



СТОЛИЧНА ОБЩИНА

София 1000, ул. "Московска" № 33, телефон: 029377351, факс: 029810653, www.sofia.bg

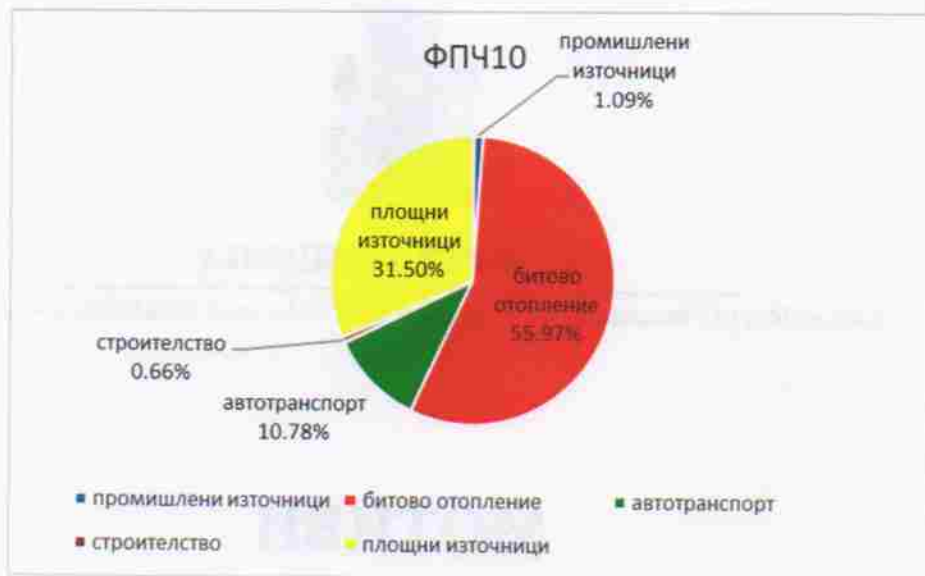
МОТИВИ

Към ПРОЕКТ на Наредба за създаване на зони с ниски емисии на вредни вещества в атмосферния въздух на територията на Столична община.

I. Причини, които налагат приемането на Наредба за създаване на зони с ниски емисии на вредни вещества в атмосферния въздух на територията на Столична община.

Замърсяването на въздуха е проблем за Столична община през последните години. Това се дължи на някои важни обективни причини – релефни и метеорологични особености на района, наличие на външен пренос на замърсители, бързо разрастване на града и като територия, и като население и др. Проблемът е най-сериозен през зимния период на годината. Тогава замърсяването на въздуха е в най-висока степен, защото към всички останали, се прибавя още един значителен източник на замърсители - битовото горене на дърва и въглища за отопление.

Резултатите от оценката на основните източници на замърсяване от територията на Столична община показват, че основен източник за наднорменото замърсяване на въздуха по отношение на фини прахови частици (ФПЧ) е битовото отопление: (почти 56%), следвано от ветрово ресуспендиране на праховите частици от „кални петна“, улици и тротоари, незалесени терени в периферията на София и др. (над 31%) и автотранспорта (11%). Дяловото разпределение на емисиите от основните антропогенни източници на територията на Столична община са показани на следните фигури (източник ПКАВ 2021-2026г.):

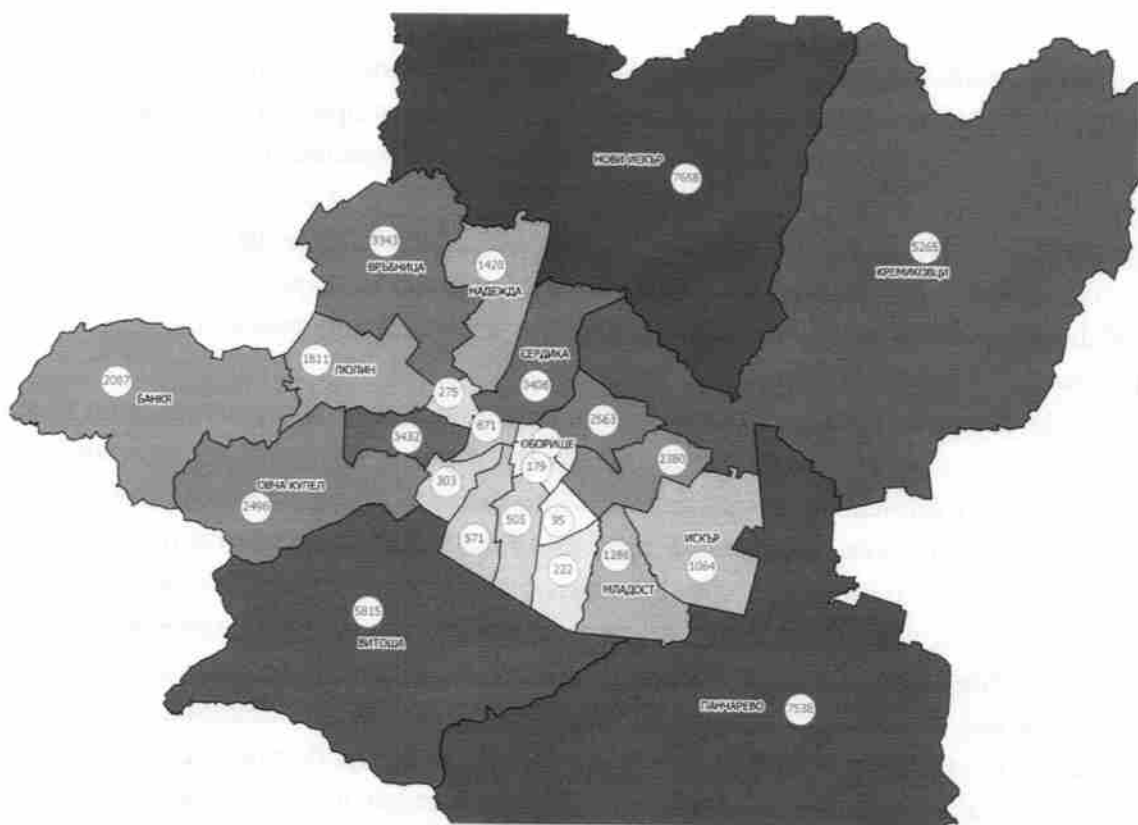


Съгласно данните на Националния статистически институт (НСИ), въпреки влошаващата се демографска обстановка и отрицателния прираст в държавата в резултат на демографските и миграционни процеси в страната, населението на София расте в периода до 2019г., когато достига 1 328 790 души. През 2020г. и 2021 г. се наблюдава спад, който достига 1,6% през 2021г. спрямо 2019г. Въпреки официалните данни на НСИ, населението на столицата надхвърля 1,8 млн. души заедно с нерегистрираните и временно пребиваващите студенти, сезонни работници и ежедневно работещи в града жители на прилежащите населени места.

Вътрешната миграция оказва силно влияние на броя и структурата на населението в София. Средно всеки жител на столицата прекарва в пътуване 64 минути на ден, като средният брой пътувания на ден е 2,67. Пешеходното придвижване се избира при по-къси разстояния, като едно пътуване е средно 17 минути. За пътуващите с автомобил едно пътуване отнема 26 минути, а за пътуващите с обществен транспорт - 29 минути.

Освен нарастващата употреба на автомобили, възрастта на автомобилния парк също допринася значително за замърсяването на въздуха. Средната възраст на автомобилите е 18 години, а над половината от всички автомобили са над 16 годишни. За разлика от това средната възраст на автомобилите в ЕС е 11,5 години. Проблемите, свързани с това са, че: твърде голям е делът на автомобилите, които са стари и като дизайн и като технически характеристики – с други думи като вредно въздействие върху качеството на атмосферния въздух, а оттук върху опазването на човешкото здраве и околната среда като цяло. Обемът на трафика, преминаващ през центъра на София, е значителен. Средната скорост на придвижване в пикови часове през централната градска част е изключително ниска и това показва, че централните булеварди са изчерпали капацитета си на поемане на трафик. Анализ на данните ясно показва, че над 70% от автомобилите регистрирани на територията на Столична община попадат в категориите Първа, Втора и Трета екологична група.

