо Стоев	<p>Обръщам се към Вас, защото ме е грижа. Грижа ме е за въздуха, който дишам. Грижа ме е и за моето здраве, и за здравето на всички други хора, които живеят в София. София е един от градовете с най-мръсен въздух в Европейския съюз. През този и изминалия месец дневната норма за фини прахови частици отново беше нарушена многократно. Това не е първата година и не втората, в която се случва. Няма да е и последната, ако най-накрая не поемете задълженията си като лидер на столична</p>	По електронна поща	<p>В последните години се наблюдава тенденция на подобряване на качеството на атмосферния въздух на територията на Столична община в резултат на предприемани мерки от общината, но именно поради съществуващи все още проблеми се разработва нова Програма за КАВ с включени в нея мерки, чрез които до 2024г. да се решат поетапно и окончателно наднормените замърсявания с прахови частици.</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>община и не поведете посоката с подходящите политики. Трябват смели и дългосрочни усилия. Ако мислите, че не може да се справите, по-добре дайте възможността на някого, който може. Все пак говорим не за пари, а за безценните животи на много хора. Или Вас не ви интересува това? Поне аз като гражданин, с политиката Ви и изказванията, до сега не съм видял. Надявам се най-накрая разумът и личната отговорност да надделеят и да задействат мерките, които ще ни избавят от тази ситуация.</p>		
26.	Йордан Минов	<p>Не знам колко сте уважаеми всички вие горе, дори не ми идва да говоря в уважителна форма, но не ви ли е срам да сте поели толкова голяма отговорност към един град, преливащ от хора, знаейки какво става в зимния сезон? Знаейки, че това е най-тежкият период, особено тази година при тези обстоятелства! Разхождали ли сте се по софийските улици изобщо? Забелязвате ли какво се случва?! То не е за забелязване, а е очевидно! Но вие не излизате от скъпите си имоти далеч от тая сган в града. Оставете половин България да се трови, хранейки икономиката на страната и вашите дебели гуши. Но нали това не сте вие, а сигурно е и цел да се отровим. Защо иначе да предприемете нещо и да си свършите шибаната работа! Как в цяла Европа, градове, в пъти по-големи от София, управниците успяват да се справят не с всички проблеми естествено, но с тези от които зависят животите на хората. Нима не заслужаваме на ДИШАМЕ нормален въздух?! Бих ви развел всичките от високите постове, които заемате на разходка за точно 2 часа и да видя как кашляте като магарета, каквито сте всъщност. Не мога да уважавам управници като вас! Вие не сте достойни за никакво почтено отношение! Всяко нещо случило се в столицата е направено по най-некадърния начин, по който може да се случи. Няма един читав ремонт без да има корекции след това и не защото вие сте направили проверка и сте установили нередност, а защото гражданите съобщават. Изобщо не се интересувате от проклетата си работа, да, проклетата, защото вие я правите</p>	По електронна поща	В становището липсват коментари, въпроси и предложения свързани с проекта на Програма за управление на качеството на атмосферния въздух на Столична община за периода 2021-2026 г.

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>такава! Пълнете си гушките, но знайте, че на хората им е писнало и всичко ще ви се върне. Аз съм на 22, а вече не издържам на тоя цирк, който се случва от години! Ясно е, че вие няма да се промените. Марш от политиката или ние ще ви изгоним!</p>		
27.	Емилия Василева	<p>Представеният за обществено обсъждане Проект (предварителен вариант) на „Комплексна програма за подобряване качеството на атмосферния въздух на територията на Столична община за периода 2021 2026 г.“ г.“(КП би следвало да предлага адекватни цели и мерки за подобряване качеството на атмосферния въздух в рамките на Столична община така, че да се осигури опазване на здравето на хората и екосистемите. При това СО е длъжна да предприеме такива мерки, водещи до не превишава не нормите за качество на атмосферния въздух, определени в НАРЕДБА № 12 от 15 юли 2010 г. за норми за серен диоксид, азотен диоксид, фини прахови частици, олово, бензен, въглероден оксид и озон в атмосферния въздух , ДВ 58, 2010 г. (Наредба 12) и Наредба 11 от 14 Май 2007г. за норми за арсен, кадмий, живак, никел и полициклични ароматни въглеводороди в атмосферния въздух, ДВ, бр. 42/2007 с изм. (Наредба 11)</p> <p>За да живеем в една по зелена и по чиста София, трябва да се определят адекватни цели и планират множество действия , стъпка по стъпка, но за съжаление предложението проект на КП КАВ няма да постигне европейските цели за качество на въздуха поради съществените недостатъци, описани по долу.</p> <p>1. Не е направен анализ на контекста, в който ще се изпълнява КП КАВ</p> <p>Анализът на контекста е необходим, за да бъде поставена правилна основа за определяне на целите, стратегиите и мерките за подобряване на качеството на атмосферния въздух при отчитане на интересите на заинтересованите страни. За да бъде в състояние Столична община да наблюдава външните и вътрешните обстоятелства, които</p>	По електронна поща и чрез деловодство	<p>Представената за обсъждане проект на Програма за КАВ съдържа обосновани мерки за подобряване качеството на атмосферния въздух и достигане на нормите. Бележката е от най-общ характер.</p> <p>1.Изравяваме несъгласие с направените констатации по т.1 от коментара, тъй като визираните въпроси и теми са разгледани в проекта на ПКАВ.</p> <p>Приносът на замърсяването извън общината е посочен и коментариран, но програмата на общината съдържа само мерки, които са от нейна компетенция за да са изпълними.</p> <p>Относно територии коментара за открит добив на полезни изкопаеми като източник на замърсяване сме използвали цялата информация за индустриалните източници на замърсяване от РИОСВ, тъй като контролът на тези източници и замърсяването от тях са от компетенциите на РИОСВ.</p> <p>Наредбата относно качеството на дървата за отопление е коментирана в текста на проекта на ПКАВ, но ще бъде добавена и в Приложение 1 и 2.</p> <p>2. – предоставена е пълна информация за отговорните лица както се изисква от т.3 от Приложение 15 на Наредба 12;</p> <p>- зададеният период за анализи е до 2018г., която е и базова година. Ще се добавят данни и за 2019г., независимо че това няма да промени изводите.</p> <p>- Данните на стр.26 са данни от звена на Столична община, поради което не е необходимо това да се посочва.</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>могат да повлияят на постигане на целите за чистота на въздуха, тези външни и вътрешни обстоятелства следва ясно да бъдат изброени . Такова изброяване отсъства.</p> <p>Отсъствието на анализ на контекста се потвърждава от следните факти:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Наредба 12 не е приведена в съответствие с промените в Директива 2008/50/ЕО след 2015 г., а този факт не се споменава в КП КАВ; - Приложение №2 „ Нормативна уредба в областта на КАВ и компетенции на местните власти “ не съдържа всички нормативни регламенти в областта на КАВ, например приложими към транспортните средства, качество на дърва за горене и др. - КП КАВ не съдържа информацията по т.8 и т.9 и информацията по II .2 от Приложение 15 на Наредба 12; - Не е разгледана тенденцията за горене на отпадъци, каквито планове има столична община за ТЕЦ София и които ще доведат до увеличаване на в редните изхвърляния във въздуха, а не само на ФПЧ10, както е показано в Приложение 9; - Около София има 40 кв. км територии за открит добив на полезни изкопаеми, които генерират замърсявания , но не са анализирани като индустриален източник; - ПК КАВ разглежда единствено източниците на замърсяване в рамките на Столична община, сериозна част от замърсяването на въздуха е от източници, външни за общината това пряко влияе върху оценката на ефективността на планираните мерки, ако не се отчита. <p>2. Неточни и/или неактуални входни данни за разработване на ПК КАВ</p> <p>Представеният проект на КП КАВ има един недостатък по обща причина - ниска достоверност на входните данни и</p>		<p>- Бележката относно проследимост към използваните входни данни за оценка на емисиите и относно използваните данни и методът за експертна преценка е от най-общ характер и не може да се коментира.</p> <p>3. За оценка качеството на атмосферния въздух са използвани всички официални данни. Местоположението и оценката на официалните пунктове за мониторинг на КАВ от националната система за мониторинг на качеството на въздуха не е от компетенциите на Столична община.</p> <p>Програмата съдържа точна информация за местата с наднормено замърсяване, която е представена към анализа на данните от пунктовете за мониторинг и към анализа на резултатите от моделирането на емисиите, където са включени и необходимите карти, които онагледяват местата с повишени концентрации на замърсители.</p> <p>Програмите за КАВ, съгласно нормативната уредба, се разработват само за замърсителите, по които има превишения – в случая ФПЧ и ПАВ. Независимо от това в проекта на ПКАВ изрично е посочено, че по анализирания показател азотен диоксид, въглероден оксид, озон, както и по останалите наблюдавани показатели за качество на атмосферния въздух не се наблюдават превишения на нормите , които съгласно законодателството да се изискват специални програмни мерки за намаляване на съответните емисии.</p> <p>4. Твърденията в т.4 са неоснователни . В проекта на ПКАВ са представени ясни цели, визия и стратегия за подобряване качеството на въздуха, посочени са приоритетите и приоритетните мерки, които да доведат до постигане на целите.</p> <p>По отношение на конкретните предложения за допълнителни мерки в Приложение 15:</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>допусканията на изследването. Това се потвърждава от следните факти:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Стр. 19 не е дадена пълната информация за отговорните лица както се изисква от т.3 от Приложение 15 на Наредба 12; - Стр.21 „Таблица II 1. Население на Столична община 2013 2018 г“ не съдържа актуални данни. Добра практика е да се използват данни от предходен петгодишен период, т.е. данните би следвало да са най малко за период 2015 2019 г. - Стр.26 „Най голяма част от годишния пробег на автобусите с клас Евро се осъществява от автобуси с клас Евро 6“ - Стандрат Евро 6 е въведен единствено за леки автомобили, а класовете за автобусите са с римски цифри съгласно РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 595/2009. Освен това фактът не е подкрепен с данни, нито с референтен източник на данните. - Стр. 58 „Ето защо оценката на емисиите от битовото отопление е направена на базата на данни: от социологическо проучване на територията на Столична община, проведени в рамките на проект по Програма LIFE в началото на 2019г., което включва и данни относно начина на отопление в домакинствата от различни райони (проведено през февруари 2019г. с 5990 респонденти²⁴); от оценките на потреблението на горива и други енергоизточници в различни документи, цитирани на съответните места в текста на настоящия раздел; от Националния статистически институт.“ - няма проследимост към използваните входни данни за оценка на емисиите от битово отопление, включително и на цитирания сайт на Програма LIFE http://lifeipcleanair.eu/bg/deynosti.html ; - Стр. 73 „За изчислението на общия пробег са използвани данни за интензивността на трафика в Столична община, които след експертна преценка дават основание да се допусне, че приблизително 400 000 МПС са в движение 		<p>Една част от предлаганите мерки са включени в проекта на ПКАВ, а за останалите предлагани мерки липсва обосновка и мотиви или са извън компетенциите на общината и предложенията следва да се отправят към съответните институции.</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>осреднено за едно денонощие, като те образуват осреднен годишен пробег от 12 000 км годишно за едно МПС.“ - няма проследимост към използваните данни и методът за експертна преценка;</p> <p>3. Данните за превишаването на нормите за КАВ не са пълни</p> <p>Данните, показани в КП КАВ за местата с превишаване на нормите са непълни, откъдето следва, че съществуващите пунктове за измерване може да не са представителни за оценка на надвишаването на нормите.</p> <p>Това се потвърждава от следните факти:</p> <ul style="list-style-type: none"> - В Приложение 3 са дадени данни за средните концентрации на замърсителите и броя превишения единствено по показатели ФПЧ10, ФПЧ2,5, NO2, CO, озон и ПАВ (2 станции за измерване). - КП КАВ не съдържа информацията за местата с наднормено замърсяване съгласно изискванията на т. I. 1 от Приложение 15 на Наредба 12; - КП ПАВ не съдържа информацията относно преценка на достатъчността и правилността на процедурата по избор на площадките за пунктовете за вземане на проби съгласно Приложение III на директива 2008/50/ЕО, което следва да се извършва един път на 5 години; - В КП КАВ отсъстват данни за спазване на нормите относно всички видове замърсители според Наредба 12 например нормата за опазване на екосистемата, озон, бензен и др. и на Наредба 11 с изключение на ПАВ <p>4. Отсъства визия и стратегия за подобряване качеството на въздуха</p> <p>В ПК КАВ отсъства визия за това, какво се очаква от изпълнението на КП КАВ, възможните стратегии за намаляването на замърсяването до нормите и приноса им</p>		

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>към подобряване на КАВ. Това се потвърждава от следните факти:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ПК КАВ не поставя ясни цели за привеждане в съответствие на качеството на въздуха с нормативните изисквания. Тези цели следва да осигурят, че превишаването на нормите ще се осъществи в най кратките срокове. Законът за чистотата на атмосферния въздух (З ЧАВ) изисква тези цели да бъдат неразделна част от КП КАВ (Чл.24, ал.4). Същ о така КП КАВ трябва да съдържа система за оценка на резултатите, която се базира на резултати чл. 24, ал. 6,7 и 8 на ЗЧАВ. - В КП ПАВ обаче дори се планира да се нарушават нормите дори след изпълнението на програмата . Кой дава право на Столична община да нарушава нормите и да ни трови? Освен, че нямат право да приемат подобна програма, отговорните длъжностни лица подлежат и на санкции. - Планът в Приложение 15, включва мерки, не опре деля приоритетите при изпълнението им, свързани с непревишаване на нормите за чистотата на въздуха. Трябва да е ясен какъв е приносът на всяка мярка в постигането н а целите за чистота на въздуха това би следвало да се определи в отделна колона на Приложение 15. <p>Предложения за допълнителни мерки в Приложение 15</p> <p>Към раздел 1.МЕРКИ В СЕКТОР БИТОВО ОТОПЛЕНИЕ</p> <p>1) В мярка 1-Sf- r – St подмяната на печки на твърдо гориво и въглища с такива на пелети не трябва да се допуска. Болшинството от потребителите на печките са социално слаби. Цената на пелетите не е атрактивна за тях. Единствено отоплението на електричество или газ е адекватна алтернатива.</p> <p>2) Мерки 2-Sf- r – St , 3-Sf- r – St , 4-Sf- r – St са по същество една мярка – да се обединят;</p>		

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>3) Да се планират мерки за разширяване (а не съгласуване) на териториите с газоснабвяване и топлоснабдяване;</p> <p>4) Да се планира мярка за въвеждане на алтернативни източници за отопление с термопомпи;</p> <p>5) Да се раздават помощи за отопление единствено с ваучери за електроенергия/ топлоенергия/ газ;</p> <p>6) Бюджета на мярка 11- Sf- iSt- Mt- Lt да се намали минимум пет пъти – това е част от работата на администрацията на Солична община;</p> <p>Към раздел „МЕРКИ В СЕКТОР „ТРАНСПОРТ“</p> <p>7) Забрана за влизане на товарни автомобили в широк център и през есенно-зимния сезон – не намерения, а реална мярка с конкретно описание на местата, забранени за товарни автомобили с цел предотвратяване на замърсяване;</p> <p>8) Изготвяне на транспортни схеми за движение на товарни автомобили в града, избягващи булевардите и районите с превишаване на нормите на КАВ;</p> <p>9) Подобряване на връзките на градския транспорт, учестване на трафика и осигуряване на довеждащ транспорт до метрото. Примерна цел би могла да стане – от единия до другия край на София за по-малко от час с градския транспорт;</p> <p>10) Стимулиране на велосипедния транспорт – велотрасета, съчетани с улици с еднопосочно движение без градски транспорт.</p> <p>11) Стимулиране на пешеходното придвижване – разкриване на пунктове на СО и държавната администрация за комплексно обслужване на гише на пешеходно разстояние от всеки дом, съчетано с електронни услуги.</p>		

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>12) Стимулиране на използването на градски транспорт от общински и държавни служители и разко намаляване на служебния транспорт и служебните паркинги.</p> <p>13) Да се включат проектите, предложени от Спаси София относно:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Цялостен ремонт на бул. Цар Борис III - пътни платна, тротоари, велосипедна алея и осветление, както и изграждане на канализация и подземна инфраструктура. Булевардът е основен източник на замърсявания. - Изграждане на подземен паркинг под бул. Македония за 740 места. С това ще бъде решен проблемът с паркирането в центъра, което ще позволи разчистването на улиците и тротоарите от коли и превръщането им във велотрасета без автомобилен трафик. - Изграждане на трамвайно трасе в кв. Орландовци по бул. Лазар Михайлов с дължина от 2 км. С това жителите му ще получат дългоочакваната директна, бърза и екологична връзка с центъра и метрото и автомобилния трафик се очаква да намалее. <p>14) Мярка 47- Sf- o St- Mt- Lt да се премахне от ПК КАВ – това може да е допълнителна функция на ЦГМ, който вече е осигурен с персонал и техника.</p> <p>Към раздел МЕРКИ В СЕКТОР ПРОМИШЛЕННОСТ</p> <p>15) Да се добави мярка за спиране на дейността на предприятието до предприемане мерки за понижаване на замърсяването под нормите.</p> <p>В допълнение към гореизложеното, В допълнение към гореизложеното, бих искала да изразя впечатлението си от проведеното обществено обсъждане на същия проект на 11.12.20 г. При обсъждането беше демонстрирано изключително ниско ниво на представянето на проекта на КП КАВ и не беше отговорено адекватно на голяма част от въпросите, п оставени от участниците в общественото обсъждане. Мнението ми е, че проведено обсъждане беше</p>		

