

---

**From:** Boris Bonev <boris.bonev@spasisofia.org>  
**Sent:** 20 декември 2020 г. 18:27  
**To:** e.stouneva@sofia.bg; r.galabova@sofia.bg  
**Subject:** Относно: Проект (предварителен вариант) на „Комплексна програма за подобряване качеството на атмосферния въздух на територията на Столична община за периода 2021-2026 г.“  
**Attachments:** Становище КППКАВ 2020.docx

Здравейте,  
Приложено ще намерите становище на Спаси София относно КППКАВ

--



**Борис Бонев**  
Общински съветник в СОС

[Спаси София](#) | [План за София](#)



ДО

Йорданка Фандъкова  
Кмет на Столичната община

Десислава Билева  
Заместник-кмет  
Направление „Зелена система,  
екология и земеползване“

## СТАНОВИЩЕ

Относно: Програма за управление на качеството на атмосферния въздух на Столична община за периода 2021-2026 г.

*Уважаема г-жо Фандъкова,  
Уважаема г-жо Билева,*

Представяме Ви нашите коментари и предложения по представения проект за Програма за управление на качеството на атмосферния въздух на Столична община за периода 2021-2026 г. Съжаляваме да отбележим, че напредъкът в сравнение с предходната програма е малък, а стандартни дългоочаквани мерки са представени като предложения за обмисляне вместо препоръки за въвеждане, включително и с приоритизация спрямо очаквания ефект от тях.

### **1. Липса на данни и липса на мерки за събиране на данни**

1.1. 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.

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.

## **2. Силно подценени данни за влиянието на транспорта**

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.

Предложение: Преизчисляване на броя транспортни средства, които са регистрирани в Столичната община на база на актуални данни от СДВР-КАТ, както и преоценка на броя транспортни средства, които ежедневно се движат в рамките на Столичната община на база на актуални данни от Дирекция "Анализ и управление на трафика" и системата за преброяване на АПИ.

## **3. Въвеждане на зони с ниски емисии за транспорта (ЗНЕ)**

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.

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.*

#### **4. Успокоени зони за движение до 30 км/ч**

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 първостепенните булеварди остават за движение до 50 км/ч. В този смисъл считаме мярката не само за необходима, но и за консервативна.

Предложение: Мярка нова *Въвеждане на успокоени зони за движение до 30 км/ч в ЦГЧ и кварталите.*

#### **5. Допълнителни мерки срещу замърсяването от транспорта**

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.

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.

**6. Забрана за отопление с твърдо битово гориво при наличие на топлофикационна и газопреносна мрежа**

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.

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 собствениости 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.

20.12.2020г.

 Recoverable Signature

 Борис Бонев

---

София, България

Signed by: Boris Borislavov Bonev