На следващо място съгласно данните от Преброяването на НСИ през 2011г., общо 54 183 жилища на територията на СО се отопляват на твърди горива, като 30 051 от тях за отопление използват дърва (6% от всички жилища), а в 24 132 жилища са използвали въглища (5% от всички жилища). Местонахождението на броя и домакинства на твърдо гориво е визуализирано на следната карта на (НСИ, 2011):



Изготвянето на проекта на Наредба от Столична община е в изпълнение на разпоредбата на чл. 28а от Закона за чистотата на атмосферния въздух (ЗЧАВ), с която се дава възможност общинските съвети да определят условията и реда за предприемане на мерки за спазване на утвърдените от министъра на околната среда и водите и министъра на здравеопазването норми за вредни вещества (замърсители) в атмосферния въздух и норми за отлагания на вредни вещества (замърсители), посредством създаване и въвеждане на зони с ниски емисии на вредни вещества на територията на цялата община или на част от нея; ограничаване на употребата на определени видове горива или уреди за отопление; ограничаване на движението на моторни превозни средства или на определени категории моторни превозни средства и/или на определени екологични групи моторни превозни средства на територията на съответната община и/или в създадени и въведени зони с ниски емисии на вредни вещества.

С решение на Софийски градски съд, I-во Гражданско отделение, 20-и състав по гр. дело № 6614/2017 г., образувано по искова молба на с вх. № 70647/29.05.2017 г., предявена от сдружение „ЗА ЗЕМЯТА - ДОСТЪП ДО ПРАВОСЪДИЕ“, фондация „СПАСИ БЪЛГАРИЯ“, сдружение „АСОЦИАЦИЯ ДИАБЕТ ТИП 2“, сдружение „ЦЕНТЪР ЗА НЕЗАВИСИМ ЖИВОТ“, Христо Христов, Димо Господинов, и Иван Велов и др., против СТОЛИЧНА ОБЩИНА (СО), ответникът СО е осъден в срок от дванадесет месеца от влизане на съдебното решение в сила да преустанови бездействието, изразяващо се в: допуснато в периода от 29.05.2017 г. до постановяване на решението превишаване на нормите за средноденонощни концентрации на фини прахови частици 10 (ФПЧ 10) в атмосферния въздух на общината с повече от 35 дни в годината (нарушение на чл. 13, пар. 1, вр с. раздел „Б“ от Приложение от Директива 2008/50), като осигури достигане на нормативно допустимите нива (концентрации) на ФПЧ 10 в атмосферния въздух чрез

предприемане на ефективни действия за опазване на околната среда и чистотата на атмосферния въздух в общината, включително, но не само, чрез: въвеждане стимули за използване на алтернативни незамърсяващи методи за отопление; оценка на предприетите до момента мерки в сектор транспорт; анализ на възможностите за изграждане на етажни паркинги в жилищните и търговските зони и увеличаване на наличните буферни паркинги (с цел намаляване на приноса на паркирането в кални площи към достигане на ПДС); изграждане на цялостна свързана велосипедна мрежа, която да позволява лесно и безопасно придвижване между отделните квартали; анализ на възможностите за изграждане на паркове в териториите с наднормено замърсяване и/ или зелени стени; анализ по какъв начин градското планиране влияе на качеството на атмосферния въздух. СО следва да използва резултатите от анализа при изготвянето на нов /респ. изменението на съществуващия/ ОУП, така, че да се осигури подходящ микроклимат, който да гарантира движение на въздушните маси и внасяне на чисти въздушни маси. Със същото решение СО е осъдена да предвиди и предприеме мерки по чл. 28а от Закона за чистотата на атмосферния въздух (ЗЧАВ) в случаите на превишаване на нормите за средноденонощни концентрации на ФПЧ10 в атмосферния въздух на общината (нарушение на задълженията на ответника съгласно чл. 24, пар. 1 и 2 от Директива 2008/50 ЕО), като в срок от шест месеца от влизане на съдебното решение в сила, да приеме правила, съгласно които, при определени от общината условия, да се предвижда въвеждане на всяка една от мерките по чл. 28а, ал. 1 ЗЧАВ, заедно или поотделно.

Изготвеният проект на Наредбата е в изпълнение на „Комплексна програма за подобряване качеството на атмосферния въздух на територията на Столична община за периода 2021-2026“ (ПКАВ 2021-2026 г.), приетата с Решение № 204/22.04.2021г. на Столичния общински съвет. Програмата изцяло е съобразена с мерките заложи в „Национална програма за подобряване качеството на атмосферния въздух 2018-2024“ (НППКАВ), приета с Решение № 334 от 07.06.2019 г. на Министерски съвет. В Плана за действие, приложение №15 към ПКАВ 2021-2026 г., са включени мерки, свързани с въвеждането и прилагането на зона с ниски емисии (ЗНЕ), както следва:

Мярка 6-Sf-r-St-Mt: 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;

Мярка 9-Sf-r-St: 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

Мярка 53-Sf-r-St-Mt: Изготвяне на план за зона с ниски емисии за транспорт, обществено обсъждане на плана и въвеждане на зона с ниски емисии за транспорт, включително осигуряване на необходимото оборудване, софтуер, платформа и др. като: светодиодни информационни табели/табла с променливо съдържание, за статичното поставяне на всички входно - изходни точки в НЕЗ, така и преместваеми такива, камери за наблюдение и контрол в обхвата на НЕЗ, с възможност за измерване на скорост на превозните средства, RFID четци, софтуер за управление на НЕЗ, комуникационно оборудване, платформа за визуализация, управление и информираност в реално време, относно въведените регулации, газ-анализатори за измерване в реално време (при движещи

се автомобили) на емисиите от МПС, поставени на основни пътни трасета в НЕЗ, закупуване на електрически превозни средства за екипите, осъществяващи физически контрол върху МПС, движещи се в НЕЗ, проектиране, закупуване, поставяне и управление на мрежа от общински зарядни точки на територията на НЕЗ.

Видно от Приложение V от проект на програма „Околна среда“ 2021-2027 г.: „По отношение качеството на въздуха битовото отопление и транспортът остават едни от основните източници на замърсяване с фини прахови частици (ФПЧ10 и ФПЧ2.5), които са най-проблемните замърсители, засягащи човешкото здраве. Съгласно Националната програма за подобряване качеството на атмосферния въздух (НППКАВ) 2018-2024 г., основният източник на емисии на първични ФПЧ10 във всички общини е битовото отопление с използване на неефективни печки и котли на твърдо гориво, за които е изчислено, че представляват най-малко 85% от емисиите на ФПЧ10. Въпреки значителните инвестиции през 2014-2020 г. (над 300 млн. евро), е необходимо надграждане на постигнатото, за да се преодолеят проблемите със заниженото КАВ, като се отчитат също така относително ниският стандарт на живот, традиционното поведение на обществото по отношение на отоплението и личния транспорт и др. НППКАВ 2018-2024, разработена от Световна банка чрез ОПОС 2014-2020 г., определя комплекс от мерки, чието приложение да допринесе срочно до 2024 г. до постигане на съответствие с нормите за ФПЧ съгласно изискванията на законодателството. Предлаганите мерки са свързани с намаляване на емисиите на ФПЧ от определените източници с основен фокус върху битово отопление на твърди горива. Замяната на печки/котли на твърдо гориво с алтернативни източници на отопление допринася за намаляването на вредните емисии, което има положителен ефект върху човешкото здраве, но и принос към ресурсната и енергийната ефективност на домакинствата. По отношение на транспорта, личните автомобили са отчетени като сериозен замърсител, имайки предвид остарелия автомобилен парк (преобладаващо дизелови МПС над 15 г.). С постепенното изтегляне от употреба на високоемисионни дизелови автомобили се цели да се намалят превишените нива на ФПЧ и NOx. Дизеловите автомобили pre-Euro и Euro 1 имат принос за близо 55% от емисиите ФПЧ, емитирани от личните МПС в големите градове. Подкрепата по програмата цели да допринесе за постигане на съответствие с изискванията на Директива 2008/50/ЕО и Директива (ЕС) 2016/2284. България е в нарушение поради прекомерно замърсяване с ФПЧ10 (Решение на Съда на ЕС по дело С 488/15), същевременно Комисията предяви през декември 2020 г. иск пред Съда на ЕС срещу България за неизпълнение на предходното решение. Предвидените инвестиции адресират основните предизвикателства, изведени в НППКАВ 2018-2024 г. и допринасят за постигането на основните им цели. Изтъкнатите обстоятелства налагат всяка община в Република България да пристъпи към регулиране на процесите по подобряване на качеството на въздуха по начин, че да гарантира човешкото здраве и чистотата на околната среда.