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>изключително формално проведено и не постигна целта си.</p> <p>Във връзка с горното, по повод на цитираната процедура за обществено обсъждане под формата на „писмени консултации ви предлагам документът Проект (предварителен вариант) на „Комплексна програма за подобряване качеството на атмосферния въздух на територията на Столична община за периода 2021 2026 г.“ да бъде върнат на авторите му за основно преработване и да не бъде одобряван в този вид.</p>		
28.	Александър Йорданов	<p>Обръщам се към Вас, защото ме е грижа. Грижа ме е за въздуха, който дишам. Грижа ме е и за моето здраве, и за здравето на всички други хора, които живеят в София. София е един от градовете с най-мръсен въздух в Европейския съюз. През този и изминалия месец дневната норма за фини прахови частици отново беше нарушена многократно.</p> <p>Затова и този месец, вместо да Ви изпратя коледни пожелания, вземам участие в консултацията по програмата за качество на въздуха на София, с надеждата, че моят глас ще бъде чул.</p> <p>Настоявам програмата на Столичната община да предложи пакет от мерки, с изпълнението на които да постигнем законовите норми за качество на въздуха най-късно през 2024 г., а не както е заложено сега – чак през 2026 г. Това може да се случи, като се наблегне на няколко качествени мерки с ясен и измерим ефект, а не на стотици мерки и призиви с неясни резултати.</p> <p>В настоящия вариант на програмата се търси основно намаление на емисиите на ФПЧ от мерки за решаване на проблемите с битовото отопление на твърди горива, докато мерките за транспорт ще осигурят едва 5-6% намаление на емисиите. Същевременно лъвският пай от бюджета (около 80%) е предназначен за метро и други</p>	По електронна поща	<p>Предложението за налагане на високи санкции на всеки инвеститор допуснал от строителния му обект да излизат непочистени превозни средства и строителна техника се приема. В плана за действие ще се въведе нова мярка „Увеличаване размера на глобите и санкциите за непочистени МПС и строителна техника, излизащи от строежите на територията на СО“. Мярка за контрол в строителството е предвидена.</p> <p>Що се отнася до мерките в сектор транспорт и осигуряването на бюджет в ПКАВ е специално подчертано и записано, че част от мерките в сектора са с вече одобрен бюджет от СОС чрез приетия План за устойчива градска мобилност през 2019г., но се включват и в ПКАВ, тъй като имат принос към намаляване на емисиите от транспорта, т.е. не става въпрос за допълнителен бюджет към вече одобрени програмни мерки. Чрез отчета и мониторинга на Програмата за КАВ ще се отчита стриктно изпълнение на селектираните за целите на ПКАВ мерки от ПУГМ.</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>инфраструктурни проекти в транспорта, които ще се реализират и без програма за въздуха.</p> <p>Конкретната ми препоръка е да обърнете по-сериозно внимание на строежите и строителната техника. Улиците са буквално покрити с кал.</p> <p>По отношение на вида мерки, предлагам следните:</p> <ul style="list-style-type: none"> - да се наложат високи санкции на всеки инвеститор допуснал от строителния му обект да излизат непочистени превозни средства и строителна техника. - масови проверки на строителни обекти 		
29.	Тома Белев	<p>За да мога да си съставя информирано мнение моля да получа отговор на поставените по долу въпроси.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. В програмата описвате нейният обект като София, Столична община и Софийска агломерация, считате ли, че тези термини са взаимнозаменяеми? 2. Считате ли, че броят и разположението на съществуващите АИС в Столичната агломерация позволява да се създаде представа за КАВ на цялата и територия, и по специално в такива нейни части като централна градска част, Владая и Мърчаево, Бистрица, Железница, Плана, Банкя, Нови Искър и Бухово? 3. Считате ли, че броят и вида на АИС в СО отговаря на минималния брой пунктове за вземане на проби за постоянно измерване посочен в приложение V на Директива 2008/50/ЕО спрямо населението на СО към датата на общественото обсъждане на Програмата? 4. Защо в част „НАСЕЛЕНИЕ, ЕКСПОНИРАНО НА ЗАМЪРСЯВАНЕ“ са представени данни към 2018 г. и няма ли данни към 2020г.? 5. На стр. 25 сте посочили „Интензивното транзитно преминаване през централните градски части (ЦГЧ) на автомобили натоварва силно трафика, влияе негативно и целогодишно върху замърсяването на въздуха и 	По електронна поща	<ol style="list-style-type: none"> 1. Софийска агломерация се употребява по смисъла на Рамковата директива за КАВ и както се изисква по тази директива и като териториален обхват съвпада с територията на Столична община. Когато в проекта на ПКАВ се употребява „София“ или друго населено място от Столична община се има предвид съответното населено място. 2. Броят и разположението на съществуващите АИС от Националната система за мониторинг на КАВ е решение на МОСВ/ИАОС, които докладват до европейските институции националната мрежа. За по-пълно покритие Столична община постави 22 сензора, които макар и използващи методи различни от тези на националната система са ориентир на гражданите за КАВ. В допълнение е предвидено общината да достави мобилна лаборатория. 3. Броят, видът и разположението на съществуващите АИС от Националната система за мониторинг на КАВ е решение на МОСВ/ИАОС, които докладват до европейските институции националната мрежа. Не ни е известно от страна на европейските институции да има възражения във връзка с изискванията на приложение V на Директива 2008/50/ЕО .

