



**Пътеводител (дигитално ръководство) за реализиране
на зелени коридори в София
по изпълнение на дейност „Зелени коридори“, проект
INNOAIR:**

**„Изготвяне на анализ и маршрутна карта на зелени
коридори и дигитално ръководство“**



Съдържание

1. Изложение	3
2. Принципи за регулярно намаляване на трафика и подобряване на еко мобилността.....	4
Подходи за намаляване на концентрацията на замърсяванията на въздуха	9
3. Насоки за развитие на зелените коридори в София	12



1. Изложение

Посредством „Пътеводителя“, съгласно заданието, се дефинират, обосновават и описват следните основни елементи:

- принципите за регулярно намаляване на трафика и подобряване на еко мобилността в зоните на зелените коридори;
- начините, по които ще се намали концентрацията на замърсяванията на въздуха, свързани с автомобилния трафик;
- възможностите и насоки за развитие на зелените коридори в София;
- намаляването и ограничаването на вредните емисии в града в съответствие с „ВИЗИЯ ЗА СОФИЯ“;
- осигуряването на допълнителен инструмент за изпълнение на изискванията на ЕК по отношение на качеството на въздуха;
- информиране и инициране на промени в поведението на гражданите;
- стимулиране на развитието на екологично-щадящите форми на транспорт – електрически, велосипеден и пешеходен;
- развитие на политиките за насочване на гражданите и администрацията към използване на екологично по-ефективни форми на транспорт;
- използване в реализацията на зелени коридори и на другите градове.



2. Принципи за регулярно намаляване на трафика и подобряване на екомобилността

За да се гарантира устойчивото намаляване на трафика и подобряване на екомобилността в София се предвижда да се:

- увеличи пропускателната способност и намалят транспортните задръжки и задръствания;
- стимулира придвижването с по-екологосъобразни форми на транспорт;
- изпълнят проекти и планове за въвеждане на „ниско-емисионна зона“ в центъра на София;
- направят препоръки за оценка на въздействието и контрола.

В съответствие с изискванията в Проекта и предоставения Доклад за изпълнение, се дават препоръки (П) за:

а. П1: Намаляване на транспортните задръжки и задръствания

Намаляването на транспортните задръжки, респективно задръствания и увеличаване на пропускателната способност се свързва преди всичко с намеси в организацията на движение при уличните кръстовища и то предимно светлинно регулираните.

Във всички случаи трябва да се търси баланс, защото от една страна намаляването или ограничаването на трафика води до по-ниски скорости на движение и често задръствания, а от друга увеличаването на пропускателната способност респективно повишава скоростта на движение, което най-общо е съпроводено и с отделянето на повече вредни емисии.

Най-общо би трябвало да се търси ползата от ефекта от центъра на града към периферията или обратно (в зависимост от вида на влиянието – негативно или позитивно), както в посока на емисиите, така и на трафика – интензивността на движението.

Европейския подход е ориентиран към създаване на стратегии, политики, правила и инфраструктура, които ограничават все повече трафика, когато се насочва към центъра на градовете (донякъде и обслужено от старите тесни улици които вече са наследени) и



се опитват да пренасят по-голяма част от негативните ефекти извън града – т.е по околновръстните пътища. В този аспект, заедно с принудителните мерки като заплащане за влизане, движение или спиране и паркиране в централните зони в западните страни естествено се ограничава и широчината, и броя на лентите за движение в посока към центъра, за сметка на увеличаването им в периферията на града. София има наследени (проектирани и изградени) артерии (напр. бул. „Цариградско шосе“) които водят трафика директно към центъра на града, без особена възможност за обхождането му. Следвайки този аспект е необходимо да се направи преглед и предложение за:

- изпълнение на вътрешен и външен „ринг“ в София за извеждане на трафика извън нейния център – това ще увеличи пропускателната способност на транспортната система и ще намали натоварването на центъра на града;
- ограничение на движението на автомобили в централната градска част (ЦГЧ) и преоформянето на улиците там в пешеходна зона – ще доведе до намаляване на вредните емисии в ЦГЧ;
- създаване на времеви зони за движение на автомобили обслужващи ЦГЧ (търговия, администрация, здравни и учебни заведения и т.н.) – ще намали потенциално транспортните задръжки и проблеми при паркиране и спиране;
- намаляване на широчината и броя на лентите за движение по улиците в ЦГЧ за сметка на увеличаване на възможностите за улично паркиране и/или пешеходно или вело-придвижване – ще доведе до ограничаване на навлизането на автомобилен трафик към центъра на града и респективно по-малко вредни емисии;
- актуализиране на светлинното регулиране на кръстовищата с оглед оптималното провеждане на трафика предвид на неговата дневна и седмична неравномерност – ще повиши пропускателната способност и намали задръжките;
- осигуряване на приоритет на масовия градски транспорт при кръстовищата със светлинно регулиране – ще го направи по атрактивен и допринесе, за прехвърлянето на потребители към него за сметка на личния автомобилен превоз;
- извършване на проучвания и предложения за мерки за намаляване на въздействието на застрояване с РЗП над 20 000 м² върху транспортното



обслужване в прилежащия им район – ще допринесе за устойчивото подобряване на еко-мобилността.

b. П2: Стимулиране на придвижването с екологосъобразни форми на транспорт
Покритието с велосипедни алеи в София е по-ниско спрямо граничната стойност 15 км на 100 000 души (индикатор на ЕБВР) - само 4 км велосипедни алеи на 100 000 жители. Съществуващата мрежа от велосипедни маршрути е недостатъчно интегрирана, комфортна и безопасна, което възпрепятства ръста на колоезденето - понастоящем с дял едва 2%.

Според проведено от „Визия за София“ пилотно проучване има и райони на града, които изискват по-голяма пешеходна свързаност.

Ясно е, че е необходимо значително увеличаване на велоалейната мрежа и това може да се приложи относително лесно, като се съчетае с намаляване на широчината на лентите за движение по уличната мрежа, което от своя страна ще доведе и до по-ниски скорости на движение на автомобилите, съответно намаляване на емисиите и повишаване на безопасността.

Друга подходяща мярка е въвеждане на „ниско-емисионна зона“ в която влизането с автомобил се заплаща в съответствие с замърсяването, което той прави.

c. П3: Въвеждане на „ниско-емисионна зона“ в центъра на София
Вече има концепция и работа по въвеждането на „ниско-емисионна зона“ в София, която се основава на видеонаблюдение и въвеждане на еко стикери от 12.07.22 г. за моторните превозни средства, които да определят екологичната им категория, в зависимост от реалните емисии, които отделят. Европейската практика показва, че например забраната на навлизане на дизелови автомобили с по-нисък клас от ЕВРО 4 в нискоемисионните зони намалява трафика с 30%.

d. П4: Препоръки за оценка на въздействието и контрола
В редица градове на ЕС отдавна се използват еко-стикери, които най-често се поставят на предното стъкло на автомобила. Тази практика е ефективна, но и в същото време доста остаряла. Много по-ефективно се оказва използването на националната база данни за регистрацията на автомобилите, в които е указан и техният еко-стандарт, както е например в Нидерландия, Белгия и Великобритания. По този начин отпада



необходимостта да се издават и поставят стикери, а съответствието се проверява посредством регистрационния номер на автомобила, което е доста по-лесно и изисква по-малко ресурси. В съответствие с това нашата препоръка е да се извършат такива законови и нормативни промени, които да дадат възможност:

- на София и другите общини в страната да осъществяват връзка с националната регистрационна база в страната (МВР), от която да се извличат по регистрационния номер съответния екологичен стандарт на превозното средство;
- при извършване на техническите прегледи да не се издава стикер, а данните да се прехвърлят и записват в националната регистрационна база данни и с оглед бъдещото им използване.

По този начин ще се избегнат и рискове от съдебни спорове, поради несъответствие например с еконормата, заложената в документите на автомобила – всичко ще е легално записано в националната база за регистрация.

Допълнителна регистрация на автомобили би трябвало да се прави само на тези с чужда регистрация, която предвид значително по-малкия им брой може да е само по документи, каквато е и практиката в повечето държави на ЕС.

Оценката на въздействието от въвеждането на някоя мярка или мероприятие е изключително важна, но в нашата страна ние често я пропускаме. За да се оцени реално ефектът от въвеждането на „ниско-емисионна зона“ е необходимо:

- измерването на замърсяването на въздуха да става регулярно, надеждно и точно;
- да се отчита приноса на всички съпътстващи фактори – климатични, околна застрояване, интензивност на движението и др.