В допълнение, с Решение № 812/16.12.2021 г. на СОС е приет План за действие за устойчива енергия и климат на Столична община 2021 – 2030 г. (ПДУЕК), включващ програма по енергийна ефективност и дългосрочна програма за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници и биогорива. Създаването на нормативна административна уредба имаща за цел да се намалят източниците на замърсяване на атмосферния въздух в създадени на територията на Столична община зони с ниски емисии на вредни вещества, ще допринесе за изпълнение и на ПДУЕК и по специално на мярка:

С.1.1 „Въвеждане на поетапно ограничаване на използването на високоемисионни горива и открити горивни устройства за отопление“. С нея се предвижда Столична община да въведе поетапно ограничаване на използването на високоемисионни изкопаеми горива за отоплителни нужди на своята територия. Мярката е свързана с намаляване на емисиите на парникови газове и допълва мерките от ПКАВ 2021-2026 г., в която са разгледани сценарии за преминаването на битовия сектор от отопление на дърва и въглища към отопление с по-екологични алтернативи. Засегнатите от мярката страни ще е необходимо да се преоборудват за да използват други по-екологични и ефективни начини за производство на топлина за отопление. Крайният срок за изпълнение на мярката С.1.1 от ПДУЕК е 2030 г.

Към настоящия момент Столична община няма създадена нормативна административна уредба, регламентираща ограничаването/забраната на движението на моторни превозни средства с определена екологична група и въвеждането на забрана за употреба на твърди горива за отопление в зони с ниски емисии на вредни вещества. Наред с това Столична община, в изпълнение на разпоредба на чл. 28а ЗЧАВ, е овластена и обвързана да предприеме необходимите мерки, така че да гарантира в максимална степен постигането на нормативно установените параметри, гарантиращи чистотата на атмосферния въздух на нейната територия. Водена от гореизложените мотиви, като продължение на дългогодишните усилия в посока подобряване на качеството на атмосферния въздух, СО пристъпи към подготовка на настоящия проект на Наредба за създаване на зони с ниски емисии на вредни вещества в атмосферния въздух на територията на Столична община.

Настоящата Наредба се приема на основание чл. 76, ал. 3 от Административнопроцесуален кодекс във връзка с чл. 28а, ал. 3 от Закона за чистотата на атмосферния въздух, както и на основание.

II. Цели, които се поставят с приемането на Наредба за създаване на зони с ниски емисии на вредни вещества в атмосферния въздух на територията на Столична община.

Целта на предложения за приемане нормативен административен акт е да се уредят правилата и условията за създаване на зони с ниски емисии на вредни вещества на територията на Столична община и въвеждане на ограничения и забрани за движението на моторни превозни средства (МПС), категоризирани в екологични групи, за определен период от време, в такива зони и за въвеждане на ограничения и забрани за употребата на твърди горива за битово отопление на цялата територия на Столична община или на части от нея, с цел намаляване на източниците на замърсяване на атмосферния въздух. Постигането на целите ще доведе до подобряване на качеството на въздуха в СО, като се въздейства върху основните източници на замърсяване засягащи човешкото здраве – фините прахови частици (ФПЧ10 и ФПЧ2.5) и NOx с източник транспорт и фините прахови частици (ФПЧ10 и ФПЧ2.5) и полиароматни въглеводороди (ПАВ) с източник битово отопление.

Създадената нормативна административна уредба определя източниците, които причиняват замърсяване на атмосферния въздух по посочените начини, като се въведат правила, така че същите да бъдат ограничени и/или забранени. За постигане на желания резултат, на първо място, са индивидуализирани превозни средства, които причиняват замърсяване. Определянето им се извършва посредством въвеждане на правила за екологична група. Всяко превозно средство, което попада в обхвата на проекта за наредба,

ще притежава екологична група, която ще е определяща за допускането му за движение в зоните с ниски емисии, които наредбата създава. Превозните средства, които са в екологична група, отличаваща се с най-висока степен на замърсяване, са ограничени и поставени в забранителен режим за движение в изброените в наредбата зони.

На второ място, изяснено е съдържанието на понятието за „твърдо гориво за битово отопление“, спрямо което с проекта за наредба е предвидено въвеждане на забрана и това са въглища, брикети от въглища и дървесина, използвани за битово отопление, с изключение на пелети и брикети от биомаса. Посочените източници на топлинна енергия се отличават с най-високо ниво на отделяне на вредни вещества (замърсители) в атмосферния въздух и отлагания на вредни вещества (замърсители). Поради тази причина в проекта на наредба е въведена забрана за употребата им.

С проекта за наредба са създадени зони, за които ще важат предвидените в нея ограничения и/или забрани. Тези зони са разделени в две групи, в зависимост от източника на замърсяване-транспорт и битово отопление и степента на превишение на нормите за вредни вещества (замърсители) в атмосферния въздух и нормите за отлагания на вредни вещества (замърсители) утвърдени от министъра на околната среда и водите и министъра на здравеопазването.

Подходът е различен по отношение на превозните средства и обектите, в които се употребява твърдо гориво за отопление. Причината е, че превозните средства са движими вещи, които могат да бъдат ограничени в придвижването им, като се забрани навлизането, движението и/или преминаването през създадени в проекта зони с ниски емисии на вредни вещества. Използването на твърдо гориво за отопление се извършва в недвижими имоти, което предполага статичната му употреба. Поради тази причина е наложително въвеждане на забрана, която да осуетява самата употреба на твърдо гориво за отопление поради невъзможността намаляването на вредните емисии от употребата му да бъде регулирано по друг начин. При превозните средства като движими вещи е възможно да се забрани навлизането, движението вътре и/или преминаването им през зони с ниски емисии на вредни вещества, там където се констатира превишаване на установените норми за безопасност, като тази забрана се отнесе само към онези превозни средства, които се явяват най-сериозни замърсители. Използваният диференциран подход от една страна цели да намали емисиите на вредни вещества, а от друга да стимулира използването на различен вид транспорт в зоните, в които са констатирани превишенията. Предложеното с наредбата ограничение за превозните средства е предвидено да бъде наложено временно за периода от 01 декември на текущата календарна година до последния ден на месец февруари от следващата я календарна година, защото това е периодът от време, когато се констатират най-чести и значими превишения на гореописаните норми. Предвидена е етапност при въвеждане на ограниченията и/или забраните с оглед екологичната група, в която попадат МПС в обхвата на наредбата.

За зони с ниски емисии на вредни вещества, в които ще се ограничава движението на МПС, в зависимост от категоризацията им в съответните екологични групи е предложено следното:

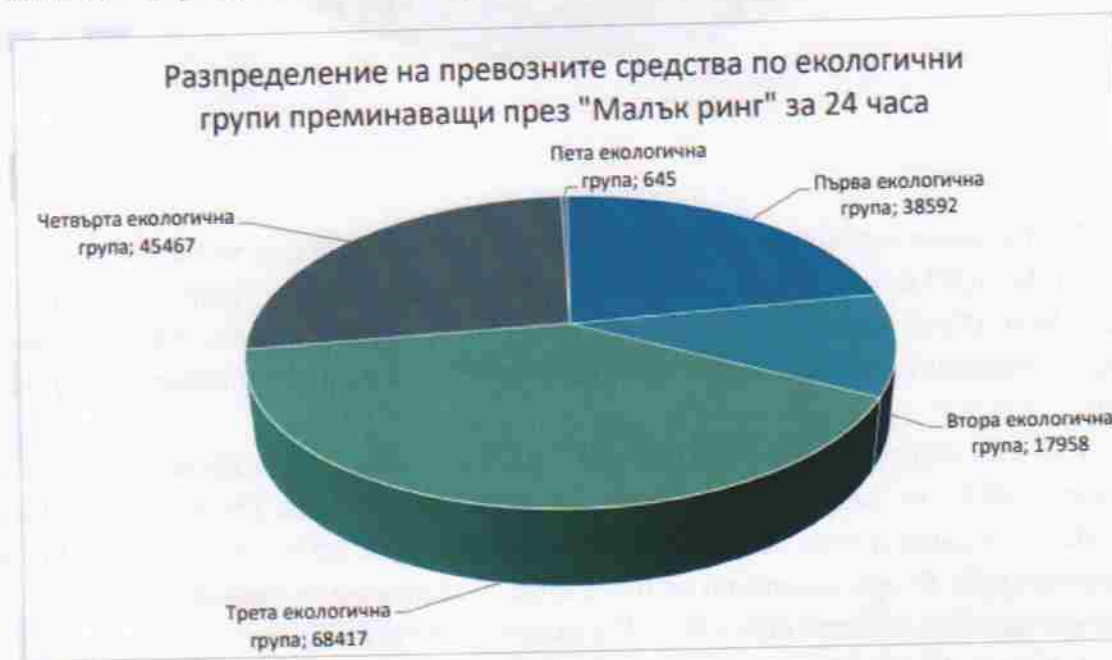
1. Зона „Малък ринг“ – зоната, оградена от: бул. „Васил Левски“, бул. „Патриарх Евтимий“, бул. „Ген. Скобелев“, ул. „Опълченска“, бул. „Сливница“;

2. Зона „Голям ринг“ – зоната, оградена от: бул. „Сливница“, бул. „Данаил Николаев“, бул. „Ситняково“, бул. „П. Яворов“, ул. „Атанас Дуков“, бул. „Х. Ибсен“, бул. „П. Ю. Тодоров“, бул. „И. Е. Гешов“, бул. „К. Величков“.