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>задръстванията. Ограничаването на транзитния трафик през ЦГЧ ще се отрази благоприятно не само на намаляване на трафика в тези части на града, но и в териториалните оси по довеждащите основни трасета до централните части.“. На основание какви измервания оценявате, че ЦГЧ страда от интензивно транзитно преминаване, как отчитате, че преминаването е транзитно, а не до и от ЦГЧ, и на какви измервания на КАВ отчитате нивото на замърсяване в ЦГЧ?</p> <p>6. Считате ли че заобикалянето на ЦГЧ ще генерира малко замърсяване на въздуха в София в сравнение с транзитното преминаване през центъра?</p> <p>7. Какво е нивото на достоверност на годишни емисии от МПС за Столична община?</p> <p>8. Как изводите за ресуспензия на почва от вятър и автотранспорт корелират със сезонните данни за ФПЧ и за скоростта на вятъра?</p> <p>9. Как данните за част IV.1.6 Регионалният фон в програмата корелират с данните за източници на ФПЧ10 от неместни източници посочени в доклада на НИМХ „Определяне на приноса на различни източници към концентрациите на фини прахови частици с размер до 10 микрометра (ФПЧ10) за гр. София“?</p> <p>10. Как обобщените от Вас данни в част IV.1.7 Обобщаване на инвентаризацията корелират с изводите на в доклада на НИМХ „Определяне на приноса на различни източници към концентрациите на фини прахови частици с размер до 10 микрометра (ФПЧ10) за гр. София“?</p> <p>11. Защо в Таблица IV-17. Сравнение на процентното съотношение между основните източници при инвентаризацията и изследването на НИМХ включват източника „Изгаряне на въглища“ от доклада в НИМХ в групата на битовото отопление, ако отчитаме неговит летен максимум?</p>		<p>4. Данни за населението се посочват за годините, за които има оценка за КАВ в ПКАВ и в тази връзка ще бъде включена информация за населението и за 2019г.</p> <p>5. Въпросите, отнасящи се до транзитния трафик в ЦГЧ е изследван в предходни, но актуални документи на Столична община: „Доклад по направление транспорт-транзитен трафик през централната градска част“ за Визия за София и в Плана за устойчива градска мобилност 2019-2035г. за необходимостта от значително намаляване на транзитния трафик през ЦГЧ. Това осигурява приемственост и синергия между различните планови документи на общината. Използваните документи на общината са посочени в Приложение № 14 относно нискоемисионната зона за транспорт.</p> <p>6. Престоят на МПС в трафик и задръствания винаги генерира нарастване на емисиите, поради което мерките, които водят до движение на МПС без засилен трафик и престои водят до намалени емисии във въздуха.</p> <p>7. Достоверността може да се определи, само срещу обективни анализи, чрез които да се оцени истинската стойност, но такива липсват, поради което се работи с допускания.</p> <p>8. Използвани сме данните от изследването на НИМХ, въз основа на които сме определили общата годишна емисия. Не разполагаме с достоверни данни за зависимостта на ресуспендирания прах от скорост и посока на вятъра, влажност, поради което е направено допускане за равномерна емисия през годината, чието разпространение се явява функция на метеорологичните показатели, въведени чрез метеорологичния файл.</p> <p>9. И в двата източника този компонент има значителен дял: НИМХ – 16%</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>12. Като отчитате източниците на информация, каква е достоверността на моделите от част IV.2 на Програмата за Банкя, Владая, Подвитошката яка, Централна градска част, Нови Искър, Бухово, Лозен, Бистрица, Железница?</p> <p>13. Как отразявате в таблица Таблица IV-19. Принос на различните източници при формиране на средногодишната концентрация на ФПЧ10 в пунктовете за мониторинг за 2018 г., $\mu\text{g}/\text{m}^3$ приноса на източници извън СО посочен в доклада на НИМХ „Определяне на приноса на различни източници към концентрациите на фини прахови частици с размер до 10 микрометъра (ФПЧ10) за гр. София“ като източници „Изгаряне на въглища“ и „ФПЧ10 извън града“?</p> <p>14. Каква е ползата за програмата от моделирането на ФПЧ 2,5 и ПАВ ако не може да се определи отклонението от измерените данни в нито един пункт?</p> <p>15. Каква е ползата за програмата от моделирането на азотните оксиди ако установеното отклонение на резултата от моделирането спрямо аналитичните данни е в границите само за един пункт?</p> <p>16. На стр. 107 сте заключили, че „Резултатите от извършените моделни оценки за петте замърсителя показват силна зависимост на концентрациите на ФПЧ10, ФПЧ2.5 и ПАВ от изгарянето на твърди горива за битово отопление.“ С какво доказвате връзката между резултатите от моделирането и изгарянето на твърди горива?</p> <p>17. На стр. 107 сте направили извод „В най-голяма степен това в валидно за ПАВ, като над 95 % от замърсяването се дължи на изгарянето на твърди горива, по-конкретно на дърва, като средства за битово отопление.“ Как оценявате ролята на изгарянето на отпадъци и RDF по отношение замърсяването с ПАВ?</p> <p>18. На стр. 107 правите извод как средноденоношните концентрации на замърсителите през летните месеци са</p>		<p>Оценка на регионалния фон чрез концентрацията на ФПЧ10 - 35%.</p> <p>Резултатите са съпоставими, като се има предвид че фонът се образува от външни източници, но и от природни източници на територията на общината.</p> <p>10. Резултатите от инвентаризацията попадат в интервала между долната и горната граница, което дава основание да се счита, че профилите на двете определения на разпределението по източници са съвместими. Виж Таблица IV-17</p> <p>11. На територията на столична община няма значими източници, които да изгарят въглища през лятото. Външните източници са дадени отделно. Изречението за летен максимум е неясно и не кореспондира с фигура 6.</p> <p>12. Достоверността може да се определи, само срещу обективни анализи, чрез които да се оцени истинската стойност, но такива липсват за посочените райони, поради което не може да се оцени неопределеност.</p> <p>Основният източник битово отопление е определен на база проучване, включващо респонденти от тези райони, поради което смятаме, че инвентаризацията е състоятелна, което е предпоставка за ниска неопределеност на моделирането.</p> <p>13. За нас „изгаряне на въглища“ е част от битовото отопление, а „ФПЧ10 извън града“ се включва във фоновата концентрация.</p> <p>14. Тези показатели са в определена корелация с ФПЧ10, въпреки това би било добре да има достатъчен брой измервания, но това не зависи от СО и екипа.</p> <p>Ролята на моделирането е да даде допълнителна оценка на замърсяването, което е особено ценно именно при липсата на достатъчно данни от измерване.</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>близо до фоновите. Бихте ли доказали този извод с графика по отношение замърсителите, за които сте го установили?</p> <p>19. На стр. 108 правите изводът, че „Въз основа на резултатите от моделирането може да се направи извод, че по отношение на ФПЧ10, ФПЧ2.5 и ПАВ основна причина за превишенията на нормите са средствата за отопление..“ . Как този извод се съобразява с отчетените отклонения?</p> <p>20. Имате ли изводи за корелацията между изводите Ви от дисперсното моделиране и данните от доклада на НИМХ „Определяне на приноса на различни източници към концентрациите на фини прахови частици с размер до 10 микрометъра (ФПЧ10) за гр. София“?</p> <p>Въпроси към плана за действие</p> <p>21. Бихте ли посочили за всяка от предложените мерки ефективността им по отношение намаляване на замърсяванията от ФПЧ 10 и 2,5 и ПАВ? Ако не можете, бихте ли посочили основанията и предположенията на които се основава създаването на всяка мярка?</p> <p>22. Считате ли за смислено да съществуват инвестиционни мерки с плана за действие, от които е неясен ефекта по отношение КАВ?</p> <p>23. Бихте ли създали графа с която да посочите за мерките, за които имате оценка на прогнозните спестени количества ФПЧ 10 и 2,5 и ПАВ финансова ефективност на 1 тон замърсители с цел приоритизиране на мерките?</p> <p>24. Кои са „екологичните алтернативи“ в мярката „Промяна на отоплението на дърва и въглища на домакинства с екологични алтернативи“?</p> <p>25. Какво е отделянето на ФПЧ 10 и 2,5 и ПАВ при различните типове горива и горивни инсталации, за да може да подберат екологичните алтернативи?</p>		<p>15. Ролята на моделирането е да даде допълнителна оценка на замърсяването, което е особено ценно именно при липсата на достатъчно данни от измерване.</p> <p>Когато се получават големи разлики между измервания в пункта и моделирането, това е сигнал за оценка на работата на пункта, както и набиране на допълнителна информация за източниците през новия програмен период.</p> <p>16. Доказателството е представено в Таблица IV-19. Следва да се отчете, че към транспорта е включен и ветровият унос от площни източници таблицата.</p> <p>Косвено доказателство е, че превишенията по тези показатели са основно през зимния сезон.</p> <p>17. Тази оценка може да се види в Приложение 9 по отношение на ФПЧ10, при което се говори за незначителен принос. При спазване на изискванията за прилагане на НДНТ следва приносът на подобни инсталации да е незначителен при всички замърсяващи вещества.</p> <p>18. Фигурите за средноденонощни концентрации на ФПЧ10 за 2022 г. за АИС „Надежда“ от приложение 10, както и Фигура III-4. За „Дружба“ 2018, 2019 г.</p> <p>19. Отчетените отклонения са ниски по отношение на ФПЧ10, а също и при останалите два показателя, при които няма достатъчно данни.</p> <p>Допълнителна увереност дава и фактът, че тези показатели са обвързани в определено слабо вариращо съотношение при процесите на горене.</p> <p>20. Въпреки различията в годините и мястото на пробовземането, нашите заключения относно приноса на основните източници на замърсяване съвпадат с тези от проучването на НИМХ.</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>26. Имате ли оценка за необходимите разходи за СО за контрол на дима предложени в мярка „Инициране на предложение до МОСВ за промени в ЗЧАВ с цел въвеждане на процедура за „контрол на дима“ от битово отопление на дърва и въглища в нискоемисионни зони за битово отопление“?</p> <p>27. Какъв ще е ефекта според Вас от „контрол на дима“ при сгради с повече от едно домакинство използващи твърдо гориво за отопление?</p> <p>28. С какво ще променят ситуацията мярките свързани с „Приемане на нормативен акт на СО на изискване за подаване на информация от домакинствата, използващи дърва и въглища за отопление към РА, както и от юридически лица (извън лицата, подлежащи на емисионен контрол от РИОСВ) – на основание чл.21, ал.2 от ЗМСМА във връзка с чл.21, ал.1, т.23 от същия закон“?</p> <p>29. Считате ли, че може да се наложат ограничения върху вида на енергийните източници и горивните системи в домакинствата?</p> <p>30. Защо обвързвате мярката свързана с филтри на комините само с домакинствата, а не и с комините на юридическите лица?</p> <p>31. В мярката „Съвместни действия с Агенция за социално подпомагане и МТСП за прилагане на подход към лица, които получават енергийни помощи, последните да се предоставят в натура или чрез директни плащания към доставчиците на съответния енергоносител за отопление“ бихте ли посочили за кои енергоносители става дума и как се обвързва мярката с горивните инсталации на лицата получаващи енергийни помощи?</p> <p>32. С какво контролът по реда на ЗМСМА не е достатъчен, че се налага съществуването на мярката „Инициране на предложение до МОСВ за промени в ЗЧАВ с цел регламентиране на контрола за спазване ограниченията в</p>		<p>Въпроси към плана за действие</p> <p>21. За основните мерките, за които информацията позволява, е изчислен ефекта за намаление на емисиите. Източниците на емисии на трите замърсителя, представени в инвентаризацията на емисиите е изходна позиция за дефиниране на мерките, които водят директно или до намаление на емисиите. В раздела от проекта на ПКАВ „VII.4.2 Формулиране на мерките в плана за действие“ е пояснено основанието за включване на мерките, като някои от мерките са с организационен, регулаторен, информационен характер и имат за цел да подпомогнат изпълнението на техническите мерки.</p> <p>22. Въпросът е от най-общ характер. За основните мерките, за които информацията позволява, е изчислен ефекта за намаление на емисиите. Източниците на емисии на трите замърсителя, представени в инвентаризацията на емисиите е изходна позиция за дефиниране на мерките, които водят директно или до намаление на емисиите. В раздела от проекта на ПКАВ „VII.4.2 Формулиране на мерките в плана за действие“ е пояснено основанието за включване на мерките, като някои от мерките са с организационен, регулаторен, информационен характер и имат за цел да подпомогнат изпълнението на техническите мерки.</p> <p>23. В проекта на ПКАВ ясно са посочени стратегическите приоритети на програмата и приоритетните мерки. Следва да се подчертае, че скъпоструващите мерки от сектор транспорт, включени в ПКАВ тъй като допринасят за намаление на емисиите, са вече одобрени от Столичен общински съвет с конкретен бюджет чрез Плана за устойчива градска мобилност и за тях бюджетът не се дублира, но поради изискванията за посочване на бюджет тези мерки са посочени със стойност.</p> <p>24. В проекта на ПКАВ не са посочени изрично екологичните алтернативи, тъй като изборът ще зависи от условията на финансиращите програми.</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>зоните с ниски емисии за транспорт за битово отопление.“?</p> <p>33. Каква е площта на улиците в София за да преценим ефективността на предложената мярка „Увеличаване на площта на измитите улици през всяка година от програмния период най малко, 2,5 пъти спрямо базовата 2018г. (през 2018г. – 142 500дка).“?</p> <p>34. С какво мярката „Оросяване на улиците“ би подпомогнала КАВ в СО?</p> <p>35. Какъв ефект за КАВ очаквате от мярката „Изграждане на пет микропарка и групи зелени участъци в гъсто населени жилищни райони с лош достъп до открити пространства за отдих“?</p> <p>36. По какъв начин изчислихте намалението от 8,4 тона ФПЧ 2,5 от мярката „Подобряване и разширяване на зелените коридори“?</p> <p>37. С какво мярката залесяване в рамките на града е по-лоша за качеството на въздуха в него от мярката „Залесяване на пустеещи земи и горски фонд в периферията на София и други населени места от общината“ за да я пропуснете?</p> <p>38. Как адресирате факта, че в София се мият едва 54% от улиците в плана за действие?</p> <p>39. Как адресирате замърсяването на въздуха с ФПЧ от източници извън София, като отчитаме, че докладът на НИМХ им отрежда 35 % от всички количества ФПЧ10?</p> <p>40. Как адресирате проблемът от замърсяване с ФПЧ 10 от топлоцентрали на газ?</p> <p>41. Как адресирате проблемът от горенето на отпадъци от домакинствата извън контрола върху горенето им?</p> <p>42. Какво е замърсяването на ЦГЧ, че разглеждате създаването в нея на нискоемисионни зони за движение на МПС?</p>		<p>25. Отделянето на ФПЧ 10 и 2,5 и ПАВ при различните типове горива и горивни инсталации е посочено в европейските методически документи за инвентаризация на емисиите.</p> <p>26. В зависимост от промените в ЗЧАВ и определянето на начините и компетенциите за „контрол на дима“ ще се направят необходимите изчисления за прилагане на мярката.</p> <p>27. Конкретните параметри на контрол на дима, вкл. при сгради с повече от едно домакинство използващи твърдо гориво за отопление, очакваме да се решат чрез промените в нормативната уредба.</p> <p>28. Осигуряване на детайлна и актуална информация за възможно най-точна оценка на емисиите от битовото отопление. Инвентаризацията на емисиите, в т.ч. от битовото отопление, основана на възможно най-надеждна и достоверна информация е препоръка на всички неправителствени организации, участвали в общественото обсъждане и в обществените консултации на проекта на ПКАВ.</p> <p>29. В случай, че ЗЧАВ бъде допълнен с контролните компетенции и механизми и само в случай на необходимост (както е пояснено в проекта на ПКАВ) такава мярка може да бъде въведена от общината и принципно и от други общини.</p> <p>30. Проектът, финансиран от Столична община, за поставяне на филтри на комините е насочен за подпомагане на домакинствата.</p> <p>31. Мярката се отнася до лицата, които получават енергийни помощи и се отнася до всички енергоносителни, вкл. на тези от домакинствата, които ще продължат да се отопляват на дърва и въглища, но отговарящи единствено на изискванията за качество на тези горива за отопление, въведени преди година на национално ниво.</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
				<p>32. Възможността общините да въведат мярка за зони с ниски емисии за битовото отопление и за транспорта е регламентирана със ЗЧАВ и систематично следва контролните механизми, компетенции и глоби за неспазване на разпоредбите да се въведат с този закон.</p> <p>33. В ПКАВ са дадени данни за площта на измитите улици.</p> <p>34. Оросяването на улиците подпомага намаляването на ресуспендирането на прахови частици от движението на МПС.</p> <p>35. В раздел „VII.7 МЕРКИ ЗА НАМАЛЯВАНЕ НА ЕМИСИИТЕ ПРИ РЕСУСПЕНДИРАНЕ НА ЧАСТИЦИ ОТ ПЛОЩНИ ИЗТОЧНИЦИ“ е пояснен ефекта от озеленяването в населените места, а именно - филтриране на праха.</p> <p>36. Намалението от 8,4 тона ФПЧ 2,5 от мярката „Подобряване и разширяване на зелените коридори“ се основава на изчисленията, направени в приетия от СОС „План за действие за София – Зелен град“ (2020г.)</p> <p>37. В текстовата част на проекта на ПКАВ е посочено, че залесяването/затревяването има ефект на филтър на праховите частици и в периферията и в града, така че техническият пропуск при записване на мярката в плана за действие ще се отстрани.</p> <p>38. Една от целите, които си поставя програмата за КАВ е мерките да са изпълними и реалистични, във връзка с което мярката е съобразена с реалистичен бюджет за целта. Следва да се има предвид, че площите, които се планира да се мият са многократно повече от Решението на Софийски градски съд за миене на улиците.</p> <p>39. Една от целите, които си поставя програмата за КАВ е мерките да са изпълними и реалистични, във връзка с което са заложили мерки, които са от компетенциите и</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
				<p>под контрола на Столична община. В допълнение антропогенните източници, които се посочват в доклада на НИМХ са основни големи енергийни/промишлени обекти, чиито разрешения за работа/контрол за спазване на законодателните изисквания за емисии са от компетенциите на системата на МОСВ.</p> <p>40. Такъв проблем не съществува. Природният газ е с изключително нисък емисионен потенциал по отношение на ФПЧ. Виж приложение 5.</p> <p>41. Столична община изпълнява програми за подпомагане на домакинствата за безплатна подмяна на стари отоплителни уреди, които чисто технически могат да използват като гориво и отпадъчни материали. Отоплителните уреди, които общината предоставя безплатно на домакинствата не могат технически да използват друго гориво, освен специфицираното за конкретния уред.</p> <p>42. Мотивите за въвеждане на нискоемисионната зона за транспорт са посочени в проекта на ПКАВ – Приложение № 14, отнасящо се до нискоемисионната зона за транспорта.</p>
30.	Арх. Ивелина Грозева	<p>Обръщам се към Вас, защото вярвам, че всяка криза е и шанс, и че е напълно възможно да дишаме осезаемо почист въздух още през 2021 г., 1.) ако общината се фокусира в най-кратък срок върху по-малко на брой, но високо ефективни мерки; 2.) ако бъде ангажирано незабавно и ефективно гражданското общество, което, дори само в рамките на това обществено обсъждане, с въпросите и предложенията си, засвидетелства своята искрена загриженост и подкрепа.</p> <p>Чистият въздух, както и достъпът до чиста вода и в цяло – до чиста околна среда, е основа на земното ни съществуване и неизменно човешко право.</p> <p>На Вашето внимание предлагам следните конкретни и изпълними мерки в представената им последователност:</p>	По електронна поща	<p>1. Приоритетно залесяване на „калните площи“ е заложено в проекта на ПКАВ както за 2021, така и за следващите години в зависимост от готовността на районните администрации, така и наличния финансов ресурс.</p> <p>2. Акциите съвместно с „Паркинги и гаражи“ за ефективно и трайно ограждане на въпросните проблеми площи през пролетта на 2021 г. и следващите години ще продължи като част от оперативните дейности на общината.</p> <p>3. Предложението се приема и мерки в тази посока се включват в програмата за КАВ</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>1. Приоритетно залесяване на всички „кални площи“ (използвани за паркинги в междублокови пространства, градинки, ограждения на улични дървета и т.н.) още през пролетта и лятото на 2021 г. Кампании за набиране на допълнителна работна ръка, както и доброволчески труд съответно обучение и създаване на чувствителност към обществено значима кауза;</p> <p>2. Акция съвместно с „Паркинги и гаражи“ за ефективно и трайно ограждане на въпросните проблеми площи през пролетта на 2021 г.;</p> <p>3. Съвместна програма със съответните контролни органи за гарантиране чистотата на строителните обекти (не само в идеалния център) – изготвяне на каталог от изисквания и съответни санкции през пролетта на 2021 г. (оросяване при разрушителни дейности, почистване на площите през цялото време на строежа и при предаване, залесяване и т.н.) – набиране на постоянно контролиращ обучен персонал;</p> <p>4. Основно и поетапно измиване на улици, предблокови пространства и паркинги през лятото на 2021 г. – за последователния период на поддръжка – молба за дарение/закупуване на поне 5-10 електрически комунални почистващи машини за редовно почистване на целия град (пример: град Цюрих) – обучаване на персонал, кампания за информиране на гражданите;</p> <p>5. Съвместна акция с Пътна полиция за глобяване на силно замърсени и кални автомобили през лято/есен 2021 г. – гратисен период (медийна кампания) с раздаване на ваучери за външно измиване – след това осезаеми глоби.</p> <p>6. Повишаване на изискванията към сметоизвозващите компании през пролетта на 2021 г. – набиране на допълнителен персонал за засилен контрол над почистването на площите около контейнерите. – Изискване да не се събират всевъзможни битови отпадъци, фина пластмаса и т.н. в найлонови чували,</p>		<p>4. Предложенията са основателни и подходящи мерки са включени в Плана за действие за 2021 и следващите години;</p> <p>5. Мерки за контрол и санкциониране на кални МПС от строителни обекти са включени в проекта на ПКАВ.</p> <p>6. Общината ще прилага засилен контрол над редовното почистване на площите около контейнерите</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>които с дни да оставят по улиците и да биват разхвърляни от вятър, врани и други улични животни.</p> <p>Подкрепям исканията, описани от организацията Грийнпийс на следния адрес: https://www.vazduhsofia.org</p>		
31.	Радостина Петрова, Велоеволюция	<p>Представената КППКАВ за територията на СО за периода 2021-2026 г. заедно с приложенията, вкл. приложенията отчитащи изпълнението на предходната програма разгледахме от гледна точка на потенциала за принос на мерките за насърчаване на велосипеден транспорт към целите на програмата и предизвикателствата с чистотата на въздуха в Столична община и изброяваме следните изводи и предложения:</p> <p>I. По отношение на предложените мерки в КППКАВ в Приложение №15 План за действие към Комплексна програма за подобряване качеството на атмосферния въздух в Столична община 2021 – 2026 г.</p> <p>1. Очевидно е значението на изпълнението на мерките заложи в Плана за устойчива градска мобилност към намаляване на въздействието на транспорта върху качеството на атмосферния въздух в Столична община. Много от мерките предложени в КППКАВ съвпадат с мерките заложи в ПУГМ, но не ги изчерпват. В същото време, видно от отчета на предходно действащата ПКАВ, мерките по отношение на транспорта, както и цялостното изпълнение на ПУГМ към 2020 г. не са изпълнени. Изоставането се дължи, както на липса на проектна готовност, така и липса на политическа воля за изпълнение на проектите, дори когато проектната готовност е налице. От голямо значение за ефекта на мерките е качеството на изпълнението им, което по никакъв начин не е засегнато в предложените индикатори за следене напредъка по програмата. Например: в КППКАВ са заложи за изпълнение велосипедни алеи с индикатор „брой км изградени велоалеи“. В самата програма, т. II.2.4</p>	По електронна поща	<p>По предложенията:</p> <p>1.1. В ПКАВ са включени мерки от ПУГМ, които допринасят за подобряване на КАВ и те ще бъдат предмет на контрол и мониторинг по реда, предвиден в ПКАВ. Това е основна причина визираниите мерки от ПУГМ да се включат и в ПКАВ. ПУГМ е самостоятелен планов документ с различен времеви хоризонт и изпълнението му се следи по отделен ред.</p> <p>1.2. Липсва конкретно предложение, поради което не е възможно да се коментира.</p> <p>2. ПКАВ и плана за действие са с период на действие 2021-2026г. , поради което мерки от ПУГМ са взети предвид в случаите, когато съвпадат с времеви период на ПКАВ. Всички мерки за велотранспорта до 2026г., заложи в ПУГМ са заложи и в ПКАВ.</p> <p>2.1. Мярка 37-Sf-t--St-Mt-Lt „Развитие на главната велосипедна мрежа на гр. София –52,8 км (14 трасета) е предвидена аналогично и изчерпателно, така както е в ПУГМ (Вж. Приложение №1 към ПУГМ)</p> <p>2.2 Мярка 38-Sf-t-St-Mt-Lt „Развитие на довеждащата велосипедна мрежа -45,5 км (17 трасета)“ е предвидена аналогично и изчерпателно, така както е в ПУГМ (Вж. Приложение №1 към ПУГМ)</p> <p>2.3. Мярка 39-Sf-t-St-Mt-Lt Развитие на рекреационната велосипедна мрежа на територията на града и околградския район –30,6 км (5 трасета) е предвидена аналогично и изчерпателно, така както е в ПУГМ (Вж. Приложение №1 към ПУГМ)</p> <p>2.4. Мярка 40-Sf-t--St-Mt-Lt Инициране на действия за и въвеждане на система за споделени велосипеди в София</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>Транспорт, транспортна инфраструктура и мобилност е направена следната констатация: „ ... Съществуващата мрежа от велосипедни маршрути е недостатъчно интегрирана, комфортна, а понякога и недостатъчно безопасна, което възпрепятства ръста на колоезденето - понастоящем с дял едва 2% от мобилността в общината.“ Това състояние може да се преодолее и да има ефект в полза намаляване на замърсяването на въздуха само, ако заложените мерки се изпълняват навреме, в съответствие със стратегическите и нормативни изисквания и с необходимото качество. Така ще се гарантира привличането на нови ползватели за повишаване на дяла на велосипедния транспорт с произтичащите от това желани ефекти за КАВ.</p> <p>Предложения:</p> <p>1.1. В КППКАВ да се заложи наблюдение на цялостното изпълнение на ПУГМ по години съгласно конкретните предвиждания на плана.</p> <p>1.2. В КППКАВ да бъдат заложи индикатори за качествена оценка на изпълнение на целите по отношение на заложените мерки за велотранспорт.</p> <p>2. Не става ясно защо мерките за велосипеден транспорт предвидени в ПУГМ не са заложи в КППКАВ в пълнота – избрани са конкретен брой велосипедни трасета и са посочени брой километри за изграждане само до 2025 г., по-малко от предвидените в плана до този период. ПУГМ предвижда конкретни изброени поименно велосипедни трасета до 2035 г. Редно е щом КППКАВ е с период на действие до 2030, то всички предвиждания от други планове да бъдат възприети в програмата, а ако ли не, то да става ясно поименно кои са избраните с приоритет и защо. В противен случай може да се смята, че чрез КППКАВ се променят или омаловажават приоритети заложи в друг вече действащ документ приет от Столична община. Напомняме, че заложените в ПУГМ велосипедни трасета за изпълнение до 2020 г. не са</p>		<p>(1600 велосипеда) ще се увеличи като брой велосипеди в случай, че има допълнително възможности.</p> <p>2.5. Мярка за провеждане на информационни кампании е предвидена. Приема се предложението примери конкретизиращи мярката да се посочат в текстовата част на програмата (напр. обучение и образование за пътна безопасност и каране на велосипед и тротинетка в градски условия – за възрастни и за ученици; изграждане на трафик градини в градските паркове или други площи; Организиране на „Ден за ходене на училище с велосипед и пеша“, „Ден за ходене на работа с колело“ др. подобни; кампании с работодатели; създаване на платформа/мобилно приложение за споделяне на маршрути от ползватели; издаване на карта с велосипедни алеи и маршрути в Столична община);</p> <p>2.6. Предложената мярка е важна, но непряко свързана с ПКАВ, поради което ще се изпълняват мерките за подобряване на безопасността и комфорта на придвижване с велосипед, предвидени в ПУГМ, тъй като ПКАВ не може да реши всички въпроси.</p> <p>2.7. Предлаганата мярка е част от мерките, предвидени в ПКАВ за веломержата и това ще бъде пояснено и прецизирано в ПКАВ (развитие на допълваща велосипедна инфраструктура и услуги – паркинги за велосипеди и интегриране с масовия градски транспорт; за кратковременно и дълговременно съхранение на велосипед, закрити и открити велопаркинги, с ограничен достъп и за свободно ползване и др., както и да се осигури наличие на велопаркиране при всички видове обществени сгради, пазари, транспортни възли, производствени, офис и жилищни сгради в съответствие с нормативните изисквания за брой велосипедни паркоместа в различните обекти.)</p> <p>II. По отношение на отчета на мерките на предходната действаща ПКАВ, Приложение №11 Изпълнение на програмата от мерки към Програмата за управление на</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>изпълнени (видно и от отчета за изпълнение на предходната ПКАВ), нито пък частично изпълнените са с необходимото качество и поддръжка, така че да са безопасни и привлекателни за нови ползватели.</p> <p>Предложения:</p> <p>2.1. Мярка 37-Sf-t--St-Mt-Lt „Развитие на главната велосипедна мрежа на гр. София –52,8 км (14 трасета) и провеждане на информационни кампании за насърчаване използването на велотранспорта като устойчив начин на градска мобилност“ да се коригира. Да се допълнят поне до заложените в ПУГМ 19 главни велосипедни трасета за изпълнение до 2025 или да се изброят поименно предвидените за изграждане велосипедните трасета, като се поясни защо не са в пълен набор и защо са приоритизирани именно изброените. В отделна нова мярка да се заложи провеждане на информационни кампании. Предложението е с цел конкретизиране, залагане на пълен набор амбициозни цели за изграждане на велосипедни трасета и обособяване на еднотипни дейности с възможност за проследяване чрез специфични качествени и количествени индикатори.</p> <p>2.2. Мярка 38-Sf-t-St-Mt-Lt „Развитие на довеждащата велосипедна мрежа -45,5 км (17 трасета)“ да се коригира. Да се допълнят до заложените в ПУГМ 27 довеждащи велосипедни трасета за изпълнение до 2025 или да се изброят поименно предвидените за изграждане велосипедни трасета, като се поясни защо не са в пълен набор и защо са приоритизирани именно изброените.</p> <p>2.3. Мярка 39-Sf-t-St-Mt-Lt Развитие на рекреационната велосипедна мрежа на територията на града и околградския район –30,6 км (5 трасета) да се коригира. Да се допълнят до заложените в ПУГМ 9 рекреационни велосипедни трасета за изпълнение до 2025 или да се изброят поименно предвидените за изграждане велосипедните трасета, като се поясни защо не са в пълен набор и защо са приоритизирани именно изброените.</p>		<p>качеството на атмосферния въздух на Столична община за периода 2015 – 2020 г. и допълнението на програмата – отчетът включва информация по всяка мярка и не е възможно да съдържа отчет в посочените подробности. По-важното е, че в текста на самата Програма за КАВ е подчертано, че София изостава значително в изграждането и осигуреността с велоалеи и в ПКАВ са заложили амбициозни мерки в тази посока, в пъти повече от постигнатото до момента.</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>2.4. Мярка 40-Sf-t--St-Mt-Lt Инициране на действия за и въвеждане на система за споделени велосипеди в София (1600 велосипеда) да се коригира и допълни с поне до 2800 велосипеда, за да става ясно че се има предвид разширение на заложената и в предходната ПКАВ такава мярка. Разширението на система за споделени велосипеди в ПУГМ е предвидено за конкретни поименно изброени квартали/райони в Столична община до 2025 г. При залагането на количествени индикатори за изпълнение да се има предвид европейската практика за брой споделени велосипеди осигурени за единица мярка за брой население.</p> <p>2.5. Мярка нова Провеждане на информационни кампании и дейности за насърчаване използването на велотранспорта като устойчив начин на градска мобилност. Необходимо е конкретизиране на мярката с посочване на желания вид на кампании и дейности за провеждане. Такива могат да бъдат вече заложените в ПУГМ, но не само: обучение и образование за пътна безопасност и каране на велосипед и тротинетка в градски условия – за възрастни и за ученици; изграждане на трафик градини в градските паркове или други площи; Организиране на „Ден за ходене на училище с велосипед и пеша“, „Ден за ходене на работа с колело“ др. подобни; кампании с работодатели; създаване на платформа/мобилно приложение за споделяне на маршрути от ползватели; издаване на карта с велосипедни алеи и маршрути в Столична община;</p> <p>2.6. Мярка нова Подобряване на безопасността и комфорта на придвижване с велосипед. Необходимо е конкретизиране на мярката с дейности, вече заложен в ПУГМ, но не само: изграждане на успокоени зони за движение до 30 км/ч в ЦГЧ и в кварталите; реконструкция на съществуващи велосипедни алеи и ленти за въвеждане в съответствие със стандартите за безопасност и удобство (вкл. разширяване, корекция на настилки, отделяне от автомобилно и/или пешеходно движение); реконструкция</p>		