С оглед на това, ние препоръчваме да се инсталират повече сензори за измерване на качеството на въздуха по кръстовищата на София (към настоящия момент има само 7 бр.), например поне при всички светлинно регулирани кръстовища, където е осигурено електрическо захранване и в допълнение има възможност за регистриране на преминаващите превозни средства едновременно със степента на замърсяване. Този подход, комбиниран и с останалите модели за замърсяването (климатични, ФПЧ от



EUROPEAN UNION
European Regional Development Fund



застрояването и т.н.) ще даде възможност за по-реална преценка на действителния принос на различните видове и количество автомобили в общото замърсяване.



Подходи за намаляване на концентрацията на замърсяванията на въздуха

В съответствие с изискванията в настоящия доклад се дават насоки (Н) за:

- предпазване на пешеходците от вредно замърсяване по открити пътища, посредством стратегически засаждения;
- увеличаване на положителните нива на взаимодействие с природата
- намаляване на замърсяването на въздуха, както и на ефекта на градския топлинен остров посредством засаждането на дървета;
- увеличаване на биоразнообразието, чрез осигуряване на естествена мрежа за придвижване през градските зони и обединяване на зелени площи.

е. Н1: Стратегически засаждения и засаждане на дървета

Зелената система е съвкупност от всички вегетативни площи в града. В това число освен парковете, градините и градинките влизат и уличното озеленяване, буферните зелени площи по периферията и вътрешността на кварталите, междублоковите зелени площи и др. Наличието на всички тези елементи гарантира функционирането на зелената система като единно цяло, обезпечават влиянието ѝ както на макро-, така и на микро-ниво. Предвид влошените условия в градска среда (обгазяване, запрашаване, по-висока средна температура на въздуха и др.) продължителността на живот на дървесните видове е силно редуцирана в градовете. Понякога тя е с 50% по-ниска, отколкото в естествена среда. Това е особено валидно за уличната дървесна растителност, изложена на най-голям антропогенен стрес. Уличната растителност в София е застаряваща и следва спешно да започне поэтапната ѝ подмяна. За целта е особено важно да се използват видове, доказали се през годините като устойчиви на екстремните условия. Други видове дървета, които следва да бъдат избягвани при улично озеленяване (те имат своето място сред други елементи на зелената система), са овощните. Това е така заради повишената нужда от поддръжка както на дърветата, така и на заобикалящата ги среда.



Следва да се направи проучване и анализ, които да резултат в наръчник за устойчива поддръжка, планиране и изграждане на улично озеленяване. Следва да се вземат предвид климатични, инженерни и други фактори, ограничения и конкретните нужди и функциите, които уличното озеленяване следва да изпълни, като поглъщане на прахови частици, шумопоглъщане, да не са с алергизиращ ефект и да са устойчиви видове. В случаите на обективни ограничения за поставяне на подходяща дървесна растителност за улично озеленяване, които да са ясно дефинирани и установени, да се разработят алтернативни и адекватни препоръки за ползване на увивни или други растения с изпълняващи същите функции за прахоулавяне, шумоизолация и със значителен вегетативен обем, без алергизиращ ефект и др.

f. Н2: Увеличаване на положителните нива на взаимодействие с природата

В съответствие с „Визия за София“ реките в естествения им вид осигуряват редица екосистемни услуги - поддръжане на въздуха чист, подобряване пропускливостта на почвата, по-добро оттичане на водата, намаляване ефекта на топлинния остров и др. Поддържането на зелените и сините площи би осигурило на града по-привлекателен облик и би спомогнало за запазване на богатото биологично разнообразие на територията на Столична община. Коритата на реките, минаващи през територията на общината, са трансформирани в канали, които не водят до изпълнение на естествените им функции освен осигуряване на сигурност при обилни валежи и снеговалежи. Неусвояването на тези ценни зелени ресурси води до намаляване на рекреационната ефективност на зелената система и понижено качество на живот. Възстановяването на естествения вид на речните корита би могло да доведе до възстановяването на изпълнение на функции на коридори, осигуряващи непрекъснатостта на зелената и синята системи и свързаността с природата извън градската среда, като отвеждат чист въздух от планините към центъра на града, осигуряват прохладата през горещите периоди и, от друга страна, имат възможност да поемат големи количества валежи. Също така представляват хабитати и убежища за различни видове животни.