Определената Зона „Малък ринг“ от центъра на гр. София представлява основа за определянето на географски обхват за въвеждането на една от зоните с ниски емисии и ограничение за трафика в определената ЦГЧ на гр. София (идеален център).

Сумарно за 24 часа през основните контролни точки за зона „Малък ринг“ преминават общо 171 079 превозни средства.

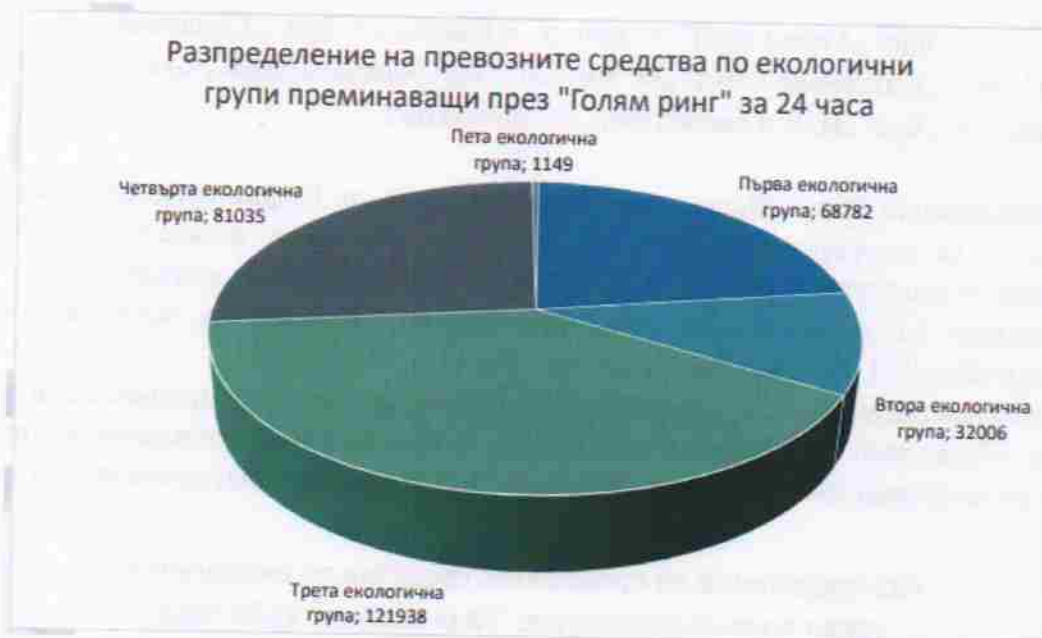
На база на данните от преброяването на превозните средства преминаващи за 24 часа през зона „Малък ринг“ и приложен коефициент на процентно разпределение на превозните средства по категории от екологични групи, резултатът е представен на следващата фигура.



Разглежданата територия наречена зона „Голям ринг“ от гр. София представлява основа за определянето на географски обхват за въвеждането на втората от зоните с ниски емисии и ограничение за трафика в определената зона на гр. София. НЕЗ „Голям ринг“ е с площ около 17 км².

Сумарно за 24 часа през основните входни точки за зона „Голям ринг“ преминават общо 304 911 превозни средства.

На база на данните от преброяването на превозните средства преминаващи за 24 часа през зона „Голям ринг“ и приложен коефициент на процентно разпределение на превозните средства по категории от екологични групи, резултатът е представен на следващата фигура.



За предложените зони се предлага въвеждането на забрани за движение на МПС от категории М1 и N1 с определена екологична група Първа, Втора и Трета съгласно чл. 37а от Наредба № Н-32 от 16 декември 2011 г. в периода от 01 декември на съответната календарна година до последния ден на месец февруари на следващата я календарна година, както следва:

1. В зона „Малък Ринг“ считано от 01.12.2022 г. забраната за движение се въвежда по отношение МПС от категории М1 и N1 с екологична група Първа, като считано от 01.12.2025 г. в същата зона се забранява движението и на МПС от категории М1 и N1 с екологична група Втора, а считано от 01.12.2028 г. забраната за движение се въвежда и по отношение на МПС от категории М1 и N1 с екологична група Трета.

2. В зона „Голям Ринг“, считано от 01.12.2025 г. забраната за движение се въвежда по отношение МПС от категории М1 и N1 с екологична група Първа, а считано от 01.12.2028 г. забраната за движение се въвежда и за МПС от категории М1 и N1 с екологична група Втора.

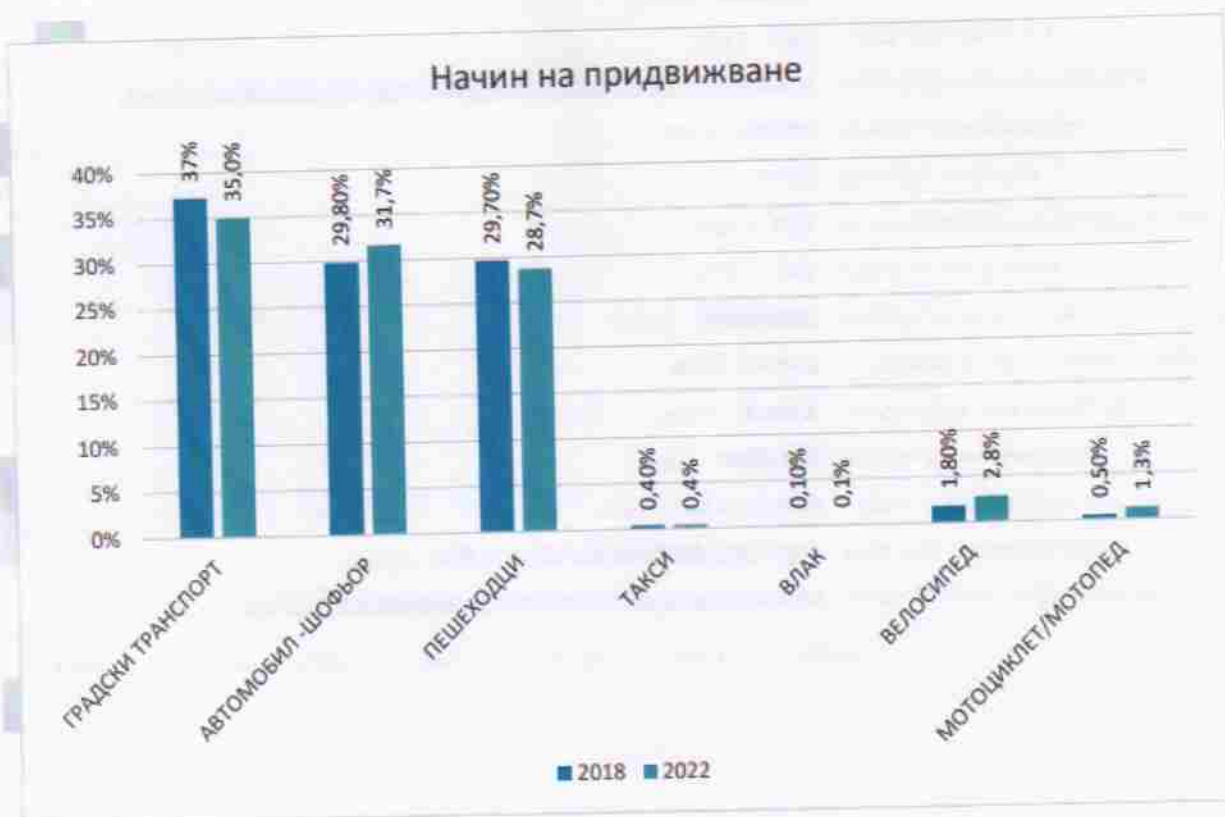
Във връзка с гореописаното за по-подробно изследване на транспортните навици на населението на Столична община е проведено анкетно изследване за транспортното поведение на гражданите на град София (наричано по-долу анкетно изследване/проучване).