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>на опасни кръстовища – зони за изчакване на велосипедисти, осигуряване на видимост, осигуряване на велосипедни пътеки за пресичане, създаване на безопасителни острови, намаляване радиуса на бордюрните криви и др.; подобряване проходимостта на съществуващи велосипедни маршрути – преодоляване на тесни места, линейни бариери като жп линии, реки, тежка автомобилна инфраструктура; създаване на „училищни улици“ - временна организация на движение в начало и край на учебен ден в зони около училища със забрана за движение на автомобили и улесняване на деца и родители за достъп до училище пеша и с велосипед; изготвяне и приемане на стандарти за велосипедна инфраструктура – за проектиране и изпълнение на добри практики за безопасност и удобство за велосипедно движение, за маркировка и сигнализация на велосипедни трасета, които стандарти да се прилагат навсякъде на територията на Столична община.</p> <p>2.7. Мярка нова Развитие на допълваща велосипедна инфраструктура и услуги – паркинги за велосипеди и интегриране с масовия градски транспорт. Възможността за удобно и безопасно паркиране на велосипеди, както и за комбинирани пътувания велосипед + градски транспорт са ключови за избора на този вид придвижване. Необходимо е мярката да се конкретизира, като се зложат индикатори за осигуряване на велосипедно паркиране от всички предвидени в нормативната уредба класове и типове – за кратковременно и дълговременно съхранение на велосипед, закрити и открити велопаркинги, с ограничен достъп и за свободно ползване и др., както и да се осигури наличие на велопаркиране при всички видове обществени сгради, пазари, транспортни възли, производствени, офис и жилищни сгради в съответствие с нормативните изисквания за брой велосипедни паркоместа в различните обекти. Това ще гарантира развитието на велосипедното паркиране заедно с</p>		

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>развитието на веломрежата на територията на Столична община.</p> <p>II. По отношение на отчета на мерките на предходната действаща ПКАВ, Приложение №11 Изпълнение на програмата от мерки към Програмата за управление на качеството на атмосферния въздух на Столична община за периода 2015 – 2020 г. и допълнението на програмата</p> <p>Отчетът на мерките по отношение на велосипедния транспорт е меко казано неверен, като е направена следната снизходителна констатация в КППКАВ</p> <p>„Изпълнението на част от заложените мерки не е завършено в рамките на определения в Програмата срок, но са предприети конкретни действия и са стартирани процедури и са в изпълнение. Например: Sf_t_37 PM: Изграждане на велосипедни алеи и платна; Sf_t_27 PM: Изграждане на система за отдаване на велосипеди под наем и въвеждане на комбиниран (споделен) транспорт“. В по-подробния отчет в приложение 11 е видно, че са постигнати към 1/3 от заложения количествен индикатор за брой км изградени велосипедни алеи. За т.нар стартирани процедури е отчетена подготовка само на 2 подробни устройствени плана. Пропусната е подготовката на проекти за поне 6 велосипедни трасета – включително инвестиционни проекти за организация на движението, за които има публична информация и осигурено финансиране според бюджета на Столична община за 2018, 2019, 2020 г. Пропусната е и реализацията на тези проекти. Нещо повече – реализираните велосипедни трасета отчетени в приложение 11 са оставени без поддръжка, с големи участъци в плачевно състояние без маркировка, без отделяне от автомобилното движение заради изпочупени ограничителни елементи, с неконтролирано незаконно паркиране по протежението им. Всичко това логично не допринася за увеличаване на дяла на велосипедните пътувания в Столична община. Гражданите все още не са убедени в безопасността и практическата използваемост на велосипедните трасета</p>		

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		дори и след твърдяни в същия отчет кампании съдържащи призови и съвети за използване на велосипед сред ученици и в медии. Така е видна липсата на положителен ефект за целите на ПКАВ въпреки отчетения по чиновнически напредък.		
32.	Драгомир Гелев	<p>Изпращам своите предложение за допълнения към „Проект (предварителен вариант) на „Комплексна програма за подобряване качеството на атмосферния въздух на територията на Столична община за периода 2021-2026 г.““, в законовия срок, както следва:</p> <p>1. Осигуряване на средства за транспорт на децата, част от предучилищната и училищната система (детски градини и училища).</p> <p>Мотиви: Транспортът е един от основните замърсители на въздуха, като допринася за приблизително 7% от замърсяването с ФПЧ 10 (НИМХ, "Изследване на приноса на различни източници на замърсяване с фини прахови частици (ФПЧ 10) в град София", 2020) и огромна част от замърсяването с азотно оксиди (липсват официални данни). Превишаването нормите на ФПЧ и азотни оксиди са сред основните проблеми на множество европейски градове (European environment agency, Air quality Europe - 2019 Report).</p> <p>В София град се наблюдава рязко понижаване на трафика при обявяване на извънредни ваканции за децата от детски градини и училищата. Единици са образователните институции, които разполагат с транспорт за децата.</p> <p>2. Разполагане сензори за измерване КАВ в непосредствена близост до източните на индустриално замърсяване в София.</p> <p>Мотиви: Според "Изследване на приноса на различни източници на замърсяване с фини прахови частици (ФПЧ 10) в град София" (НИМХ, "Изследване на приноса на различни източници на замърсяване с фини прахови частици (ФПЧ 10) в град София", 2020) завод за цветни</p>	По електронна поща	<p>1.Предложението е важно и мотивирано, поради което в проекта на ПКАВ се предвижда мярка, която първо да се отнася до училищата и в зависимост от проучването и опита ще се пренесе при целесъобразност и към детските градини.</p> <p>2.Емисиите от източниците на индустриално замърсяване се наблюдават и контролират от РИОСВ към МОСВ по реда на Закона за опазване на околната среда и общината няма правомощия в тази област. Сензорите на общината са разположени в жилищните райони, за да измерват качеството на въздуха там, където живеят хората.</p> <p>3.Предложението не е конкретно и не може да се коментира.</p> <p>4.Столична община вече изпълнява мащабни програми за безплатна подмяна на старите печки на дърва и въглища на домакинствата и в проекта на ПКАВ е предвидено мярката да продължи и да се разшири.</p> <p>5. Предложението се приема - в Плана за действие може да бъде включена мярка да продължат изследванията на НИМХ за химическия състав на ФПЧ10 с източник на финансиране национални и европейски програми.</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>метали и стъklarски завод "Дружба" са част от индустриите, допринасящи за 4% от замърсяването с ФПЧ10 в София.</p> <p>3. В програмата липсва точка, която да посочи необходимостта от изпращането на предложения до централната власт относно нормативни промени, отнасящи се до усъвършенстване законодателството, и/или относно източници на замърсяване извън територията на София град, и/или други несъвършенства в нормативната уредба.</p> <p>4. Заделяне на средства за ваучери (или друга форма на финансиране) за подмяна на печки на твърдо гориво при енергийно бедни семейства и преминаване към отопление на електричество или газ. Нормативната уредба позволява финансиране на отопление чрез електричество или газ, освен на твърдо гориво. Предложение за забрана на финансирането на отопление на твърдо гориво за енергийно бедни семейства в агломерации на 10 000 жители до централната власт от страна на Столична община.</p> <p>5. По пример на изготвения анализ от НИМХ към БАН на източниците на ФПЧ 10, да бъде възложен и такъв на ФПЧ 2.5 и ФПЧ 1, както и азотни и въглеродни оксиди на територията на СО, за една или за всяка година до 2026г.</p> <p>Мотиви: Според действащата европейска директива за КАВ, не са налични минимални прагове на ФПЧ 2.5 и ФПЧ 1, които да са безопасни за човека. Анализът е първата стъпка към решаването на проблема.</p>		
33.	Камен Русков	<p>Настоявам предварителната програма на СО да бъде основно преработена.</p> <p>1. Анализът на замърсяването на въздуха е твърде частичен и неточен. Следва да бъде изчерпателен, а където има празнини или неточности, или други променливи, влияещи върху данните – те да бъдат описани.</p>	По електронна поща	<p>Коментарът в началото на становището е от най-общ порядък.</p> <p>1.Липсва конкретно описание на констатациите и не може да се коментира.</p> <p>2.На базата на инвентаризацията на емисиите и описанието на източниците на замърсяване и на</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>2. Да бъде добавен сценарий за очаквано замърсяване при очакваните темпове на застрояване, заселване, нови автомобили, премахване на зелени площи, разширяване на улици, нови булеварди и др. На тази база да бъде предоставено и изчислено прогнозното замърсяване на въздуха и тогава да се преоценят всички политики и проекти, които пречат за подобряването на качеството на въздуха.</p> <p>3. Да бъдат включени пешеходната и велосипедната инфраструктура като стратегически важни приоритети, със съответни планове за действие и финансиране, позволяващо бързо и качествено наваксване на десетилетията пропуснато време за тяхното развитие. Тук да влязат и финансови стимули за преминаване от МПС към активно придвижване, учебни програми по колоездене и образователни кампании. Да се изгради интегрирана система от радиални веломагистрала, свързани с велосипедното околоръстно, като се осигури висока степен на безопасност, безконфликтно разминаване с пешеходци и друг трафик, всесезонна ползваемост, привлекателност и свързаност.</p> <p>4. Да бъде осигурена качествена и безопасна пешеходна свързаност на кварталите и обектите със социално значение. Да бъдат изградени поне десетки нови и привлекателни безконфликтни преминавания на големи булеварди и околоръстния път (комбинирани и за велосипедно придвижване).</p> <p>5. Да бъдат изцяло изкупени и където трябва – разширени, парковете и зелените площи в града, за да се осигури тяхната цялост и свързаност (където липсва).</p> <p>6. Парковете и зелените площи да бъдат озеленявани приоритетно по начин, който да намалява значително замърсяването, вкл. и през зимата – с вечнозелени видове.</p> <p>7. Да се въведат стимули за опазване на озеленяването в частни имоти.</p>		<p>наличната информация са представени и обяснени сценариите .</p> <p>3.В проекта на ПКАВ са включени амбициозни мерки за развитие на велосипедната мрежа и пешеходната инфраструктура, но в програмата ясно и изчерпателно са посочени стратегически приоритетните мерки – свързани с най-големия източник на замърсяване.</p> <p>4.Включени са амбициозни мерки за развитие на пешеходната инфраструктура.</p> <p>5.Столична община непрекъснато развива и разширява зелените площи и коридори и подобни мерки са включени в проекта на ПКАВ. В предложението липсва конкретика.</p> <p>6.Вида на озеленяването се съобразява с редица фактори и се определя от тесни специалисти в разглежданата област.</p> <p>7.Липсва конкретика на предложението и не може да се коментира.</p> <p>8.Общината съобразява плановете за улиците с озеленяването.</p> <p>9.В СО е организирано звено, което осъществява непрекъснат контрол.</p> <p>10.В ПКАВ е предвидена мярка за нискоемисионна зона от транспорта.</p> <p>11.Целта на изграждането на тангенциални връзки и околоръстни пътища е именно изнасяне на трафика извън натоварените райони и намаляване на престоя в трафик на МПС и задръстванията, които причиняват допълнителни емисии.</p> <p>12.В ПКАВ са предвидени амбициозни мерки за осигуряване на пешеходна инфраструктура без трафик за активно пешеходно придвижване.</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>8. Да се преразгледат плановете за разширяване на улиците оглед опазването на стотици хиляди квадратни метра зелена площ и хиляди дървета в кварталите.</p> <p>9. Да се организира ефективно контролно звено, както и система практически недопускаща замърсяване от горене на неподходящи материали.</p> <p>10. Да се отстранят от движение силно замърсяващите автомобили и да се въведат ограничения за ползване на автомобили под Евро 5, както и нискоемисионни зони.</p> <p>11. Да се преразгледат плановете за изграждане на нови булеварди, свързване на улици и други, които допълнително увеличават ползваемостта на МПС.</p> <p>12. Да се въведат училищни улици, споделени улици и други с нисък трафик/без трафик, за да се стимулира активното преминаване през кварталите.</p> <p>Подробни описания на тези и други мерки можете да откриете в многократните ми предложения до Кмета на София, главния архитект от последните 12 години.</p>		
34.	Елица Василева	<p>Конкретната ми препоръка е приоритетите на програмата да бъдат най-ефективните мерки за ключовите източници на замърсяване и това да бъде отразено и в предвидения бюджет.</p> <p>По отношение на вида мерки, предлагам следните:</p> <ul style="list-style-type: none"> - За въвеждането на алтернативни източници на отопление, съм на мнение, че съвременните технологии и тенденции изискват да се съчетае енергийна ефективност с използване на енергия от възобновяеми източници (най-вече слънчева енергия), произведена на място, за собствени нужди на жилищни, служебни и обществени сгради, и това да подпомага приоритетна. <p>До Кмета на Столичната община г-жа Йорданка Фандъкова Заместник-</p> <p>Обръщам се към Вас, защото ме е грижа. Грижа ме е за въздуха, който дишам. Грижа ме е и за моето здраве, и за здравето на всички други хора, които живеят в София.</p>	По електронна поща	<p>Становището касае частично ПКАВ и частично се отнася до други програмни документи.</p> <p>В останалата част виж. отговор/коментар на становище № 7.</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>София е един от градовете с най-мръсен въздух в Европейския съюз. През този и изминалия месец дневната норма за фини прахови частици отново беше нарушена многократно.</p> <p>Затова и този месец, вместо да Ви изпратя коледни пожелания, вземам участие в консултацията по програмата за качество на въздуха на София, с надеждата, че моят глас ще бъде чул.</p> <p>Настоявам програмата на Столичната община да предложи пакет от мерки, с изпълнението на които да постигнем законовите норми за качество на въздуха най-късно през 2024 г., а не както е заложено сега – чак през 2026 г. Това може да се случи, като се наблегне на няколко качествени мерки с ясен и измерим ефект, а не на стотици мерки и призиви с неясни резултати.</p> <p>В настоящия вариант на програмата се търси основно намаление на емисиите на ФПЧ от мерки за решаване на проблемите с битовото отопление на твърди горива, докато мерките за транспорт ще осигурят едва 5-6% намаление на емисиите. Същевременно лъвският пай от бюджета (около 80%) е предназначен за метро и други инфраструктурни проекти в транспорта, които ще се реализират и без програма за въздуха.</p> <p>та подмяна на печки за хиляди домакинства.</p> <p>- Тези мерки могат да бъдат съчетани и с реализиране на общностни проекти с участието на общината за производство на енергия от слънцето, насочена към подпомагане на най-уязвимите членове на обществото, с цел дълготрайното им освобождаване от бремето на енергийната бедност.</p> <p>- За да не разчита изцяло на публично финансиране, за изпълнението на тези препоръки, общината би могла да стартира насърчаване на енергийни общности – обединения, включващи граждански кооперативи, индустриални предприятия и/или общини, които да бъдат</p>		

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>катализатор на инвестиции и иновации в областта на нисковъглеродните и същевременно несъздаващи допълнителни емисии във въздуха технологии.</p> <p>- Що се отнася до централното отопление в града, е време общината да погледне отвъд проекта за инсинератор и да заложи на проучвания и реализиране на проекти за отопление в града от възобновяеми източници на енергия, без изгаряне на отпадъци, изкопаем газ или биомаса.</p> <p>- Други възможни стимули за частни инвестиции в модерни технологии за енергийна ефективност и производство на собствена енергия от възобновяеми източници, като слънцето, биха могли да бъдат местни данъчни облекчения за жилищната собственост, в зависимост от това колко енергийно неутрално е едно жилище, както и създаване на фонд за финансиране на ВЕИ проекти към Столичната община и изработване на програма за общински субсидии за енергийни граждани, като надграждане на кампанията за подмяна на стари отоплителни уреди.</p> <p>- Приоритетните мерки в транспорта да са насочени към разширяване на наземния обществен транспорт , велотранспорт, придвижване пеша и регулиране на трафика и паркирането, за сметка на големите инфраструктурни проекти, обслужващи автотранспорта.</p> <p>- Цялата енергия за обществения транспорт (метро, трамваи, тролейбуси, електробуси) да идва от възобновяеми източници. Подобно развитие да се планира и за целия общински автопарк, включително, но не само служебни автомобили и други.</p> <p>- Въвеждане (а не само обмисляне) на зони с ниски емисии за транспорта и за „контрол на дима“ от горенето на дърва, въглища и отпадъци, за да се подпомогне контрола и прехода към по-чисто отопление и по-малко автомобили в града.</p>		