г. НЗ: Увеличаване на биоразнообразието

Горещите зони за биоразнообразието в общината са няколко типа – влажни зони, гори и паркове. Те играят роля на екологични коридори за биоразнообразието, свързващи защитените територии и зони една с друга, което е жизненоважно за дългосрочното опазване на природата в общината. Тъй като често попадат извън защитените територии и зони, тези места не са обект на мониторинг, проучвания и опазване. Подобни влажни зони могат да бъдат създадени като част от рекреацията на речните корита и да бъдат едновременно полезни както за жителите на общината, така и за ценното биоразнообразие. Препоръчително е да се проучи възможността за подобно възстановяване или изграждане на влажни зони, които биха могли да се съчетаят със спортна, образователна, културна и научна инфраструктура, което би повлияло благоприятно както на биоразнообразието, така и на благосъстоянието на населението и качеството на живот в града. Необходимо е да се създаде публично достъпна, интерактивна дежурна карта на зоните, която да се използва за мониторинг на тяхното функциониране и състояние.

Значимостта на биологичното разнообразие се изразява в редица аспекти – от запазване на природата в общината и зеления облик, до поддържане на чистотата на въздуха, подобряване на микроклимата, намаляване шума, подобряване на почвената пропускливост и като цяло – поддържане на редица екосистемни услуги. Законната защита на биологичното разнообразие в общината е осигурена посредством националното законодателство. Отчита се обаче липсата на общински план за действие за биологичното разнообразие, в разрез с добрите практики в Европейския съюз и примера на други европейски столици и градове. Такъв един план би поставил акцент на дългосрочното устойчиво опазване на биологичното разнообразие като важен ресурс на Столична община. Изготвянето на план за действие за опазване на биологичното разнообразие би поставило началото на системно изследване на биоразнообразието, създаване и поддържане на подходяща база данни, което от своя страна ще позволи определяне на правилните усилия по опазване и управление на биологичното разнообразие на територията на общината. Подобен план следва да интегрира в себе си мерки по мониторинг на райони и видове, приоритетни за опазване.



3. Насоки за развитие на зелените коридори в София

Има потенциал за увеличение на площите на защитените територии и зони в София, особено в местата от значение за биоразнообразието, където е установена висока концентрация на видове. Установяването на този потенциал и анализ на ползите и ефектите е важна задача за Столична община в дългосрочен план, предвид ползите от екосистемните услуги за качеството на живот и предстоящото им включване в счетоводните отчети на национално ниво.

Целта на рекултивация на нарушени терени е възстановяване или подобряване функциите на почвата с цел избягване на по-големи неблагоприятни действия от запечатването и замърсяването ѝ, което води до проблеми и замърсяване на други компоненти на околната среда. На рекултивация подлежат различни типове земи с нарушен почвен профил, промишлени зони, сметища и други депа за отпадъци, стари корита на реки, изоставени пътища и ЖП линии, строителни площадки и др.

Изграждането на нови паркове би довело до развитие на естетична градска среда, трансформирането на столицата като по-привлекателна туристическа дестинация и създаване на по-добри условия за гражданите за рекреационни и спортни дейности. Столична община се характеризира със сравнително богата безгръбначна фауна, съсредоточена в зелените площи. За нейното опазване и стабилност е необходимо запазване и създаване на нови зелени терени, които служат за местообитание на редица видове. Освен това дърветата имат ключова роля за предотвратяване на почвената ерозия и подобряват способностите за инфилтрация на водата, смекчават и регулират въздействията от промените на климата (запас на въглерод в подземната и надземната дървесна биомаса и поглъщане на въглероден диоксид).

София притежава всички необходими дадености, за да бъде богато озеленен и поддържан град, осигуряващ комфорт на своите обитатели. Парковете се превръщат в значими обществени пространства с развлекателен, социален и културен характер, особено през почивните дни, в които динамиката на пешеходния поток се променя. Преосмислянето на териториите и изграждането на нови градски паркове ще създаде предпоставки за ефективна мобилност, просперираща комерсиална дейност, повече социокултурни прояви, обогатени възможности за отдих, по-здравословен и по-безопасен начин на живот.