Репрезентативното анкетно изследване е проведено по домовете на 5 000 души на възраст между 14 и 80 години, с цел проучване на някои важни показатели, характеризиращи начините на пътуване на жителите на град София.

Анкетният формуляр съдържа общо 21 въпроса, които дават информация за транспортните навици на анкетираните и техните нагласи към използването на различни видове транспорт.

Ценна информация за начина на придвижване, целите на придвижване и времето за придвижване се получава след обработката на отговорите на въпроса за дневните пътувания на анкетираните „Моля опишете придвижванията си през вчерашния ден“. Чрез анализа на данните, получени от този въпрос, се получават най-важните параметри, които се ползват при моделиране на процесите на придвижване в града.

Първият важен показател е разпределението на придвижванията по вид транспорт за конкретен ден.



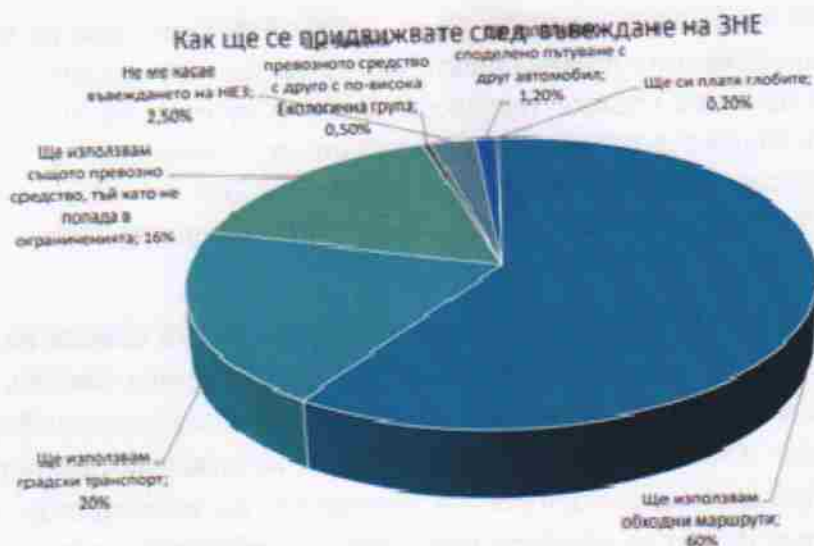
В сравнение с подобни данни от проведени анкети през 2018г. с близо 2% е спаднало използването на градския транспорт. Това е на фона на построените и пуснати в експлоатация нови метро-участъци. Със сигурност ползването на метрото създава удобство, сигурност и бързо придвижване за една голяма част от жителите и гостите на града. Същевременно ползването на автомобил се е увеличило с около 2%. От графиката се вижда, че има намаление на процента на ходенето пеш. Това може да се обясни с времето, през което е проведена едната и другата анкета. Има ръст и на ползващите велосипеди. Този ръст е осезаем и може да се види ежедневно, но все още е недостатъчно висок.

Разпределение по цел на пътуване



Графиката е показателна за това, че най-много пътувания през деня са трудови – около 60%. Освен че са най-голямата категория, пътуванията до работа допринасят в най-голяма степен за увеличаване на дела на автомобилите. Видимо от всички графики е, че автомобилът е основният начин за придвижване за работещите, докато градският транспорт се използва най-вече от студенти и пенсионери. Пеш избират да се придвижват най-много пенсионерите и учениците, а велосипедът се използва най-вече сред неработещите или спортуващите.

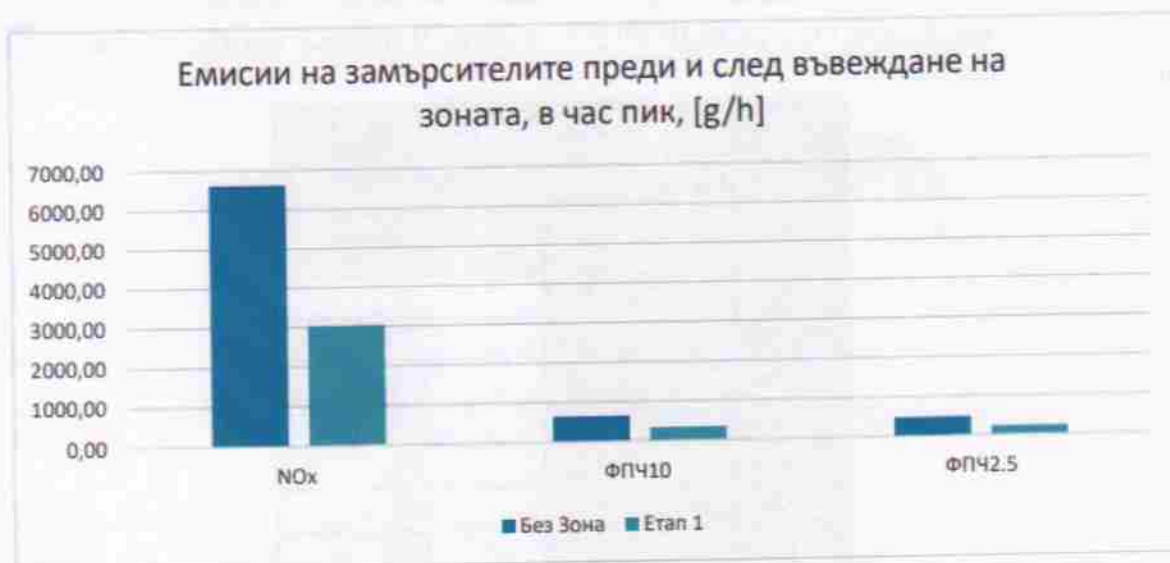
На база на част от поставените въпроси е изключително интересна графиката за това какво мислят участниците в анкетата за начина по който ще се придвижват след въвеждане на НЕЗ.



Видимо от графиката е, че нагласата е за ползване на обходни маршрути около 60% и много по-малък е процента на анкетираните, които смятат да използват градски транспорт, да заменят превозното средство с друго с по-висока Екологична група или друга мярка.

Извършена е оценка на въздействието на зоните с ниски емисии след въвеждането им върху съседни зони – оценка на показатели на замърсяване, данни за трафика.

Графики за емисиите преди и след въвеждане на мерките са показани по-долу.



След въвеждане на ограниченията в „Малък ринг“ според сценарият в зоната няма да бъдат допускани превозни средства без Екологична група, Екологична група 1 или съответно техните релевантни Евро категории. Емисиите от тези превозни средства в зоната ще бъдат нулеви, тъй като предполагаемето, че изключително нисък процент превозни средства от тези екологични групи биха преминавали през зоната заплащайки съответната санкция. След въвеждане на ограничение за движение на превозните средства в зона „Малък ринг“ се очаква прогнозно 70% от превозните средства, за които са активни ограниченията да потърсят алтернативни маршрути за пътуване. Очаквано това са

обходните участъци около зона „Малък ринг“ . Около 20% от ползвателите на превозни средства, които попадат в обхвата на ограниченията се очаква да заместят ползването на превозните средства с ползване на градски транспорт. Очакван процент на ползватели на превозни средства, които попадат в обхвата на ограниченията и смятат да закупят ново превозно средство с по-висока екологична група е около 5%. Всички тези допускания показват, че обходните участъци на зона „Малък ринг“ ще поемат не малък процент превозни средства.