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>- Прилагане на значително по-често и по-ефективно миене на улици, ефективен контрол върху строителството, горенето на отпадъци и паркирането в зелени площи, тяхното опазване и увеличаване.</p> <p>- Достъп в отворена форма до общинските данни за околна среда – емисии във въздуха, енергийно потребление, загуби и източници, води, транспорт, въглеродни емисии, за повече прозрачност и възможност за упражняване на граждански контрол по изпълнението на мерките от програмата за въздуха и други стратегически документи.</p>		
35.	арх. Ива Янева	<p>Отправлям настоящето становище по отношение на проведеното обществено обсъждане и Проект (предварителен вариант) на „Комплексна програма за подобряване качеството на атмосферния въздух на територията на Столична община за периода 2021-2026 г.“. По време на представянето на проекта констатирах следните пропуски и отправям своите притеснения и предложения относно:</p> <p>1. Изключително притеснителната липса на данни, върху които е стъпил настоящия проект. Смятам за очевидно, че без пълна и достоверна изходна информация, нито един проект не би могъл да донесе реални решения.</p> <p>Моля в проектът да бъдат отправени предписания към Столична община за събиране на необходимите данни, които към момента липсват или са непълни, за да се избегне след 6 години ние отново да не разполагаме с необходимата информация и отново да заплащаме изготвянето на проект, който отново ще бъде изправен пред същите проблеми. Смятам за абсолютно наложително незабавното изготвяне на подробен опис на липсващите данни, придружен с изпълним график за събирането им. Моля данните, които към момента са налични, но не са взети предвид, да се изискат от съответните институции.</p> <p>2. Актуализиране на проекта съгласно реалните данни за количеството МПС на територията на столицата. МВР</p>	По електронна поща	<p>1.В коригирания проект на ПКАВ са използвани допълнителни данни, предоставени в хода на изготвянето му, както и са предложени мерки за осигуряване на допълнителни данни и информация.</p> <p>2. Данните за МПС/ден бяха променени изцяло на основата на получената подробна допълнителна информация от СДВР за всички регистрирани автомобили в общината. Тези подробни данни ни бяха представени в хода на дискусиите по проекта на Програмата.</p> <p>3. Инсталираните от Столична община 22 сензорни станции се осъществяват по проект на Столична община AIRTHINGS, финансиран от Европейския съюз по Програма "Балкани – Средиземно море (2014 – 2020)". В него Столична община е водещ партньор с още четири европейски града. Проектът е разработен и изпълнен от общината за да отговори на желанието на обществеността за поставяне на допълнителни измервателни уреди за качеството на въздуха и по-широко покритие на мрежата.</p> <p>Станциите, представляват съвкупност от измервателни сензори, които проследяват нивото на замърсяване по следните показатели: ФПЧ10, ФПЧ2.5, азотен диоксид, серен диоксид, озон, въглероден окис. Следва да се отбележи, че данните от сензорните станции са индикативни и поради спецификата на използваните</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>разполагат с изчерпателна и подробна информация за вида, годината и екологичната категория на всички регистрирани автомобили по година на регистрация. При положение, че според тези официални данни от МВР към 02.01.2020г. на територията на Столична община са регистрирани 3,752,626 ППС, е меко казано неадекватно в проекта да са заложени почти 10 пъти по-малко. Моля тези данни да бъдат проверени, изискани по официален ред и проектът да бъде актуализиран спрямо актуалните цифри!</p> <p>3. Ако действително от ЕС не се признават данните от измервателните станции за чистота на въздуха, поставени от Столична община, за които е заплатено със средствата на данъкоплатците, както беше обяснено от екипа по време на общественото обсъждане, то настоявам в проекта да бъде отправено предписание към Столична община за подмяната или добавянето на нови измервателни станции, чиито данни да бъдат официално признати и да могат да бъдат включени в последващи анализи и проекти. Моля тези станции да бъдат разположени в най-натоварените и силно замърсени зони на всеки район.</p> <p>4. Моля да изпълните предложеното по време на общественото обсъждане подробно разписване на предложените в окончателния проект мерки и даване на конкретни изпълними срокове за изпълнението им.</p> <p>5. Моля да бъде разгледана възможност паралелно с разширяването на покритите от Топлофикация и газифицирани райони да се въведе и такса за използването на отопление на твърдо гориво, по модел на редица западни европейски държави (пр. Дания, където всяко жилище с незазидан или непремахнат комин заплаща екологична такса). В допълнение може да бъде потърсено решение за социално слаби домакинства, на които да бъде помогнато по редица програми за подмяна на техните отоплителни уреди. Моля последното да бъде широко оповестено на засегнатите живущи по всякакви начини -</p>		<p>технологии, са с възможно отклонение в измерените показатели. Независимо от това, обаче, данните са допълнителен индикативен информативен източник за гражданите относно качеството на атмосферния въздух. Столична община в допълнение е включено, като мярка в проекта на ПКАВ доставка на мобилна автоматична станция.</p> <p>4. Предложението се приема и ще бъде отразено.</p> <p>5. Столична община вече изпълнява мащабни програми за безплатна подмяна на старите печки на дърва и въглища на домакинствата и в проекта на ПКАВ е предвидено мярката да продължи и да се разшири.</p> <p>6. В Плана за действие към ПКАВ е включена мярка за въвеждане на нискоемисионна зона за битово отопление, в която се ограничава отопление на дърва и въглища за новопостроени сгради по улици, в които има изградена и функционираща централна топлофикационна или газоразпределителна мрежа.</p> <p>7. Столична община следи внимателно процеса на програмиране на новите програми с европейско финансиране и е в готовност да подготви проекти, които да продължат и надградят двата проекта, които се изпълняват в момента.</p> <p>8. Становището касае частично ПКАВ и частично се отнася до други програмни документи. Въпросите, свързани с енергийна ефективност са важни теми, отнасящи се до намаляване на крайното енергийно потребление и намаляване на емисиите на парникови газове, поради което ще бъдат включени в други програмни документи на СО, отнасящи се до предложенията.</p> <p>9. Отнася се за националната нормативна уредба. Нерегламентираното горене на отпадъци е забранено. Столичен инспекторат в рамките на своите компетенции и в сътрудничество с органите на МВР и с РИОСВ</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>или се подменят отоплителните им уреди, или се заплаща такса за замърсяване на въздуха.</p> <p>6. Абсолютна забрана за използване на твърдо гориво за нови сгради. Проверка от страна на приемателните комисии.</p> <p>7. Моля да бъдат потърсени различни варианти за подмяна на отоплителните уреди, които да бъдат подробно анализирани в проекта - включително ценово и количество спестени емисии. Към момента изглежда нелепо обществото да инвестира в подмяна на печки на дърва с такива на пелети, за да се окаже само след няколко години, че е нужно те да бъдат подменени наново. В проекта липсват варианти и сравнение на различните варианти за действие, както и икономическото им изражение. И двете са абсолютно необходими, за да може да бъде взето правилното решение.</p> <p>8. В проекта изобщо не се разглежда подобряването на мерките за енергийна ефективност в съществуващите сгради. Това е огромен пропуск, тъй като при по-висока ефективност, нуждата от допълнение и охлаждане намалява. Моля този аспект да бъде взет под внимание, да бъде направен анализ на количеството сгради на територията на Столична община, техния клас енергийна ефективност и предписание на мерки за подобряването им. В случай, че липсва информация за жилищните сгради, особено по-малките, да бъде предвиден начин за нейното събиране и за програми за подпомагане на живущите да подобрят енергийната ефективност на жилищата си. Това важи и за обществените сгради, които до този момент не са го направили.</p> <p>9. Инкриминиране на горенето на отпадъци.</p> <p>10. Провеждане на информационни кампании за запознаване на обществото с новоприетите мерки и подпомагането им те да бъдат реализирани.</p>		<p>осъществяват проверки и се налагат глоби на нарушителите. Резултатите от проверките се оповестяват публично.</p> <p>10. В ПКАВ са предвидени мерки за провеждане на информационни кампании.</p> <p>11. Столична община осъществи и планира да осъществи значими и мащабни проекти, които да направят обществения градски транспорт по-привлекателен вместо ползването на лични автомобили. Мерките са разнообразни и се отнасят до разширяване на метро линиите, оптимизиране на маршрутите на градския транспорт за да са по-удобни и достъпни за гражданите, въвеждане на по-модерен и екологичен транспорт.</p> <p>Що се отнася до конкретните ви предложения – те ще бъдат предоставени на ЦГМ, за да се анализира тяхната приложимост.</p> <p>12. Становището е принципно и не съдържа конкретика.</p> <p>13. Становището касае частично ПКАВ и частично се отнася до други програмни документи.</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>11. Моля да бъде разгледан градския транспорт като средство за намаляване на замърсяването на въздуха. Липсва какъвто и да било анализ. Необходимо е разглеждане на цялостната схема на столичния градски транспорт и нейното цялостно (!!) актуализиране, в резултат на подробен анализ, така че наличните превозни средства да обслужват максимално много граждани по максимално адекватен начин. Редица линии на градския транспорт могат да бъдат оптимизирани - дали чрез разписание, дали чрез преразглеждане на местата на спирките или размера на превозните средства, но е абсолютно наложително това да се случва в контекста на цялостната организация на градския транспорт, а не линия по линия, парче по парче.</p> <p>Моля да бъде разгледана цената на билета за градски транспорт и връзката му с честотата на използване от страна на гражданите, комфорта на спирките и пр.</p> <p>12. Настоявам дори след предаването си и получаването на липсващите данни, проектът да бъде своевременно актуализиран, а те - отразени. Недопустимо е да се предлага проект, с толкова много липсваща изходна информация а оттам и ненадеждни изводи за следващите 6 години! Абсолютно неприемливо и несериозно е гражданите на Столична община, заплатили 412 583,87 лв. да получат толкова посредствен проект, пълен с предположения и догадки. За 23 месеца имате достатъчно време (и средства), за да си съберете необходимите липсващи данни.</p> <p>13. Анализ на зоните на застрояване на територията на Столична община и влиянието му върху движението на въздуха и разпространение на замърсяването. Предписания към Столична община за ограничения във височината, гъстотата и отстоянията на новите сгради в ключови зони.</p>		

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		Като съвместен данъкоплатец на Столична община, настоявам гореописаните предложения да бъдат взети под внимание.		
36.	Доц. д-р Диана Ковачева, Омбудсман на Република България	<p>Запознах се обстойно с публикувания за обсъждане проект на „Комплексна програма за подобряване качеството на атмосферния въздух на територията на Столична община за периода 2021-2026 г.“. Предвид продължаващото превишаване на пределно допустимите норми за замърсителите, основно ФПЧ10, прилагането на такава програма, трета по ред за Столична община, е задължително изискване при условията на чл. 27 от Закона за чистотата на атмосферния въздух във връзка с Директива 2008/50/ЕО, насочена да определи мерките за намаляване на емисиите и достигане на определените норми по отношение на замърсителите в краткосрочна, средносрочна и дългосрочна перспектива по начин, водещ до ограничаване на превишението до възможно най-кратък срок.</p> <p>Институцията на омбудсмана е ангажирана с подпомагане на обществения диалог по проблемите на качеството на въздуха в Столицата. В периода от края на 2018 и до началото на 2020 г. се изгради действен комуникационен механизъм за граждански контрол, като омбудсманът предостави форум за периодично провеждани срещи на отговорни представители на Столична община, специализираните държавни органи в лицето на МОСВ, МЗ, МЗХГ, МИТС, НИМХ, ДАМТН, на научните среди в областта на управлението на качеството на атмосферния въздух и общественото здраве, представители на екологични неправителствени организации и граждани. Постигната беше поставената специфична цел за поемане на ангажименти по конкретни сигнали на гражданите за устойчиви за зимния сезон проблеми за изгаряне на отпадъци, отопление с твърдо гориво в общински жилища и проследяване на тяхното изпълнение; запознаване с изпълнението на действащата общинска програма за КАВ, разполагане на 22 сензорни станции по проекта на СО,</p>	По електронна поща и чрез деловодство	<p>В становището е представена ангажираността и дейността на институцията „Омбудсман на Република България“ към въпросите за качество на въздуха, което Столична община приветства.</p> <p>По отношение на конкретните бележки:</p> <p>1. Относно бележката за несъответствието на мерките в сектор битово отопление и в сектор транспорт и предвидения голям бюджет в сектор транспорт спрямо ефекта, даваме следното пояснение :</p> <p>Анализите, които бяха осъществени за целите на разработване на настоящата програма, показват, че източникът на емисии на ФПЧ10, ФПЧ2,5 и ПАВ с преобладаващ принос е битовото отопление на домакинствата на дърва и въглища, който е с ясно изразен сезонен характер (отоплителния есенно - зимен сезон). Предложението за най-подходящите мерки, които да се включат в Плана за действие към настоящата Програма взе предвид резултатите от инвентаризацията и моделирането по-конкретно, че основният източник на емисии за трите проблемни замърсителя е битовото отопление на дърва и/или въглища и по-конкретно, че приносът на този сектор към замърсяването от антропогенните източници на емисии на територията на общината (без отчитане на регионалния фон) е:</p> <p>57% за ФПЧ10;</p> <p>63% за ФПЧ2,5</p> <p>99.6% за ПАВ.</p> <p>Като се взеха предвид посочените резултати, се възприе интегриран подход за едновременно намаляване на замърсяването и обследване на възможността за постигане на нормите по трите показателя чрез мерки в</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>въпроси от неправителствени организации за достъп по информация за данните от измерванията от станциите от националната мрежа за мониторинг на ИОАС, както и достъпът до правосъдие. Последен е и процесът на подготовка на измененията в подзаконовите нормативни актове, произтичащи от законодателните промени, предизвикани във връзка с решението на Съда на ЕС, както и позицията по поставени от ЕК въпроси за неговото изпълнение. От омбудсмана бяха отправени и писмени препоръки по конкретни въпроси от дискусиите. В рамките на комуникационния механизъм се поддържа фокусът на гражданския контрол не само за продължаване на усилията на отговорните институции, но и за реално постигане на целите за по-чист въздух. Въпреки неформалния си характер, процесът се вписва в изискванията за участието на обществеността в процеса на вземането на решения и достъпа до правосъдие по въпроси на околната среда, съгласно Орхуската конвенция, с които е съобразена и Директива 2008/50/ЕО от 21 май 2008 г. относно качеството на атмосферния въздух и за по-чист въздух за Европа. (Доклад за дейността на омбудсмана за 2019 г., приет с Решение на Народното събрание, ДВ, бр. 84 от 29.9.2020 г.)</p> <p>В рамките на този период беше отчетено постигането на средногодишната норма за ФПЧ10 от всички измервателни станции на агломерацията на Столична община. Тогава е поставено и началото на процедурата за възлагане на необходимата нова програма за постигане на нормата за максимален брой от 35 дни за превишаване на пределно допустимите среднодневни норми на концентрация на ФПЧ10, както и норми за други замърсители: ФПЧ2,5, азотни диоксиди (No2), озон (O3), въглероден оксид (CO) и бензо(a) пирен, проектът на която сега е поставен за обществено обсъждане.</p> <p>За съжаление, междувременно с решение от 3.12.2020 г. Европейската комисия подновява процедурата за неизпълнение на Директива 2008/50/ЕО, продължаващо</p>		<p>сектор битово отопление, при това да се приложат доколкото е възможно най-бързо. Мерките за битовото отопление (подмяна на печки на дърва и въглища с екологични алтернативи, поставяне на филтри на жилища с отопление на дърва и въглища в ограничени случаи и квартали, използване на суха дървесина за отопление от домакинствата) са стратегически приоритет за цялата програма не само поради преобладаващия им принос към замърсяването на въздуха и за намаляване на емисиите и достигането на нормите и по трите показателя, но и поради факта, че подготвителния етап за тези мерки приключва и практическото им широко прилагане след пилотна фаза започва възможно най-скоро още от първата година на програмата с осигурено вече финансиране. Ето защо с мерките за битово отопление ще се постигне доколкото е възможно най-бързо поетапно намаление на емисиите по ФПЧ10, ФПЧ2,5 и ПАВ.</p> <p>След изчисляване на необходимото намаление на емисиите от битовото отопление за достигане целевата норма за ПАВ (която може да се постигне чрез прилагане единствено на мерки в този приоритетен сектор) и на възможностите чрез същите мерки да се намали замърсяването с ФПЧ10 и ФПЧ2,5, се установи необходимост от допълнителни мерки за постигане нормите по ФПЧ.</p> <p>Тъй като сектор транспорт има принос към антропогенното замърсяване по тези два показателя, се потърсиха възможности за достигане на необходимото намаление на емисиите от този сектор чрез подходящи мерки. Независимо, че приносът на транспорта към замърсяването по трите наднормени показателя е значително по-малко, този сектор също изисква внимание. От една страна автотранспортът е целогодишен източник на емисии на ФПЧ10, ФПЧ2,5 и ПАВ, т.е. е с постоянно целогодишно действие и с натрупващ ефект през зимните месеци към</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>въпреки вече постановеното решение от 5 април 2017 г. по дело С-488/15. Освен с потенциала на формалните последици за налагане на финансови санкции, и въпреки приоритета на общественото внимание върху проблемите на пандамията, решението получи адекватен обществен отзвук като критика и сигнал за необходимото ниво на усилия, подход и темпове за справяне с проблема във възможно най-кратък срок, което остава само на подготвителна фаза в периода на трите години след съдебното решение.</p> <p>Отправната позиция програмата да бъде основана на съвременното научно познание е оправдана, показателно за което са резултатите от иновативно за страната ни изследване, проведено за целта от НИМХ, за определяне на състава и източниците на замърсяване, наред с възприетата досега инвентаризация на емисиите. Те са основа на математическо моделиране на зависимостите на концентрациите по териториалното им разпределение и засегнатото население в различните райони на Столицата, за което се прави позоваване и към други актуални научно-приложими публикации на български учени, каквато е тази за топлинни острови.</p> <p>Напротив, постигнатата автентичност и прецизност на научния резултат би се превърнала в излишен лукс, ако не намери адекватен израз в приложимите мерки. В тази връзка прави впечатление несъответствието на относителната тежест на групите източници и адресираните за тях мерки, определени съответно в програмата и плана, като най-изразено, но с противоположен знак, то е по отношение на разделите битово отопление и автомобилен транспорт. По-конкретно, по отношение на битовото отопление, освен приемственост на заложените в предходната програма мерки за монтиране на електрофилтри и подмяна на уредите за отопление с подкрепата на LIFE, се предвижда създаване и поддържане на регистър на домакинствата, които ползват твърдо гориво за отопление,</p>		<p>замърсяването от битово отопление, особено при неблагоприятна метеорологична обстановка. От друга страна секторът е с основен принос към антропогенните емисии с източници в общината на азотни оксиди (79%) и въглероден оксид (30%), по които показатели не е необходимо да се разработва програма съгласно изискванията на европейската и националната нормативната уредба, защото няма наднормено замърсяване, но същевременно концентрациите в атмосферния въздух трябва да продължава да се поддържат колкото е възможно повече под допустимите нива на замърсяване.</p> <p>Поради факта, че практиката е показала, че мерките в сектор „Транспорт“ са скъпоструващи се възприе следния подход, който да осигури най-икономичния вариант : първо се направи преглед на вече одобрени от СОС програми/проекти, които е планирано да се осъществяват в периода на настоящата Програма за КАВ, макар и за други цели и политики на общината. Прегледът на планови документи показва, че във вече приетия през 2019 г. от СОС План за устойчива градска мобилност до 2030 г. (ПУГМ) са включени редица мерки, които могат да доведат до намаления на емисиите (това е една от поставените цели на този план). Част тези вече планирани и одобрени от Столичен общински съвет мерки се включиха в Плана за действие към проекта на Програмата за КАВ 2021-2026г. В случай, че в настоящата Програма за КАВ бъдат включени нови скъпоструващи, непланирани до момента мерки в сектор „Транспорт“ (например четвърта метролиния и др.), това би натоварило допълнително и ненужно бюджета на общината, при положение, че с вече планираните мерки в ПУГМ могат да се реализират намаления на емисиите. В допълнение е подчертано, че всички мерки в сектор транспорт имат за допълнителен резултата намаляване на емисиите на азотен диоксид и въпреки, че няма</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>представляващо ограничителна административна мярка без определен ефект за количествените стойности, относими като измерител за качеството на въздуха. Наред с това в обхвата на топло- или газифициране на съответните квартали, препоръчани в програмата като най-високоефективни мерки, за времевия хоризонт на плана единствено се предвиждат провеждане на консултации с „Топлофикация София“ ЕАД и съгласуване с оператора на газоразпределителната мрежа. Посочените към раздела на плана общо стойности за очаквано намаление на емисиите не съвпадат с тези от трите сценария, представени в програмата.</p> <p>Напротив, за намаляване на емисиите от транспорт, приносът на които в програмата е обоснован като значително по-малък в сравнение със замърсяването от битовото отопление, в раздел Автомобилен транспорт на плана са заложили значителни по стойност и мащаб на изпълнение инвестиционни проекти за изграждане на пътна инфраструктура, които отсъстват като част от програмата. В изнесените пред раздела Автомобилен транспорт цели за очакваното намаление е посочено 152 т/год., докато според програмата това е стойността общо за целия програмен период до 2026 г.</p> <p>Могат да бъдат посочени и други несъответствия, каквото е необходимостта от адресиране със специфични мерки от плана на посоченото в програмата замърсяване от почва и прах от улиците, според проучването на НИМХ с приоритетен принос, като резултат от ресуспендиран прах (унос) от автомобилния трафик или от вятъра; отсъстват и допусканията за вероятните източници на неорганизираните емисии, за които се прави извод, че са само с локално значение в съответната промишлена зона. Например такива са кариерите и трашачо-пресевните инсталации за инертни материали, във връзка с които постъпват жалби от гражданите за силно запрашаване (например МДЗ Балша).</p>		<p>превишения по този показател, се търси синергичен и допълващ ефект на мерките.</p> <p>- По отношение на бележката за създаване и поддържане на регистър на домакинствата, които ползват твърдо гориво за отопление, представляващо ограничителна административна мярка без определен ефект за количествените стойности, относими като измерител за качеството на въздуха даваме следното пояснение:</p> <p>Мярката е заложила с цел осигуряване на детайлна и актуална информация за възможно най-точна оценка на емисиите от битовото отопление. Инвентаризацията на емисиите, в т.ч. от битовото отопление, основана на възможно най-надеждна и достоверна информация е препоръка на всички неправителствени организации, участвали в общественото обсъждане и в обществените консултации на проекта на ПКАВ. Стойностите за очакваното намаление на емисиите от битовото отопление от мярката за промяна на отоплението на дърва и въглища с екологични алтернативи на домакинства към раздела на плана за битово отопление, са коригирани съгласно посочените сценарии в програмата.</p> <p>- По отношение на бележката за мерките относно топло- или газифициране на съответните квартали даваме следното пояснение:</p> <p>В проекта на ПКАВ са включени мерки за топлофикационната мрежа. Що се отнася до газоразпределителната мрежа следва да се има предвид, че бизнес плановете и развитието на инфраструктурата на газоразпределителната мрежа е извън компетенциите на общините, поради което е и формулировката на мярката.</p> <p>- В изнесените цели пред раздела Мерки в сектор „Транспорт“ е добавено пояснение, че очакваното намаление на емисиите от транспорта от 152 т/год. Се</p>