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, ИМЕ: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovatedemandresponsivegreentransportationforcleanerairinurbanenvironment), поПокана 5 с приоритет подобряване качеството на въздуха по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urbaninnovativeaction) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



Като продължение на мерките за ревитализация на реките и поддръжката им в естествен вид, за да се подобри предоставянето на екосистемните услуги от тях, заедно с намаляване на натиска от замърсяване от нерегламентирани зауствания, следва да се предприемат мерки за реинтродукция на видове във реките. Следва да се направи анализ за подходящи видове, в зависимост от историческите данни за наличие на такива видове, и да се разработи план за конкретни видове за конкретни реки, в зависимост от постигнатото състояние на качество на водата и средата на съответната река.

a. Визия на София за бъдещо намаляване и ограничаване на вредните емисии в града

Инициативата на Столична община за създаването на споделена и дългосрочна стратегия за развитието на столицата и крайградските територии до 2050 г. е наречена „ВИЗИЯ ЗА СОФИЯ“, съгласно която София е **компактен, многообразен и адаптивен град, управляващ умело ресурсите си и включващ гражданите в решенията за бъдещето, за да създава и поддържа разнообразни възможности за развитие и високо качество на живот.** В нея са заложили значителен брой мерки за намаляване и ограничаване на вредните емисии в града, но тези които са най-относими към зелените коридори са следните:

- увеличение на таксите за отпадъци едновременно с брутното им намаляване в бюджета, след анализ и обвързване с конкретни мерки и политики, които обезпечават управлението на отпадъците, опазването на околната среда и стимулирането на кръгова икономика;
- интегриране на екосистемния подход и екосистемни услуги в политиките и инструментите за пространствено планиране, посредством което се предоставя платформа за включване на екологичните съображения при формулирането и вземането на стратегически решения за градско планиране и развитие, както и за разработването на планове и програми, отчитайки благосъстоянието на хората и съвместявайки европейските правила;
- изграждане на мрежа за мониторинг на въздуха и предоставяне на отворени данни в машинно четим формат, за да могат и други организации да ползват и анализират данните за въздуха за техни нужни през онлайн платформа, разработена от Столична община;

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, ИМЕ: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovativedemandresponsivegreentransportationforcleanerairinurbanenvironment), поПокана 5 с приоритет подобряване качеството на въздуха по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urbaninnovativeaction) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



- предоставяне на механизми за замяната на некачествени горива за отопление с алтернативни – битовото отопление на твърди и течни горива ясно се откроява като един от основните източници на замърсяване и тяхната замяна би помогнала значително за решаване на проблема с качеството на атмосферния въздух;
- регулярно миене на улици и публични пространства – необходимо е да се увеличи както честотата, така и обхватът на улиците, които се мият, с което да се доприне за намаляване на запрашаването на въздуха;
- повишаване на институционалния капацитет за ефективно справяне с климатичните промени за да може планирането и изпълнението на мерки за адаптация към климатичните промени да се случва синхронизирано, consistently and последователно във всички сектори;
- създаване на стимули за използване на въглеродно неутрални, слабо замърсяващи и ефикасни превозни средства с оглед намаляване замърсяванията на въздуха с фини прахови частици, азотни оксиди и други;
- създаване и изпълнение на план за действие за осъществяване на зелени клинове посредством който се създават комплексни възможности както за развитие на тематични дейности, подкрепящи отдиха в градската територия, така и за подобряване на микроклимата и хигиенните условия в населеното място;
- изготвяне на план за действие за опазване на биологичното разнообразие, посредством който системно ще се изследва и следи биоразнообразието, създава и поддържа подходяща база данни, което от своя страна ще позволи определяне на правилните усилия по опазване и управление на биологичното разнообразие на територията на общината;
- инвентаризация и актуализация на зелената система - информационна система за картотекиране на дълготрайната растителност, събираща информация за всяко дърво на територията на СО, вкл. удобно и надеждно мобилно приложение за събиране на теренна информация и обвързването и с информационни системи, обслужващи други направления в градска среда, касаещи пряко или косвено обектите на зелената система (подземна инфраструктура, транспорт и др.);