По отношение на твърдото гориво за отопление за зона с ниски емисии на вредни вещества е предложено да бъде определена цялата територия на Столична община, защото употребата му е възможна на цялата територия на Столична община под различна форма и в различни по вид уреди, чието изчерпателно индивидуализиране на практика е непостижимо, а и не е необходимо. Предвидена е етапност на въвеждане на регулацията, като за определяне на териториалния обхват на етапите е приложен многофакторен анализ на група критерии, чрез които са оценени:

1-ва група критерии: брой жилища/домакинства, отопляващи се на твърдо гориво към настоящия момент;

2-ра група критерии: нива на емисии;

3-та група критерии: риск от експониране на ФПЧ;

4-та група критерии: анализ на сградния профил на районите и кварталите - дял на еднофамилните сгради и жилища, отопляващи се с твърдо гориво (наличие на достъп до изградена централна топлопреносна и газопреносна мрежа);.

Според първата група критерии и направените анализи са идентифицирани 2 основни групи райони за поетапно създаване на зони с ниски емисии, както следва:

1. Етап 1 - считано от 01.01.2025 г. в общо 9 района, показани в таблицата по-долу:

Район	Домакинства използващи твърдо гориво, бр. (НСИ, 2011г.)
Изгрев	95
Средец	179
Оборище	218
Студентски	222
Илинден	275
Красно село	303
Лозенец	505
Триадица	571
Възраждане	671
Общ брой/район	3039

2. Етап 2 - прилагане на ограничения/забрани от 01.01.2030 г. за останалите райони на Столична община, показани в таблицата по-долу.

Район	Домакинства използващи твърдо гориво, бр. (НСИ, 2011г.)
Искър	1064
Младост	1286
Надежда	1428
Люлин	1811
Баня	2087
Слатина	2380
Овча Купел	2496
Подуяне	2563
Връбница	3343
Сердика	3406
Красна поляна	3432
Кремиковци	5265
Витоша	5815
Панчарево	7538
Нови искър	7658
Общ брой/район	51572

Според анализите по втората, третата и четвъртата група критерии районите на Столична община се класифицират в 3 основни групи:

1. райони с ниски нива на емисии и висок риск от експониране на ФПЧ;
2. райони със средни нива на емисии и висок риск от експониране на ФПЧ;
3. райони с високи нива на емисии и среден/висок риск от експониране на ФПЧ.

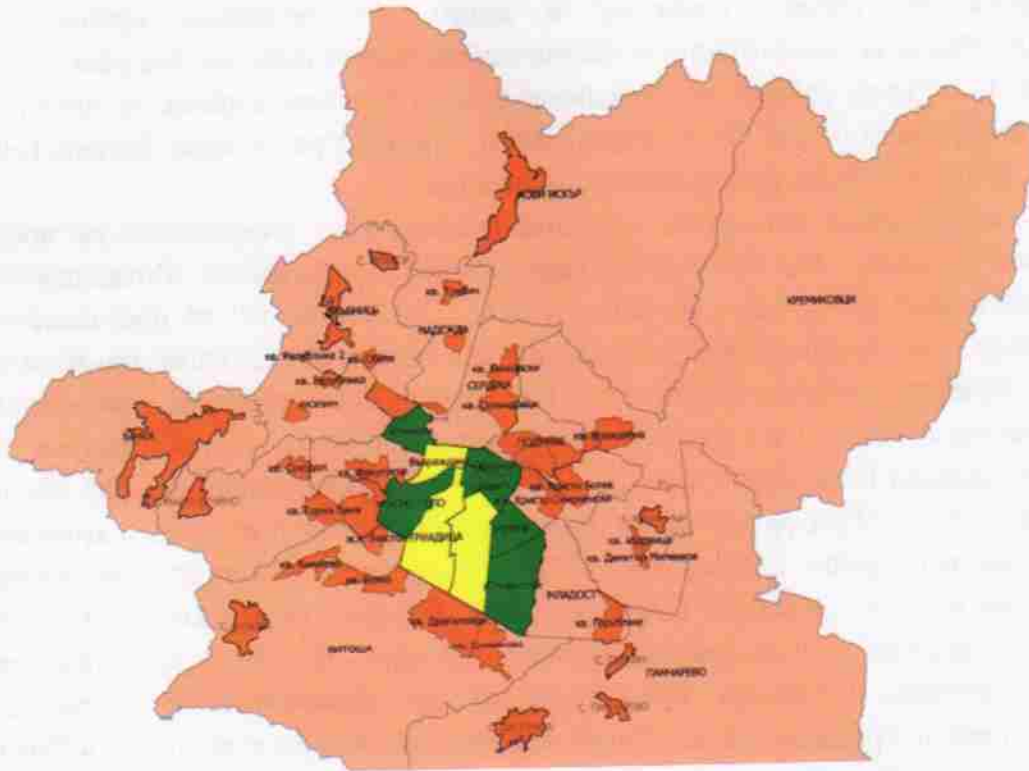
Данните за районите на Столична община разпределени според нивата на емисии са представени в следната таблица:

	Райони	Брой домакинства на дърва и въглища
Райони за интервенции с ниски нива на емисии и висок риск от експониране на ФПЧ	Красно село	303
	Илинден	275
	Студентски	222
	Оборище	218
	Средец	179
	Изгрев	95
Райони за интервенции със средни нива на емисии и висок риск от експониране на ФПЧ	Възраждане	671
	Триадица	571
	Лозенец	505
Райони за интервенции с високи нива на емисии и висок риск от експониране на ФПЧ	Красна поляна	3 432
	Сердика	3 406
	Връбница	3 343
	Подуяне	2 563
	Слатина	2 380
	Банкя	2 087
	Люлин	1 811
	Надежда	1 428
	Младост	1 286
Искър	1 064	
Райони за интервенция с високи нива на емисии и среден риск от експониране на ФПЧ	Нови Искър	7 658
	Панчарево	7 538
	Витоша	5 815
	Кремиковци	5 265
	Овча купел	2 496

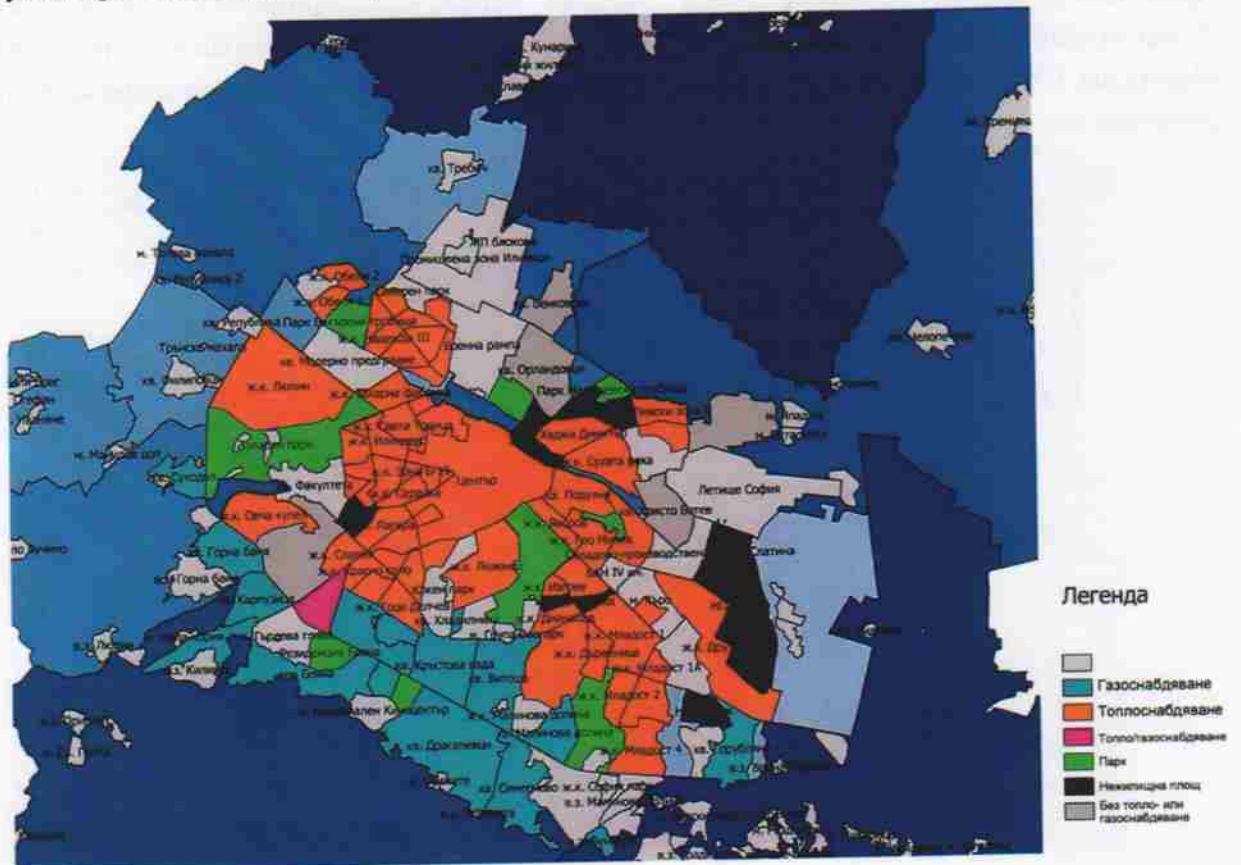
Данните за райони/брой засегнато население на територията на Столична община според риск от експониране на замърсяване на въздуха са представени в следната таблица:

Район	Население	Засегнато население, ФПЧ ₁₀	% от населението
Райони с висок риск от експониране на ФПЧ			
Люлин	122 989	98 391	80,0
Младост	108 256	86 604	80,0
Красно село	89 929	89 929	100,0
Триадица	77 012	77 012	100,0
Подуяне	84 449	76 004	90,0
Надежда	74 897	74 897	100,0
Средец	69 167	69 167	100,0
Красна поляна	65 925	65 925	100,0
Искър	70 006	56 004	80,0
Лозенец	55 476	49 928	90,0
Възраждане	49 760	49 760	100,0
Сердика	46 404	44 083	95,0
Оборище	37 883	37 883	100,0
Илинден	36 810	36 810	100,0
Изгрев	36 607	34 776	95,0
Слатина	73 020	32 859	45,0
Студентски	32 847	26 277	80,0
Райони със среден риск от експониране на ФПЧ			
Овча купел	54 412	10 882	20,0
Връбница	48 059	7 208	15,0
Кремиковци	23 641	5 323	22,5
Витоша	46 287	3 612	7,8
Райони с нисък риск от експониране на ФПЧ			
Нови Искър	28 991	0	0,0
Панчарево	28 586	0	0,0
Банкя	12 136	0	0,0

Визуализация на районите и кварталите на територията на Столична община според нивата на емисии и риска от експониране на ФПЧ е представено на следната карта:



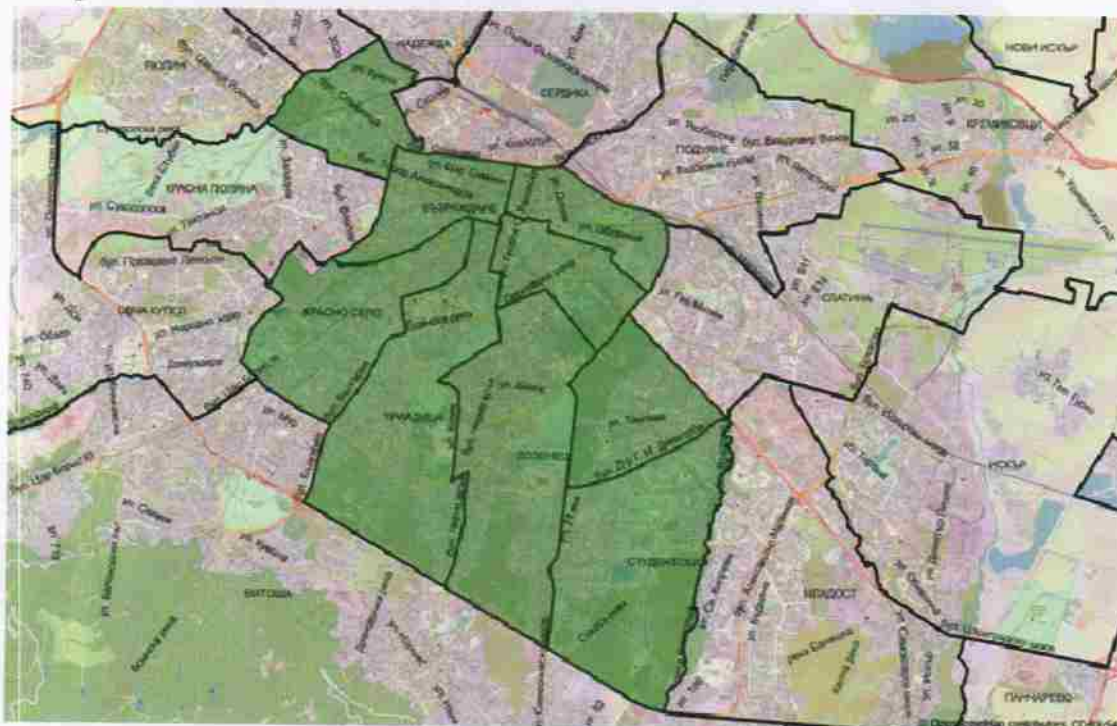
Резултатите от анализите на 4-та група критерии: анализ на сградния профил на районите и кварталите - дял на еднофамилните сгради и жилища, отопляващи се с твърдо гориво (наличие на достъп до изградена централна топлопреносна и газопреносна мрежа) са визуализирани на следната карта:



След многофакторния анализ се обобщиха следните етапи за въвеждане на зони с ниски емисии на вредни вещества, в които се предвижда прилагането на ограничения/забрани за използването на твърди горива за отопление със следния обхват:

Етап 1. с група райони за включване в зони с ниски емисии за прилагане на ограничения/забрани от 01.01.2025 г.: девет района: Средец, Красно село, Изгрев, Илинден, Студентски, Оборище, Възраждане, Лозенец, Триадица.

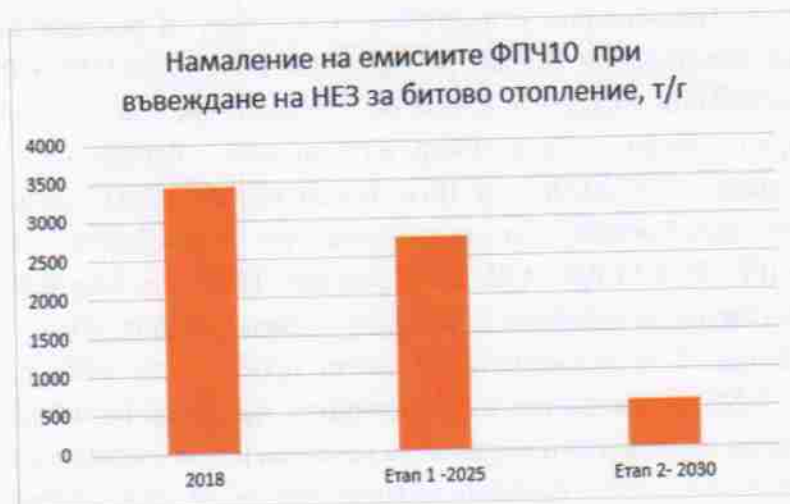
Така определената зона е със следните граници (от северо-запад по посока на часовниковата стрелка): Жп линията до гара „Север“, ул. „Никола Михайловски“, ул. „Йосиф Щросмайер“, ул. „Майор Векилски“, бул. „Ген. Столетов“ до пресичането с ул. „Алдомировска“, ул. „Алдомировска“, бул. „Сливница“ между бул. „Константин Величков“ и бул. „Васил Левски“ (районите Красно село, Възраждане, Оборище), бул. „Генерал Данаил Николаев“ до пресичането му с бул. „Мадрид“ (район Оборище), бул. „Ситняково“ между бул. „Генерал Данаил Николаев“ и бул. „Гео Милев“ (район Оборище), ул. „М. Еминеску“ (район Средец), бул. „Цариградско шосе“ между алея „Яворов“ и кръговото кръстовище с бул. „Т.М.Димитров“ (район Изгрев), река „Въртопо“ до река Рекмарица“, река Рекмарица“ до пресичането ѝ с бул. „Климент Охридски“, бул. „Климент Охридски до Околовръстен път, (район Студентски), Околовръстен път до пресичането му с бул. „България“ (райони Студентски, Лозенец, Триадица), бул. „България“ до пресичането му с бул. „Тодор Каблешков“, (район Триадица), бул. „Тодор Каблешков“ до пресичането му с Владайска река (Красно село), Владайска река до пресичането ѝ с ул. „Житница“, ул. „Житница“ до пресичането ѝ с бул. „Никола Мушанов“, бул. „Никола Мушанов“ (район Красно село) до Трамвайно депо Красна поляна и продължението на Владайска река, Владайска река до пресичането ѝ с бул. „Константин Величков“ (район Възраждане), бул. „Константин Величков“ до пресичането му с ул. „Найчо Цанов“ (район Илинден), ул. „Найчо Цанов“ до пресичането му с бул. „Вардар“, бул. „Вардар“ между ул. „Царица Йоана“ и бул. „Тодор Александров“, бул. „Царица Йоанна“ до пресичането ѝ със Суходолска река (район Илинден), Суходолска река до ж.п. линията до гара Север. Визуализация е представена на следната карта:



Реализирането на този етап ще засегне 510,265 души (по постоянен адрес) или 512,261 души (по настоящ адрес), ще обхване смяна на начина отоплението на 2849 домакинства.