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>Не се обвързва с достатъчно мерки залесяването в града и в терени извън населените места, за което в плана се обосновава, че е най-ефективен метод за ограничаване на преноса на прах, както и като фактор на климата. Добрият пример с Новата гора на София остава изолиран и в новия план, независимо от предвидените проекти за изграждане на пет нови микропарка. Показателят за изпълнение на залесителните мероприятия не отчита проследяване на състоянието на насаждението за минимален критичен срок (след една година). Не се предвиждат мерки за ангажиране на други органи с контролни функции, например за изграждане на зелени пояси от висока дървесна растителност и рекултивация на засегнати терени от добив на инертни материали, които са източници на запрашаване.</p> <p>Посочените несъответствия налагат допълнителен анализ за съотношението ползи-разходи в процеса на подготовка на окончателния проект на програмата, като в тази насока са относими и препоръките от одитния доклад „Ефективност и ефикасност на мерките предприети от националните и местните власти за борба срещу основните източници на замърсяване на атмосферния въздух в големите градове“ за периода от 01.01.2014 г. до 31.12.2016 г. (Решение №148 от 22.06.2018 г. на Сметната палата).</p> <p>Очаквам при преразглеждането на представения предварителен проект, програмата да бъде адекватно съобразена с направените в хода на общественото обсъждане предложения относно структурата, ефективността и темповете на мерките за постигане на нормите за качество на въздуха, в съответствие с конституционното право на гражданите за здравословна и благоприятна околна среда.</p>		<p>постига към 2026 г., както е посочено в текста на програмата.</p> <p>-По отношение на бележката относно кариерите и трашачо-пресевните инсталации за инертни материали даваме следното пояснение:</p> <p>В проекта на ПКАВ са предвидени мерки за адресиране на източниците на замърсяване съгласно инвентаризацията на емисиите. Използвани са данните, предоставени от РИОСВ за площните източници – депа, кариери и др. и са адресирани всички проблемни източници от компетенциите на общината.</p> <p>-В проекта на ПКАВ са включени мерки за залесяване в рамките на града и в периферията на София, но Столичен общински съвет не може да задължи други институции да изпълняват мерки по програма на общината.</p>
37.	Столичен инспекторат	<p>Нямаме забележки по така предложените текстове на мерки освен по:</p> <p>1. Приложение № 15</p>	Чрез деловодство	Предложението се приема.

№	Подател на становището	Становище	Начин на получаване	Отговор/ коментар по становището
		<p>- 10-SF-r-St-Mt-Lt – предлагаме нов запис на мярката „Постоянен контрол за спазване забраната за изгаряне на всякакви видове отпадъци. Регулярни проверки на общински жилища, малки и средни стопански обекти през отоплителния сезон /извън обектите, подлежащи на контрол от РИОСВ/.</p>		

Отговор на АНЕКС II към Становище на Екологично сдружение „За Земята“ подкрепено от сдруженията Велоеволюция, Въздух за здраве, Горичка, „Грийнпийс“ – България, За Земята – достъп до правосъдие, Спаси София и WWF България относно проект на Програма за управление на качеството на атмосферния въздух на Столична община за периода 2021-2026 г.

№	Мярка	Наименование на мярката	Предложение/ коментар/ забележка	Отговор/ коментар по становището
1.	2-Sf- r - St	Приемане на нормативен акт на СОБ на изискване за подаване на информация от домакинствата, използващи дърва и въглища за отопление към РА, както и от юридически лица (извън лицата, подлежащи на емисионен контрол от РИОСВ) – на основание чл.21, ал.2 от ЗМСМА във връзка с чл.21, ал.1, т.23 от същия закон)	Кметът на СО да поръча изготвянето на правен анализ относно законосъобразността на наредбата, с която се заявява намерение за задължаване на жители (домакинствата) на СО да подават информация за посочените обстоятелства. Правният анализ да бъде качен на сайта на СО и да се подложи на обществено обсъждане.	Всички наредби, които се приемат от Столична община се анализират като правно основание, а проектът на съответната наредба се качва на сайта на общината за обществено обсъждане. Предвиден е и бюджет за мярката в случай на необходимост от възлагане на правен анализ.
2.	3-Sf - f - St	Създаване на електронен регистър с информация, подавана от лицата, които се отопляват на дърва и въглища и внедряването му в РА (в т.ч. обучение за работа с електронния регистър) и въвеждане на информацията предоставена от лицата до декември 2021г. (след приемане на нормативния акт по мярка 2-Sf- r – St) и картиране на домакинствата и други обекти, които използват дърва и въглища за отопление	Така формулирана мярката не е пълна. Необходимо е пълно картиране на домакинствата използващи твърдо гориво, което освен дърва и въглища, следва да включва и пелети. Информацията от това картиране следва да е част от електронния регистър, в който да има подробна информация за уредите, горивата и разхода на гориво на домакинство и пр. Целта е СО да разполага с актуални данни за изготвяне на инвентаризации по метода Tier 2 от методиката на ЕМЕР/ЕЕА Предвидена ли е възможност такава информация да се събира и от продавачите? Да се предвиди възможност за използване и съпоставяне на информация от преброяването на НСИ през 2021г.	Мярката е формулирана кратко, но при изготвянето на проекта на наредбата предложенията ще бъдат взети предвид. Информация от преброяването от НСИ е вземана и ще продължи да бъде вземана предвид, но следва да се има предвид, че нормативната уредба относно информацията от НСИ има ограничения относно детайлността при предоставяне на информация.
3.	4-Sf - o- St- Mt- Lt	Регулярно въвеждане на информация в електронния регистър за битовото отопление на дърва и въглища при подаване на информация за промяна в	Информацията следва да се актуализира всяка година, за да се оценява и напредъка по мерките и да се изготвят анализи, свързани с потреблението на тези горива.	Предложението се приема. Мярката ще се преформулира: Ежегодна актуализация на информацията в електронния регистър за битовото отопление на дърва и въглища спрямо първоначално

№	Мярка	Наименование на мярката	Предложение/ коментар/ забележка	Отговор/ коментар по становището
		първоначално подадените данни от лицата, които се отопляват на дърва и въглища		подадените данни от лицата, които се отопляват на дърва и въглища при настъпили промени
4.	5-Sf -o- St	Инициране на предложение до МОСВ за промени в ЗЧАВ с цел въвеждане на процедура за „контрол на дима“ от битово отопление на дърва и въглища в нискоемисионни зони за битово отопление	Изготвянето на писмото, визирано в тази мярка, да бъде осъществено чрез привличане на заинтересованата общественост и външни експерти.	Считаме, заинтересованата общественост и външни експерти е целесъобразно да участват в процеса на обществено обсъждане на проекта на Закон за изменение и допълнение на ЗЧАВ. Също така заинтересованата общественост и външни експерти могат да направят отсега предложения за промени в ЗЧАВ до институциите с компетенции за инициране на законодателни промени.
5.	6-Sf- r -St- Mt	Изготвяне на план и въвеждане (при необходимост) на нискоемисионни зони за битово отопление в приоритетни райони, ограничаваща използването на дърва и въглища за отопление, при едновременно предоставена възможност за териториалния обхват на тези зони за безвъзмездна подмяна на отоплителните уреди на дърва и въглища	В програмата следва ясно да се запише „Изготвяне и въвеждане на зона, със срокове и бюджет“. В момента мярката е по-скоро пожелателна и без осигурен бюджет. Въвеждането се обуславя и от нуждата за постигане на нормите в най-кратък срок. В процеса на изготвяне ще се прецени какъв да бъде точния обхват на зоната и условията за прилагането ѝ очакваните намаления на емисии. Планът да се изготви в рамките на 6 месеца от приемане на КАВ и изпълнението му да е паралелно с актуализирането на инвентаризацията, за да може от зимата на 2022 зоната да влезе в сила. Планът да се подложи на експертно и обществено обсъждане. Дори на този етап е видно, че има сериозно забавяне в подмяната на отоплителни уреди и работата по зоната трябва да започне. Не на последно място въпреки конкретиката относно териториалния обхват не е пресметнат и посочен потенциалът за намаляване на емисиите.	Приема се. Текстът ще се прецизира като текстът във формулировката на мярката в Плана за действие за преценка ще се премахне. В текста на мярката ще се добави обществено обсъждане на плана. Изготвянето на плана и въвеждането в действие на НЕЗ зависи и от приемането от НС на мерки за контрол за спазване на ограниченията и изискванията, въведени със зоната, поради което сроковете са обвързани и зависят от приемането на промени в ЗЧАВ от НС и не могат отсега да се фиксират по предложения начин.
6.	7- Sf -o – St- Mt- Lt	Съгласуване на плановете на Топлофикация София за разширение на централните мрежи с политиките на общината за КАВ (и климат)	И тази, както и в мярка 8- Sf -o – St- Mt- Lt са съгласувателни и резултатът от тях е подписано споразумение. Де факто няма предвидени и бюджетирани мерки за преминаване на определен брой домакинства към топлофикация или към газ.	По отношение на становището по двете мерки: 7- Sf -o – St- Mt- Lt 8- Sf -o – St- Mt- Lt,

№	Мярка	Наименование на мярката	Предложение/ коментар/ забележка	Отговор/ коментар по становището
			<p>Направеното допускане, че 6000 домакинства ще минат на газ не е подкрепено с мярка.</p> <p>В допълнение в мярката липсват индикатори за ефект, какъвто има при мярката за газификация 8Sf. Показателят за напредък/изпълнение следва да отчита, не само проведено съгласуване, но и ефекта - брой домакинства, преминали към централно отопление (от тези на твърдо гориво и новоприсъединени), както и спестени емисии. Тези индикатори следва да залегнат в съгласуването. Но както отбелязахме не е предвидена мярка за преминаване към топлофикация с конкретен брой домакинства, намалени емисии и бюджет за изпълнение.</p>	<p>приемаме забележката и даваме следното пояснение:</p> <p>Двете предложени мерки са в подкрепа на следния текст от раздел от Проекта на Програмата:</p> <p>„Други мерки, които ще допринесат за намаляване на замърсяването от битовото отопление е разширяване на централните топло и газификационни мрежи към квартали/райони, които в момента са източник на замърсяване от битово отопление или към райони, които могат да се окажат в бъдеще потенциални емитери на емисии от битовото отопление на дърва и въглища. В допълнение такава мярка ще допринесе и за намаляване на енергийното потребление в общината чрез алтернативата на отоплението чрез електричество чрез централни отоплителни системи, което е подкрепяща мярка за Столична община като община, присъединила се към Конвента на Кметовете за нисковъглеродно развитие. Топлофикационното дружество е общинско и общината може да влияе на плановете на дружеството. Газопреносната мрежа се оперира от лицензиран частен оператор и за целта е препоръчително да се подпише споразумение за сътрудничество с този оператор за съвместяване на плановете на двете организации.“</p> <p>Ето защо съгласуването на плановете на Топлофикация и оператора на газопреносната мрежа с политиките на Столична община е организационна мярка по смисъла на програмата, която да подпомогне разширяването на мрежите, по начин, който да допринесе за предотвратяване на по-</p>
7.	8- Sf -o – St-Mt- Lt	Съгласуване на плановете на лицензирания оператор на централната газоразпределителна мрежа в СОБ с политиките на общината за КАВ (и климат)	<p>При съгласуването е необходимо да се заложи и конкретния брой домакинства, които ще преминат на газ, за да се постигне намалението на емисии. Самото подписване на споразумение не води до преминаване на домакинства на газ нито до спестени емисии. Де факто, обаче, няма заложена мярка за преминаване на домакинства към газ, нито бюджет, така че е какво ще се съгласува?</p> <p>Това изисква инвестиция, защо няма бюджет? Това ли са правилните индикатори за тази мярка, която е съгласуване?</p>	<p>Такава мярка ще допринесе и за намаляване на енергийното потребление в общината чрез алтернативата на отоплението чрез електричество чрез централни отоплителни системи, което е подкрепяща мярка за Столична община като община, присъединила се към Конвента на Кметовете за нисковъглеродно развитие. Топлофикационното дружество е общинско и общината може да влияе на плановете на дружеството. Газопреносната мрежа се оперира от лицензиран частен оператор и за целта е препоръчително да се подпише споразумение за сътрудничество с този оператор за съвместяване на плановете на двете организации.“</p> <p>Ето защо съгласуването на плановете на Топлофикация и оператора на газопреносната мрежа с политиките на Столична община е организационна мярка по смисъла на програмата, която да подпомогне разширяването на мрежите, по начин, който да допринесе за предотвратяване на по-</p>

№	Мярка	Наименование на мярката	Предложение/ коментар/ забележка	Отговор/ коментар по становището
				<p>нататъшно преминаване на отопление на дърва и въглища.</p> <p>В този смисъл е коректна забележката по мярка 8- Sf -o – St- Mt- Lt и посоченото намаление на емисиите от отопляваните в момента жилища на дърва и въглища като ефект ще добавим към мярката „1-Sf -t St- Mt-Lt Промяна на отоплението на дърва и въглища с екологични алтернативи на домакинства“, включително и съответстващия бюджет за постигане на посоченото намаление.</p>
8.	9- Sf- r- St	Въвеждане на нискоемисионна зона за битово отопление, в която се ограничава отопление на дърва и въглища за новопостроени сгради по улици, в които има изградена и функционираща централна топлофикационна или газоразпределителна мрежа	От една страна това е смислен подход, от друга обаче самата мярка не е анализирана като териториален обхват и ефект в рамките на Програмата. Какъв ще е подходът за нови сгради, ако ги няма тези мрежи? Ще им се позволи отопление на дърва и въглища? Отделно за мярката не е предвиден индикатор - включени домакинства в такава зона, спестени емисии	<p>Конкретната мярка цели предотвратяване на бъдещи жилища, които да преминават на отопление на дърва и въглища, т.е. това не са намалени емисии от изгаряните на дърва и въглища от домакинствата, които използват този начин на отопление в момента.</p> <p>Териториалният обхват на зоната са всички улици, по които има изградена централна топлофикационна и газификационна мрежа, към която абонати могат да се присъединяват.</p> <p>Прилагането на такъв подход се препоръчва и в Националната програма за качество на атмосферния въздух.</p>
9.	10- Sf- r-St- Mt- Lt	Ежегодно планиране и изпълнение на контрол за спазване забраната за изгаряне на всякакви видове отпадъци. Регулярни проверки на общински жилища, малки и средни стопански обекти през отоплителния сезон / извън обектите, подлежащи на контрол от РИОСВ/.	Индикаторът не е подходящ. Не е важен броят проверки, а постигнатото намаляване на нерегламентирано изгаряне (броя нарушения) спрямо броя проверки (за база може да се вземе постигнатото досега и или спрямо някакъв фиксиран брой проверки).	Бележката се приема. Ще се добави и предлагания индикатор – ежегодно за периода на програмата: брой констатирани нарушения спрямо брой извършени проверки