- създаване на план за устойчиво поддържане на зелените площи, с което се цели да не се компрометират и влошават екосистемните услуги, предоставяни от тези площи, и едновременно с това дейностите да бъдат възможно най-ресурсоефективни.

b. Изпълнение на изискванията на ЕК по отношение на качеството на въздуха

Основните документи на ЕК, в които са посочени изисквания по отношение на създаването и поддържането на зелени коридори и системи градска среда, с които трябва да се съобразяваме при разработването на нашите местни такива са:

- EU Biodiversity Strategy to 2030, Brussels, 20.5.2020, COM(2020) 380 final;
- Green City Action Plan methodology, EBRD, Jan 2022
- IUCN Guidelines for conserving connectivity through ecological networks and corridors, IUCN, Gland, Switzerland, 2020;
- Guidance on a strategic framework for further supporting the deployment of EU-level green and blue infrastructure, Brussels, 24.5.2019p SWD(2019) 193 final;

c. Информирание и инициране на промени в поведението на гражданите

Зелените коридори в градовете предоставят екологични услуги (местообитания и ресурси), услуги за населението (мобилност и достъп до зелени площи) и транспортни връзки към територии със смесено ползване (жилищни, търговски, образователни, развлекателни и т.н.) и открити пространства.

Мерките по отношение на информирането и иницирането на промените в поведението на гражданите трябва да се насочват към:

- насърчаване на физическата активност - ходене и колоездене;
- увеличаване и провотиране на използването на електрически и обществен транспорт;
- засилване на социалното взаимодействие в градското население, което се свързва посредством зелените пространства;
- увеличаване на положителните нива на взаимодействие за гражданите с природата.

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, ИМЕ: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovativedemandresponsivegreenpublictransportationforcleanerairinurbanenvironment), поПокана 5 с приоритет подобряване качеството на въздуха по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urbaninnovativeaction) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



Във ВИЗИЯ ЗА СОФИЯ са заложени следните мерки:

- провеждане на информационни кампании в районите със замърсени почви - Информираността на населението от рисковете за натрупване на токсични химични елементи в почвите е от основна важност за осъзнаването на проблема и пълното разбиране за нуждата от правилно изхвърляне и третиране на отпадъците, както и правилното управление на производствени процеси. Информационната кампания се визира като мащабно събитие, организирано в рамките на една година в различни части от територията на общината, обхващащо всички граждани, с приоритетно внимание, насочено към живущите в засегнатите територии (Кремиковци, землищата на Бухово и Сеславци, с. Яна, Долни Богров, Ботунец, териториите около Летище София, териториите около Цариградско шосе, Горубляне, Чепинци, Суходол и Славовци);
- провеждане на редовни образователно-информационни кампании за минералните води - задължителен компонент за устойчиво развитие на минералния ресурс и неговото пълно оползотворяване. Целта на въвеждане на мярката е над 20% от жителите да използват минералните води за свободно водоналиване и задоволяване на нарастващите потребности от отдых, профилактика и природно лечение на граждани (снижаване на разходите за лечение и рехабилитация на редица заболявания) и туристи от разнородни възрасти и социални групи;
- инициране на активна комуникация с гражданите с цел разясняване на ползите и услугите, които предоставят екосистемите, което цели подобряване на качеството на живот чрез запазването на екосистемите;
- провеждане на представителни, териториално обвързани социологически проучвания за отчитане на нагласите на гражданите към климатичните промени с цел ефективно планиране и въвеждане на мерки за адаптация и смекчаване към климатичните промени е добре да се установи основата, на която тези мерки ще се въвеждат, и как ще бъдат възприети и припознати от гражданите и бизнеса.

d. Пътеводител в реализацията на зелени коридори на другите градове в страната

При създаването на локалните документи (планове и стратегии) за реализиране на „зелени коридори“ в градовете е необходимо да се отчитат:

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, ИМЕ: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovatedemandresponsivegreenpublictransportationforcleanerairinurbanenvironment), поПокана 5 с приоритет подобряване качеството на въздуха по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urbaninnovativeaction) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



1. Европейските изисквания посочени по-горе;
2. Опит на София като най-голям град в страната;
3. Конкретните и местни въздействия на:
 - урбанизацията;
 - екстензивното селско стопанство;
 - обезлесяването;
 - фрагментирането на природните екосистеми;
 - загубите на биологично разнообразие.