Етап 2 за зони с ниски емисии за разширяване на териториалния обхват за прилагане на ограничения/забрани от 01.01.2030 г. и във всички останали райони: Красна поляна, Сердика, Връбница, Подуяне, Слатина, Банкя, Люлин, Надежда, Младост, Искър, Нови Искър, Панчарево, Витоша, Кремиковци, Овча купел.

Прогнозните резултати от прилагането на зоните с ниски емисии, в които ще се ограничава/забранява използването на твърди горива за отопление са представени по-долу:



В проекта на наредбата са индивидуализирани адресатите на правните норми, които ще бъдат засегнати от въведените забрани, така че да се осигури плавното ѝ въвеждане, без да се създават трудности, водещи до невъзможност за прилагане на разпоредбите ѝ. Решаването на този проблем също е предвидено в две насоки в зависимост от вида на наложеното ограничение и/или забрана. По отношение на наложеното ограничение и/или забрана за навлизане, движение или преминаване на превозни средства с определена екологична група са предвидени изключения, които да облекчат прилагането на новата уредба, да осигурят защита на обществения интерес, като в същото време да гарантират стриктно изпълнение на възложените задължения от адресатите на правните норми. Създадени са етапи при въвеждане на ограниченията и/или забраните с оглед екологичната група, в която попадат МПС в обхвата на наредбата. За лицата, които използват твърдо гориво за битово отопление е създадена уредба, която да гарантира преходен период, в рамките на който те да имат възможност да преминат към локален отоплителен топлоизточник, който не използва твърдо гориво. Предвиден е гратисен период, в рамките на който лицата, използващи локални отоплителни топлоизточници на твърдо гориво, да заменят използваните уреди с други, които не попадат в обхвата на проекта за наредба. Подходът е диференциран в зависимост от местоположението на недвижимите имоти, в които субекти, адресати на нормативния административен акт, използват локални отоплителни топлоизточници на твърдо гориво. Считано от 01.01.2025 г. се забранява използването на твърди горива за отопление в сгради, разположени по улици или на места, в

които има изградена и функционираща централна топлофикационна и/или газоразпределителна мрежа, а от 01.01.2030 г. забраната обхваща цялата територия на Столична община. В рамките на установения с проекта за наредба гратисен период е предвидена възможност да се заменят ползваните отоплителни уреди на твърдо гориво с отоплителни уреди с друг източник на енергия. По този начин се гарантира възможността всяко лице, което ще бъде засегнато от разпоредбите на наредбата, да има възможност да премине към използване на отоплителни уреди с друг източник на топлинна енергия. Съгласно данните от преброяването на НСИ през 2011 г., общо 54 183 жилища на територията на СО се отопляват на твърди горива, като 30 051 от тях за отопление използват дърва (6% от всички жилища), а в 24 132 жилища са използвали въглища (5% от всички жилища). Очакват се актуалните данни за начина на отопление на домакинствата на територията на Столична община от преброяването през 2021 г. на населението на Република България от Националния статистически институт. В рамките на изпълняваните от Столична община два проекта: Проект № BG16M1OP002-5.003.0001-C01 „Подобряване качеството на атмосферния въздух в Столична община чрез подмяна на отоплителни устройства на твърдо гориво с екологични алтернативи“, финансиран по Оперативна програма „Околна среда 2014-2020г.“, и Интегриран проект (ИП) „Българските общини работят заедно за подобряване на качеството на атмосферния въздух“ LIFE17 IP/BG/000012 – LIFE IP CLEAN AIR по Програма LIFE на Европейския съюз, към 30.04.2022 г. са доставени, монтирани и пуснати в експлоатация общо 3 037 броя нови отоплителни устройства. С изпълнението на двата проекта (до 2024 г.) се предоставя възможност на до 14 245 домакинства на територията на Столична община да подменят безвъзмездно старите си отоплителни устройства на дърва и/или въглища с нови.

Използваният подход за изготвянето на Наредбата цели чрез създаването на правила и условия да се даде възможност и да стимулира субектите, които попадат в обхвата на разпоредбите на проекта на Наредба да заменят ползваните отоплителни уреди на твърдо гориво с отоплителни уреди с друг източник на енергия чрез участие в действащи програми, проекти и инициативи на Столична община.

Субектите, които са обхванати от разпоредбите на проекта на наредба, са собствениците на превозните средства или такива физически лица, на които е предоставено за ползване моторно превозно средство, попадащо в обхвата на проекта за наредба. Автомобилите получават екологична група при прилагане на разпоредбите на чл. 37а от Наредба № Н-32 от 16.12.2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства към момента на извършване на годишния преглед за техническа изправност. По този начин е гарантирана възможността всяко лице, водач на моторно превозно средство, явяващо се адресат на проекта за наредба, да бъде установено без трудност.

Обхванати от проекта за наредба относно въведената с нея забрана за използване на твърди горива за отопление, са собствениците на недвижими имоти, разположени на цялата територия на Столична община, лицата, в чиято полза има учредено вещно право на ползване върху такива имоти, както и лицата, на които е предоставен за управление или под наем имот държавна или общинска собственост, разположен на територията на Столична община, които използват локалните отоплителни топлоизточници на твърдо гориво.

Осъществяването на контрола по прилагане на наредбата е възложено на кмета на Столична община и оправомощени от него лица, като е предвидено използване на собствени

общински автоматизирани технически средства и системи или такива наети от трети лица при осъществяване на контрола. Предвидено е подаване на заявление по образец от задължените лица и вписване в създадената за тази цел база данни, което да гарантира, че лицата, обхванати от проекта за наредба, ще изпълняват стриктно възложените им задължения, свързани със забраната за движение на моторни превозни средства с определена екологична група. В определените зони с ниски емисии на вредни вещества от транспорта на територията на Столична община, за които е въведено ограничение и/или забрана по реда в наредбата, е предвидено да се осъществява постоянно, денонощно видеонаблюдение с общински автоматизирани технически средства и системи, които могат да бъдат стационарни и мобилни.

III. Финансови средства, необходими за реализиране на проекта.

Финансовите средства, необходими за реализиране на проекта са осигурени от бюджета на Столична община, като при необходимост ще се търси и външно финансиране.

IV. Очаквани резултати от привеждане в изпълнение на проекта.

Очакваните резултати от прилагането на акта са осигуряване на условия за изпълнението на нормативно установените изисквания на законодателството в областта на опазването на околната среда на територията на Столична община и като резултат подобряване на качеството на атмосферния въздух, редуциране на източниците на замърсявания и опазване на човешкото здраве и чистотата на околната среда. С проекта на Наредба за създаване на зони с ниски емисии на вредни вещества в атмосферния въздух на територията на Столична община се доразвиват на местно ниво правилата, които способстват коректното прилагане на нормите на правото на Европейския съюз, въведени в ЗЧАВ¹.

V. Анализ на съответствието с правото на Европейския съюз (ЕС).

Приемането на нормативния акт не транспонира/въвежда право на ЕС, но е свързано с него, доколкото осъществява политиките по околна среда и изменение на климата, което изисква спазване на хоризонталните принципи, определени в чл. 3 от Договора за Европейския Съюз и чл. 10 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), в т.ч. и Хартата на основните права на ЕС. Секторният характер на проекта за наредба сам по себе си предопределя основната ѝ цел за съхраняване, опазване и подобряване качеството на околната среда, както е предвидено в чл. 11 и чл. 191, параграф 1 ДФЕС. Проектът за наредба е изцяло съобразен с основните цели на европейското и национално законодателство в областта на околната среда. Поради тази причина не се налага изготвяне на самостоятелна справка за съответствие с правото на ЕС.