



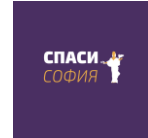
АНЕКС I

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.

“Допълнителни препоръки към Програма за управление на качеството на атмосферния въздух на Столична община за периода 2021-2026 г.”

- I. По отношение на анализа на резултатите от измерванията и тенденциите за качеството на атмосферния въздух правят впечатление следните пропуски:
 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.**
 2. По отношение на средногодишните концентрации на ФПЧ2.5 са отбелязани редица проблеми с данните, като най-същественият 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.
 3. Данните за азотни оксиди от АИС Младост и АИС Орлов мост не са включени. **Препоръчваме да се включат.**
 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% неопределеност за средногодишни стойности съгласно Наредба 12. **Препоръчваме да се извърши моделиране, което да постигне нормативно установената неопределеност.**



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.**

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.**

II. Инвентаризацията на източниците продължава да страда от съществени слабости.

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 таблица е необходима или е по-добре да се използва само IV-9.
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.**
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.



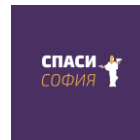
4. Изцяло липсва информация за ресторанти, пекарни и други подобни обекти, които използват дърва или друго твърдо гориво за готвене и отделят емисии . Няма и мерки, които да предвидят набирането на тази информация. **Препоръчваме такива да се предвидят.**

III. Предложения за допълнителни мерки, свързани с велосипедната инфраструктура

1. Предлагаме въвеждане на мярка “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 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.

2. 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 на 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.

3. Предлагаме въвеждане на мярка “Развитие на допълваща велосипедна инфраструктура и услуги – паркинги за велосипеди и интегриране с масовия

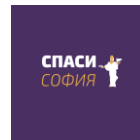


градски транспорт.” Възможността за удобно и безопасно паркиране на велосипеди, както и за комбинирани пътувания велосипед плюс градски транспорт са ключови за избора на този вид придвижване. Необходимо е мярката да се конкретизира, като се заложат индикатори за осигуряване на велосипедно паркиране от всички предвидени в нормативната уредба класове и типове – за кратковременно и дългременно 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 веломержата на територията на Столична община.

IV. 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 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.

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.**
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.

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.
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 публикувани на интернет страницата на СО по начин, който ще позволи лесното намиране и справка с отчетите.
5. Там, където в Програмата е посочено кое е водещото звено и другите звена, отговорни за изпълнението на предвидените в Програмата мерки, да бъдат определени служители, които конкретно са натоварени с изпълнение на задачите, свързани с изпълнение на мерките. На периоди не по-големи от шест месеца тези служители да бъдат задължени да изготвят доклади за изпълнението на задачите им.
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 .