№	Мярка	Наименование на мярката	Предложение/ коментар/ забележка	Отговор/ коментар по становището
10.	11- Sf- i- St- Mt- Lt	Провеждане на информационни кампании, насочени към гражданите, за разясняване на вредите от битовото отопление на дърва и въглища за здравето на хората и възможните алтернативи	Индикаторът не е подходящ. Може да се заложи брой проведени кампании, достигнати граждани. Подходящо би било провеждане на социологически проучвания преди и след кампаниите за оценка на резултата.	За броя достигнати граждани ще се съди по информацията от регистъра, който ще се създаде по мярка 3-Sf - f – St, както и по броя граждани, заявили желание да участват в програмите на общината за подмяна на старите отоплителни уреди.
11.	12- Sf- r- St- Mt- Lt	Определяне на териториалния обхват на Наредба №6 за изискванията и контрола върху дървесината, която се използва за битово отопление (в зависимост от уведомлението от РИОСВ по чл.4, ал.1 от Наредбата и от решението на СОС по чл.2, ал.3 от наредбата)	Това не е ли задължение за СО във връзка с прилагането на Наредба №6? Защо е записано като отделна мярка?	Мярката е включена във връзка с направени предложения за включване на подобна мярка от членове на Програмния съвет и по време на обществените консултации.
12.	13- Sf- i- St- Mt- Lt	Оповестяване на видно място на интернет страниците на СО, Районните администрации и на кметствата и на видно място в сградите на съответните администрации, че ще се прилага наредбата през съответната година, изискванията към дървесината за битово отопление и начините и сроковете за съхранението ѝ	Самата Наредба 6 изисква общината да провежда информационна кампания за задълженията посочени в наредбата. В случая мярката е само оповестяване, че ще се прилага наредбата и какви са задълженията. Мярката следва да бъде провеждане на информационна кампания и индикаторите да позволяват оценка за информираността на гражданите.	Информационните кампании за задълженията на лицата, използващи дървесина за битово отопление, ще са част от информационните кампании по мярка 11- Sf- i- St- Mt- Lt. В този смисъл предложението се приема и мярката 11- Sf- i- St- Mt- Lt. ще се поясни: „Провеждане на информационни кампании, насочени към гражданите, за разясняване на вредите от битовото отопление на дърва и въглища за здравето на хората и възможните алтернативи, <i>вкл. за задълженията на лицата, използващи дървесина за битово отопление, съгласно Наредба 6 за изискванията и контрола върху дървесината, която се използва за битово отопление</i> “
13.	14- Sf- i- St- Mt- Lt	Осъществяване на контрол на обекти на юридически лица, които предлагат на пазара дърва за отопление за спазване на изискванията относно качеството на дървесината за отопление	На каква законова база ще се осъществява контрол спрямо търговци при положение, че Наредба 6 се отнася само за потребителите? Отделно индикаторът не е подходящ. Не е важен броят проверки, а намаляване на броя нарушения спрямо броя проверки.	Глава трета във връзка с глава четвърта от Наредба 6 дава правомощия на кмета на общината за такива проверки.

№	Мярка	Наименование на мярката	Предложение/ коментар/ забележка	Отговор/ коментар по становището
14.	15-Sf -t St-Mt-Lt	Доставка и монтаж на филтри на комините на домакинства	<p>Тази мярка е изключително скъпа с минимален ефект откъм намалени емисии. По-добре определените средства да се изразходват за смяна на печки на дърва и въглища и/или подпомагане разходите за отопление на домакинства, които са преминали от печки на дърва и въглища на по-малко замърсяващо въздуха гориво/технология. Поставянето на филтър на кюмбе не е ефективно, тъй като филтърът ще действа с много по-ниска ефективност и е вероятно да се нуждае скоро след това от поддръжка.</p> <p>Много по-ефективно би било на групите с по-нисък социален статус да се предоставят отоплителни съоръжения, в които да могат да горят само определени горива (например, да им се дадат пелетни печки). Ако СО се притеснява, че това би повишило разходите им за отопление (заради цена на пелети т.н.), може да е по-добре пилотно да се инсталират нискоемисионни печки (например ракетни печки), отколкото филтри. Това може да бъде като пилотен проект и само след оценка на въздействието да се премине към по-мощна замяна с такива печки. От финансова гледна точка, СО ще похарчи същите пари за тези печки (а може и по-малко), отколкото за инсталиране на филтри.</p>	Столична община ще направи анализ на резултатите от проекта след неговото приключване. Този проект е насочен към домакинства с най-нисък социален статус, които се очаква да продължават да използват дърва и въглища за отопление.
15.	16-Sf -t St-Mt-Lt	Съвместни действия с Агенция за социално подпомагане и МТСП за прилагане на подход към лица, които получават енергийни помощи, последните да се предоставят в натура или чрез директни плащания към доставчиците на съответния енергоносител за отопление	В мярката не е уточнена поставената цел, необходимия бюджет и засегнатото население. Мярката е изцяло пожелателна .	Енергийната бедност е важна тема, но енергийното подпомагане като политика и практическо прилагане е от компетенциите на МТСП, поради което както и досега Столична община ще продължи диалога за „позеленяване“ на енергийните помощи.
16.	2.МЕРКИ В СЕКТОР „ТРАНСПОРТ“ КАРЕ		Стойностите не отговарят на сбора от околностените мерки в плана.	Приема се предложението и ако е допусната техническа грешка ще се отстрани.

№	Мярка	Наименование на мярката	Предложение/ коментар/ забележка	Отговор/ коментар по становището
	„Очаквани основни ползи от изпълнението на мерките:“		Неясно е прилагането на кои мерки ще допринесат за това намаление.	Прогнозираното намаление на емисиите ще се посочи поотделно за трите групи мерки в сектор транспорт
17.	17- Sf- t St	Въвеждане в експлоатация на Линия 3, етап 1 на метрото участък бул. Вл.Вазов-ЦГЧ – бул Житница – ж.к.Овча Купел-Околовръстен път	Изчисленият принос на тази мярка към намаляване на емисиите е незначителен спрямо инвестицията.	Информацията е подадена от Столичния Метрополитен и е на основата на одобрения за финансиране проект. Приемаме посочената стойност като най-консервативния вариант за количества намалени емисии.
18.	18- Sf- t St- Mt- Lt	Доизграждане на трети метродиаметър: източен участък по бул. Вл.Вазов (3км) и югоизточен участък ул. Шипка – бул Цариградско шосе	Изчисленият принос на тази мярка към намаляване на емисиите е незначителен спрямо инвестицията. Разходът на тон спестени емисии за целия период на Програмата е над 92 млн. лв.	Информацията е подадена от Столичния Метрополитен и е на основата на одобрения за финансиране проект. Приемаме посочената стойност като най-консервативния вариант за количества намалени емисии.
19.	19- Sf- t St	Осигуряване на 137 електрически превозни средства за обществен транспорт за Столичната община (52 електробуса за вътрешноквартални връзки с метрото; 30 електробуси за замяна на стари неекологични автобуси; 30 нови съчленени нископодови тролейбуси; 25 нови съчленени нископодови трамваи) и зарядна инфраструктура	Липсва прогноза за намалението на емисиите от мярката. Мярката не е околичествена.	За мярката се включва прогнозно намаление на емисиите от проекта (вкл. намалени емисии по мярка 19- Sf- t St)
20.	20- Sf- t- St- Mt	Доставка на нов екологичен подвижен състав за обществен транспорт (трамваи, тролейбуси, автобуси, специализирани автомобили) и зарядна и друга съпътстваща инфраструктура и др.	„Намалението на емисиите се изчислява след подготовка на проектите“ не е индикатор, мястото му не е тук. „Предварителна прогноза 16.4 тона/год – ФПЧ10, включено и намалението на 19- Sf- t St“ - Прогнозното намаление да се раздели за всяка мярка	Приемаме бележката текстът „Намалението на емисиите се изчислява след подготовка на проектите“ За мярката се включва прогнозно намаление на емисиите от проекта (вкл. намалени емисии по мярка 19- Sf- t St)

№	Мярка	Наименование на мярката	Предложение/ коментар/ забележка	Отговор/ коментар по становището
21.	21- Sf- t- St- Mt- Lt	Реконструкция/изграждане на нови трамвайни трасета с цел развитие на наземния обществен транспорт и намаляване на времетраянето – 10км (единият проект включва и изграждане на бул. „Рожен“ от надлез над жп линия до Северна скоростна тангента)	Липсва прогноза за намалението на емисиите от мярката. (Мярката не е количествена)	Мярката е допълваща и намалените емисии се включват в общите за групата мерки за намаляване на пробег и принудителния престой
22.	23- Sf- f- St- Mt- Lt	Възлагане на проучване за изготвяне на предложение/проект за разширяване на общинската система за следене и отчитане на трафика за целите на инвентаризация на емисиите от автотранспорта. Реализация на изготвеното предложение/проект	Системата ще бъде налична най-рано след 4 години, което е необосновано дълъг срок.	Имайки предвид задачите, които ще се осъществят, необходимото време, процедури и бюджет се залага реалистичен срок.
23.	24- Sf- f- St- Mt- Lt	Продължаване прилагането на временна мярка „Зелен билет“	„Брой дни, в които мярката е приложена съгласно правилата на одобрения механизъм“ не е подходящ индикатор. Ако всяка година имаме повече дни, в които е приложена мярката това по-добро изпълнение на мярката ли е?! В мярката следва да се включи разработване и прилагане на индикатори оценяващи ефекта. Към момента този ефект не може да бъде оценен и мярката е незащитима.	Липсва конкретно предложение, което не може да се коментира.
24.	25- Sf- i- St- Mt- Lt	Реализиране на информационна интермодална система за управление на мобилността като услуга (МааS)	Какъв ще е приносът на тази система към качеството на въздуха? Ако например е свързано с намален пробег или престой на МПС, то следва да се даде прогноза за намалени емисии.	Целта на МааS е да предостави алтернатива на използването на личния автомобил под най-различни форми и като цяло да подпомогне преминаването към други форми на мобилност на гражданите. Мярката е допълваща и намалените емисии се включват в общите за групата мерки за намаляване на пробег и принудителния престой..
25.	26- Sf-o St	Проучване относно ефективността на откриване на автобусни линии,	Проучването да включва очаквано количество намалени емисии.	Предложението ще бъде взето предвид при възлагане на проучването.

№	Мярка	Наименование на мярката	Предложение/ коментар/ забележка	Отговор/ коментар по становището
		които да превозват ученици (до 5-6 клас) до училище		
26.	27- Sf- t St- Mt- Lt	Изпълнение на проекти и дейности за подобряване на интермодалността	Какъв ще е приносът на тази мярка към качеството на въздуха? Ако например е свързано с увеличаване на броя пътници за сметка на личния автомобил, то следва да се даде прогноза за намалени емисии.	Целта на мярката е да направи по-предпочитан обществен транспорт чрез свързване на удобни връзки между различните видове обществен транспорт, вкл. градски с извънградски транспорт (ж.п., метро, автобусен, велотранспорт и др.). Мярката е допълваща и намалените емисии се включват в общите за групата мерки за намаляване на пробегата и принудителния престой.
27.	28- Sf- St- Mt- Lt	Развитие на съществуващия буферен паркинг при МС Бизнес парк	Липсва прогноза за намалението на емисиите от мярката. (Мярката не е околностна)	Мярката е допълваща и намалените емисии се включват в общите за групата мерки за намаляване на пробегата и принудителния престой.
28.	29- Sf- t St- Mt- Lt-	Изграждане на буферни паркинги на 5 метростанции с до 1650 паркоместа (МС Люлин, МС Г. М. Димитров, МС Окръжна болница-последна станция на 3-та линия на метрото, МС на 2-ра МС на 3-та линия (ул. Станислав Доспевски; буферен паркинг на СОП и бул. Царица Йоана)	Липсва прогноза за намалението на емисиите от мярката. (Мярката не е околностна)	Мярката е допълваща и намалените емисии се включват в общите за групата мерки за намаляване на пробегата и принудителния престой.
29.	30-Sf- f-St	Изготвяне и въвеждане при обосноваване целесъобразност на стимули при ползването на буферните паркинги.	Проучването следва да оцени и намалени емисии спрямо предложени стимули, има ли ефект върху ползването на градски транспорт спрямо МПС.	При възлагане на проучването предложението ще бъде взето предвид
30.	31- Sf- t i- St- Mt- Lt	Реализация на два проекта за подобряване информираността на потребителите в областта на транспорта.	Мярката е с подвеждащо име. Единият проект е за система за сигнали и жалби. И в момента СО има такава електронна система, която е сравнително нова. Какво налага нова такава и включването ѝ в ПКАВ? Вторият проект има косвено отношение към качеството на въздуха. Липсва индикатор за ефекта от проектите - колко граждани са се информирали по-добре, доволни	Предвижданият проект не се отнася до системата за сигнали и жалби на Столична община. Подобряването на информираността на потребителите е една от дейностите, като част от комплекса мерки, които да направят алтернативната мобилност спрямо личните МПС предпочитана.

№	Мярка	Наименование на мярката	Предложение/ коментар/ забележка	Отговор/ коментар по становището
			ли са, използват ли услугите, сменили ли са начина на транспорт вследствие на услугите?	
31.	32- Sf- r- St- Mt- Lt	Промяна и разширение обхвата на зоните за платено паркиране (синя и зелена) в периода 2021 - 2025 г. (до 16 832 паркоместа) и създаване на нова категория зона в историческия център на Столицата.	Липсва прогноза за намалението на емисиите от мярката. (Мярката не е количествена). Не е дадена прогноза с колко ще се промени броя на паркирани автомобили в ЦГЧ особено след като декларираната цел в ПКАВ е мотивиране на хората да не ползват автомобили за достигане до центъра.	Мярката е допълваща и намалените емисии се включват в общите за групата мерки за намаляване на пробег и принудителния престой. Целта е синята и зелената зона за паркиране да се разширят извън ЦГЧ, а новата категория с най-големи ограничения за МПС ще се отнася за историческия център
32.	33- Sf t r f i o St Mt Lt	Внедряване на интегрирана система за CCTV контрол и система за отчитане заетостта на паркоместата в зоните за платено паркиране.	Какво е отношението на тази мярка към КАВ? Възможно ли е системата да се ползва за контрол на спазване на правилата на зоната с ниски емисии?	Възможността за ползване на системата за ЗНЕ ще се проучи след промените в законодателството във връзка с осъществяване на контрол на ЗНЕ
33.	34- Sf- o- St	Автоматизиране на процеса по заявяване и издаване на разрешителни за навлизане в ЦГЧ и зона „Първа“ на тежкотоварни автомобили	Какъв е ефектът върху КАВ?	Тежкотоварните автомобили са с най-високи емисии и недопускане на нерегламентирано навлизане в ЦГЧ е от полза за КАВ
34.	35- Sf- o St- Mt- Lt	Въвеждане на система за контрол на тежкотоварното движение в гр. София	Какъв е ефектът върху КАВ?	Тежкотоварните автомобили са с най-високи емисии и недопускане на нерегламентирано навлизане в ЦГЧ е от полза за КАВ
35.	36- Sf- t- St- Mt- Lt	Развитие на вътрешнорингови и тангенциални връзки, както и на връзките с околновръстния път	Липсва прогноза за намалението на емисиите от мярката. (Мярката не е количествена). Мярката моделирана ли е и ако да, то тогава приносят и следва да е ясен?	Мярката е допълваща и намалените емисии се включват в общите за групата мерки за намаляване на пробег и принудителния престой.
36.	37- Sf- t- St- Mt- Lt	Развитие на главната велосипедна мрежа на гр. София – 52,8 км (14 трасета) и провеждане на информационни кампании за насърчаване използването на велосипедния транспорт като устойчив начин на градска мобилност	Да се допълнят поне до заложените в ПУГМ 19 главни велосипедни трасета за изпълнение до 2025 или да се изброят поименно предвидените за изграждане велосипедните трасета, като се поясни защо не са в пълен набор и защо са приоритизирани именно изброените. Това са две мерки, инфраструктурна и информационна.	Всички проекти в Приложение №1 към ПУГМ са включени в мярката. Велотранспорта е специфичен транспорт, поради което информационната кампания следва да се провежда успоредно с развитието на мрежата.

№	Мярка	Наименование на мярката	Предложение/ коментар/ забележка	Отговор/ коментар по становището
			Липсва прогноза за намалението на емисиите от мярката. (Мярката не е околностена). Няма прогноза колко пробег/велосипедисти ще я ползват. Няма индикатори свързани с информационната кампания. Как ще се отчете, че е проведена и какъв е бил ефектът от нея?	
37.	38- Sf- t- St- Mt- Lt	Развитие на довеждащата велосипедна мрежа - 45,5 км (17 трасета)	Да се допълнят до заложените в ПУГМ 27 довеждащи велосипедни трасета за изпълнение до 2025г. или да се изброят поименно предвидените за изграждане велосипедни трасета, като се поясни защо не са в пълен набор и защо са приоритизирани именно изброените.	Всички проекти в Приложение №1 към ПУГМ са включени в мярката.
38.	39- Sf- t- St- Mt- Lt	Развитие на рекреационната велосипедна мрежа на територията на града и околградския район – 30,6 км (5 трасета)	Да се допълнят до заложените в ПУГМ 9 рекреационни велосипедни трасета за изпълнение до 2025 или да се изброят поименно предвидените за изграждане велосипедните трасета, като се поясни защо не са в пълен набор и защо са приоритизирани именно изброените. Липсва прогноза за намалението на емисиите от мярката. (Мярката не е околностена). Няма прогноза колко пробег/велосипедисти ще я ползват. С колко ще доведе до намаляване ползването на автомобили?	Всички проекти в Приложение №1 към ПУГМ са включени в мярката.
39.	40- Sf- t- St- Mt- Lt	Инициране на действия за и въвеждане на система за споделени велосипеди в София (1600 велосипеда)	Системата за споделени велосипеди да бъде за поне 2800 велосипеда, за да става ясно че се има предвид разширение на заложената и в предходната ПКАВ такава мярка. Мярката следва да е въвеждане на система за споделени велосипеди с ясен срок. В момента има три различни срока. Липсва прогноза за намалението на емисиите от мярката. (Мярката не е околностена). Няма прогноза колко пробег/велосипедисти ще я ползват. Следва да има индикатор за ползване. При залагането на количествени индикатори за изпълнение да се има предвид европейската	Мярката е допълваща и намалените емисии се включват в общите за групата мерки за намаляване на пробега и принудителния престой. Наблюдение за ползването и ефекта от споделените велосипеди ще е възможно след осигуряването им и пускане в действие.

№	Мярка	Наименование на мярката	Предложение/ коментар/ забележка	Отговор/ коментар по становището
			практика за брой споделени велосипеди осигурени спрямо общия брой население.	
40.	41- Sf- t –St- Mt- Lt	Увеличаване на централната пешеходна мрежа в ЦГЧ – 442082м2 (7 зони)	Мярката не е околичествена – намаление емисии заради ограничен достъп на автомобили. Мярката моделирана ли е за тези 7 зони?	Мярката е допълваща и намалените емисии се включват в общите за групата мерки за намаляване на пробег и принудителния престой.
41.	42- Sf- t- - St- Mt- Lt	Реализация на проекти за подобряване на пешеходната свързаност в и между жилищните квартали, градските паркове и зоните за труд – 7 проекта	Кои са тези 7 проекта (места), прекалено общо е. Мярката не е околичествена – намаление емисии. Няма прогноза колко хора ще се възползват вместо коли/градски транспорт.	Мярката е допълваща и намалените емисии се включват в общите за групата мерки за намаляване на пробег и принудителния престой.
42.	43- Sf- f –St- Mt- Lt	Продължаване на политиката за безплатно паркиране на ЕПС в „синята“ и „зелената“ зона и освобождаване от годишен данък МПС на електромобилите	В ПКАВ няма оценка до момента на приложението на мярката.	Мярката е допълваща и намалените емисии се включват в общите за групата мерки за повишаване на екологичния клас
43.	46- Sf- r-St- Mt	Преценка за необходимостта и изготвяне на план за въвеждане на зона с ниски емисии за транспорт	Мярката е ключова и е записана за изпълнение и в програмата за контрол на замърсяването по директивата за емисиите. Самата мярка е моделирана за постигане на нормите. Да се премахне текстът за преценка и да се остави изготвяне на план и въвеждане на зоната. Липсва прогноза за намалението на емисиите от мярката. (Мярката не е околичествена), въпреки че в приложение са представени стойности. Следва да се добавят, както и колко автомобилa ще бъдат ограничени с мярката. Изготвянето на този план да стане най-късно в шестмесечен срок от влизане в сила на Програмата и с широко участие на обществеността, при което проекта на плана да бъде изготвен и публикуван на интернет страницата на СО най-късно четиримесечен срок от влизането в сила на Програмата, като на заинтересованата общественост да бъде дадена възможност в период на поне един месец да	Предложението се приема и мярката ще се формулира еднозначно.

№	Мярка	Наименование на мярката	Предложение/ коментар/ забележка	Отговор/ коментар по становището
			изрази становища и да направи коментари по проектоплана.	
44.	47- Sf- o St-Mt- Lt	Осигуряване на минимум шест щатни бройки и поддържането им до края на програмата (в случай, че е въведена в действие зоната с ниски емисии от транспорта и контролът на зоните с ниски емисии от транспорт се възложи чрез ЗЧАВ на общините)	С какви други ресурси ще се осъществява контрол на спазването на зоната? Предвидени ли са в Програмата?	По-точното планиране на осъществяването на контрол ще се осъществи след законодателните промени, уреждащи компетентните органи и начина на контрол.
45.	48- Sf- t-St-Mt- Lt	Ремонтни дейности за поддържане в добро състояние на пътната настилка на улици и булеварди	Липсва прогноза за намалението на емисиите от мярката. (Мярката не е количествена), особено с оглед новите данни за ресуспендиран прах и заложените проценти намаления в транспортния сценарий. С тези 120 млн. колко път ще се ремонтира и колко ще остане неремонтиран? Настоящият индикатор за изпълнение не дава информация ако се изпълни плана какъв ще е ефектът.	Намалените емисии се включват в общите за групата мерки за поддържане и подобряване на състоянието на пътната настилка.
46.	49- Sf- t- St-Mt- Lt	Увеличаване на площта на измитите улици през всяка година от програмния период най малко, 2,5 пъти спрямо базовата 2018г. (през 2018г. – 142 500дка).	Липсва прогноза за намалението на емисиите от мярката. (Мярката не е количествена), особено с оглед новите данни за ресуспендиран прах и заложените проценти намаления в транспортния сценарий.	Намалените емисии се включват в общите за групата мерки за повишаване на екологичния клас
47.	50- Sf- t- St-Mt- Lt	Оросяване на улиците	Липсва прогноза за намалението на емисиите от мярката. (Мярката не е количествена), особено с оглед новите данни за ресуспендиран прах и заложените % намаления в транспортния сценарий. Колко площ ще бъде оросена?	Намалените емисии се включват в общите за групата мерки за повишаване на екологичния клас. Приоритетната мярка е измиване на улиците и стремежът ще бъде площта на оросените улици да се увеличава, но това зависи от бюджетните възможности
48.	51- Sf- t- St-Mt- Lt	Ежегодно увеличаване на площта на машинно почистваните улици и други обществени пространства	В сравнение с предишни варианти на мярката единствената разлика е намерението за "ежегодно увеличаване" като бюджетът е останал същият. Името подвежда, че ще се прави нещо повече.	Целта е именно да се увеличава площта на улиците с машинно метене. Бюджетът е индикативен и в случай на възможност ще се увеличава.

№	Мярка	Наименование на мярката	Предложение/ коментар/ забележка	Отговор/ коментар по становището
			Липсва индикатор за измерване на ежегодното увеличение. Липсва прогноза за намалението на емисиите от мярката. (Мярката не е околнествена), особено с оглед новите данни за ресуспендиран прах и заложените проценти намаления в транспортния сценарий.	Намалените емисии се включват в общите за групата мерки за повишаване на екологичния клас
49.	52-Sf-i- St-Mt- Lt	Осигуряване на технически ресурс за увеличаване на площта на улиците с машинно почистване чрез закупуване на 24бр. електрически метачни машини за почистване на улици и тротоари, с опция за миене, на територията на 24-те административни района на СО	Мярката е преформулирана да звучи като напредък, но индикаторът не отчита такъв, а просто закупени машини. Не става ясно, дали се подменят или са допълнителни машини. Липсва прогноза за намалението на емисиите от мярката. (Мярката не е околнествена).	Става въпрос за допълнителни машини. Индикаторът съответства на мярката. Намалените емисии се включват в общите за групата мерки за повишаване на екологичния клас
50.	3. МЕРКИ В СЕКТОР ПРОМИШЛЕНОСТ, КАРЕ „Очаквани основни ползи от изпълнението на мерките“		Как са сметнати тези стойности при положение, че единствената мярка не е околнествена? При равни други условия ще има увеличение на емисиите, защото РДФ инсинераторът ще изхвърля 13,2 т/г ФПЧ10.	Посочените емисии са направени чрез експертни допускания, предвид естеството и обхвата на мярката, която се отнася до съществуващите към момента на разработване на програмата промишлени източници. Инсталацията за оползотворяване в Тополфикация е взета предвид при прогнозите и моделирането.
51.	54- Sf- t-St-Mt- Lt	Непрекъснат стриктен контрол за спазване на технологичния процес в общинските предприятия и търговски дружества, които експлоатират обекти, източници на емисии в атмосферния въздух и въвеждане при необходимост на подобрения в производствените и технологични процеси за ограничаване на емисиите	Кой осъществява този непрекъснат и стриктен контрол? Това е мярка спазване на закона.	Целта на мярката е да се адресира въпросът с праховите частици, най-вече неорганизиран източници на територията на открити площадки на предприятията. Контролът се осъществява от ръководителя на съответното предприятие, а от страна на общината в зависимост от ресора – съответното направление от администрацията на Столична община.
52.	4. МЕРКИ В СЕКТОР		Липсва околнествяване на ефекта от мерките.	

№	Мярка	Наименование на мярката	Предложение/ коментар/ забележка	Отговор/ коментар по становището
	СТРОИТЕЛСТВО И РЕМОНТ И ДЕЙНОСТ И, КАРЕ „Очаквани основни ползи от изпълнението на мерките“			
53.	55- Sf- r- St- Mt- Lt	Контрол на замърсяването от: строителни обекти за измиване ходовата част на автомобилите; за мерки срещу запрашаване при дейности по СМР, като оросяване и др.; транспортиране на строителни материали и земни маси без предпазни мрежи или чергила	Няма предвиден бюджет за тази мярка. Липсва прогноза за намалението на емисиите от мярката. (Мярката не е количествена). Предложение: броят и резултатите от проверките да бъдат обявявани на някакъв по-малък период от време - ежемесечно, или на два месеца или на тримесечие.	Предвидено е отчетът на мярката да се осъществява на всеки три месеца с отчета на напредъка по изпълнението на всички мерки от програмата, както е предвидено – на тримесечие и годишно. Мярката не може да бъде количествена. Целта е да се преустановят всички случаи на нарушения.
54.	56- Sf- o- S- Mt- Lt	Прилагане на мерки за подобряване на контрола при ремонтни дейности, свързани с разрушаване на пътни/тротоарни настилки. с оглед минимизиране на праховите емисии.	Индикаторът не измерва прилагане на мерки – контрол и ефектът – намалени нарушения, емисии или др. Измерва са, дали има анализ и идентифицирани ли са мерки. Така формулирана не става ясно, дали засяга ремонт/ново строителство в обществени пространства. Да се опрости или да се раздели на отделни мерки.	Приемаме предложението. Мярката отпада, като вместо нея се включва следната мярка: „Увеличаване размера на глобите и санкциите за непочистени МПС и строителна техника, излизащи от строежите на територията на СО“ Целта е да се преустановят всички случаи на нарушения и чрез респектиращ размер на глобите.
55.	5. МЕРКИ В СЕКТОР ДЕПА И ДРУГИ ПЛОЩНИ ИЗТОЧНИЦИ, КАРЕ „Очаквани		Стойностите не съответстват на сбора от количествените мерки. Множество мерки са без прогнозно намаление.	При окончателния вариант сборовете ще бъдат направени отново. Количествени са основните мерки, а намалението от допълващите е включено към общото намаление, посочено за цялата група мерки.

№	Мярка	Наименование на мярката	Предложение/ коментар/ забележка	Отговор/ коментар по становището
	основни ползи от изпълнението на мерките“			
56.	57- Sf- o- St	Завършване на инвентаризацията на „калните петна“ на територията на общината и поддържане на регистъра на калните петна	2024 г. е прекалено късно за приключване на инвентаризацията. Информацията може да се съхранява в публичен регистър, да се актуализира непрекъснато и чрез информация от контактния център на СО	Бележката се приема и ще се преформулира. Ежегодна актуализация на „калните петна“ и на публичния „регистър“ на „калните петна“
57.	58- Sf- t- St- Mt- Lt	Залесяване/затревяване и облагородяване на всички „кални петна“ - междублоковите пространства и други незатревени, незалесени и неблагоустроени обществени площи, източници на кал и прах	Бюджетът на мярката е увеличен 7 пъти от 2.2 млн., но не е посочена площта, която ще се покрие и от каква база се тръгва. Необходимо е да се даде колко площ ще се залеси/затреви и какви емисии ще се спестят.	Площта и емисиите зависят от инвентаризацията на „калните петна“, тъй като до момента са идентифицирани малка част от тях
58.	59- Sf- t- St- Mt- Lt	Спазване на технологичния процес в общинските предприятия и търговски дружества, които експлоатират и поддържат общински депа за отпадъци и въвеждане на подобрения при необходимост	Нов текст към мярката, която е спазване на закона и предприемане на мерки, ако не се спазва.	Предложението за санкциите ще бъде допълнено към мярката.
59.	61- Sf- t- St- Mt- Lt	Подобряване и разширяване на зелените коридори	Не е много ясно какво представлява мярката, което е проблем, особено на фона на многомилionenния бюджет. Приносът на мярката е отбелязан като еднократен и разходът на тон спестени емисии изглежда несъразмерно голям.	Мярката е предвидена в друг документ, приет от Столичен общински съвет през 2020г. „План за действие за зелен град София“, вкл. посочения бюджет и спестени емисии.
60.	62- Sf- t- St- Mt- Lt	Залесяване на пустеещи земи и горски фонд в периферията на София и други населени места от общината	Липсва прогноза за намалението на емисиите от мярката. (Мярката не е околичествена). Да се даде като минимум индикативна площ подлежаща на залесяване не само брой дървета.	Намалението е включено към общото намаление, посочено за цялата група мерки.

№	Мярка	Наименование на мярката	Предложение/ коментар/ забележка	Отговор/ коментар по становището
				Прието е предложение в хода на обществените консултации да се посочат брой дървета. Площта зависи от различни фактори.
61.	64- Sf- r- St- Mt- Lt	Извършване на проверки и засилен ежедневен контрол във всички райони на СО за спазване забраната за паркиране на МПС в зелени площи, част от Зелената система на СО	Липсва бюджет за тази мярка. Предвидените ССТV не могат ли да се ползват и за такъв контрол. Как се измерва засилен контрол? Липсва индикатор за успех; Намаляване на нарушенията спрямо брой направени проверки или др.	Не се посочва отделен бюджет на мярката тъй като е вече включен в бюджета на контролните звена и не следва да се дублират финансови средства за една и съща мярка.
62.	6.ИНФОРМАЦИОННИ И МЕРКИ		Изцяло нова категория, която освен информационни мерки включва и вътрешно организационни. Липсват мерки насочени към анализиране и използване на данни за качеството на въздуха. Липсват изследвания – здравни, транспортни, климатични, и други. Няма мерки насочени към повишаване капацитета на СО да събира и анализира данни.	Бележката е от най-общ порядък и не може да се коментира.
63.	66- Sf i- St	Извършване на измервания с МАИС и прахомер	Доста общо е формулирана мярката. Не става ясно дали ще се подобри прогнозното моделиране на НИМХ, дали ще се публикуват данни в реално време с възможност за сваляне на архивни данни. По тази мярка е добре да се работи граждански организации, журналисти, изследователи и т.н. Да се предвиди споделянето на резултатите от измерванията с обществеността посредством публикуване на резултатите в лесно- достъпен и разбираем формат, както и позволяване на сваляне на резултатите.	На практика извършването на измерванията с МАИС е предвидено като обединена мярка с предходната № 65, така че мярка 66 отпада, а мярка 65 се прилага за целия период на програмата – 2021- доставка на МАИС и за целия период на програмата – извършване на измервания с МАИС. Резултатите от измерванията ще бъдат публикувани.
64.	67- Sf- i- St- Mt- Lt	Въвеждане в експлоатация на информационна система за докладване на данни за КАВ от общинската програма съгласно директива 2008/50/ЕО и актуализиране на информационната система на СО за информирание на населението за КАВ	Тази мярка по-скоро е организационна.	Мярката се отнася до информационна система.

№	Мярка	Наименование на мярката	Предложение/ коментар/ забележка	Отговор/ коментар по становището
65.	68- Sf- i- St- Mt- Lt.	Актуализация на приетия от СОС Механизъм за действие с оперативни мерки при доказана необходимост с мотивиран доклад.	Мярката трябва не просто да продължава, а да подобрява информираността. По отношение на индикаторите: информацията и в момента се предоставя ежедневно, но въпросът е достоверност, качество, удобство. Липсва подобряване на прогнозирането-НИМХ и др. Предвидените средства допълнителни ли са спрямо обичайния бюджет?	Липсват конкретни предложения, поради което не може да се направи коментар. Предвидените средства са допълнителни спрямо обичайния бюджет и ще се ползват при необходимост във връзка с механизма.
66.	69- Sf- i- St- Mt- Lt	Продължаване на ежедневното предоставяне на информация на гражданите за качеството на атмосферния въздух, чрез сайта на СО, информационни табла, мобилно приложение и др.	Какво включва тази поддръжка и за какъв период е този бюджет.	Всички многообразни начини за информиране на обществеността за КАВ и мерките в тази връзка изискват различни действия от администрацията на общината. Бюджетът е за целия период на програмата.
67.	71- Sf- i- St- Mt- Lt	Създаване на разширена информационна база за анализ на влиянието на градската структура и местно време и климат върху КАВ	Мярката няма бюджет. Тази мярка трябваше да е въведена още след актуализацията на настоящата ПКАВ с част ФПЧ2.5 през 2019 г. Мярката следва да се разработва и изпълнява в сътрудничество с експерти, изследователи, НПО, ИТ специалисти, тъй като качеството на инвентаризацията е от ключово значение за КАВ и следва да отговаря на изискванията на ЕМЕР/ЕЕА.	Предложен е бюджет за мярката.
68.	72- Sf- i- St- Mt- Lt	Изготвяне и изпълнение на детайлен план за набиране и редовно актуализиране на възможно най-пълнен набор от информация, необходима за детайлна инвентаризация на емисиите от всички източници, вкл. запълване на пропуските и липсващите данни	Подходяща мярка, но ще се реализира едва 2024 г. Мярката следва да се разработва и изпълнява в сътрудничество с експерти, изследователи, НПО, ИТ и транспортни специалисти. Тя е ключова за емисиите от транспорт, управление на трафика и изграждането на инфраструктура. Тази мярка не следва ли да е в сектор Транспорт?	В колона „период на реализация“ се посочва, че планът ще се изготви през 2021г. и ще се прилага до края на програмата, тъй като набирането на актуална информация е непрекъсната задача. Мярката се отнася до всички сектори, а не само до сектор транспорт.