**ЗАДАНИЕ**

за определяне на обхвата и съдържанието на Доклад за Екологична оценка на проект на

**ПРОГРАМА**

**„ТРАНСПОРТНА СВЪРЗАНОСТ“ 2021-2027 г.**

(*съгласно чл.19а на Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми и чл. 86, ал.3 на Закона за опазване на околната среда*)



**Възложител: *Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията***

**Ноември, 2020 г.**

**Съдържание**

[**I.** **ВЪВЕДЕНИЕ** 6](#_Toc55403776)

[**II.** **ИНФОРМАЦИЯ ЗА КОНТАКТ С ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ** 9](#_Toc55403777)

[***1.*** ***Име, ЕГН, местожителство, гражданство на Възложителя – физическо лице, седалище и единен идентификационен номер на юридическото лице*** 9](#_Toc55403778)

[***2.*** ***Пълен пощенски адрес*** 9](#_Toc55403779)

[***3.*** ***Телефон, факс, Е-mail*** 9](#_Toc55403780)

[***4.*** ***Лице за контакти*** 9](#_Toc55403781)

[**III.** **ЗАДАНИЕ ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ОБХВАТА И СЪДЪРЖАНИЕТО НА ЕКОЛОГИЧНАТА ОЦЕНКА** 10](#_Toc55403782)

[***1.*** ***Описание на съдържанието на основните цели на ПТС и връзка с други съотносими планове и програми*** 10](#_Toc55403783)

[**1.1. Основания за изготвяне на ПТС** 10](#_Toc55403784)

[**1.2. Основни цели, структура и съдържание на ПТС** 11](#_Toc55403785)

[**1.3. Алтернативи за ПТС** 29](#_Toc55403786)

[**1.4. Връзка на ПТС с други съотносими планове, програми и стратегии** 29](#_Toc55403787)

[***2.*** ***Текущо състояние на околната среда и евентуално развитие без прилагането на ПТС 2021-2027 г.*** 31](#_Toc55403788)

[**2.1.** **Текущо състояние на околната среда** 31](#_Toc55403789)

[**2.2.** **Евентуално развитие на околната среда без прилагането на ПТС 2021-2027 г.** 66](#_Toc55403790)

[***3.*** ***Характеристика на околната среда за територии, които вероятно ще бъдат значително засегнати с реализацията на ПТС 2021-2027 г.*** 67](#_Toc55403791)

[***4.*** ***Съществуващи екологични проблеми, установени на различно ниво, имащи отношение към ПТС 2021-2027 г., включително отнасящите се до райони с особено екологично значение, като защитените зони по Закона за биологичното разнообразие*** 67](#_Toc55403792)

[***5.*** ***Цели на опазване на околната среда на национално и международно равнище, имащи отношение към ПТС 2021-2027 г. и начин, по който тези цели и всички екологични съображения са взети под внимание при изготвянето на програмата*** 67](#_Toc55403793)

[***6.*** ***Вероятни значителни въздействия върху околната среда и човешкото здраве, в т.ч. трансгранични въздействия върху околната среда на други държави*** 68](#_Toc55403794)

[**6.1. Стратегическо ниво на въздействие** 68](#_Toc55403795)

[**6.2. Въздействие на ниво „идентифицирани проекти“** 68](#_Toc55403796)

[**6.3. Вероятност от значително въздействие на проекта на ПТС 2021-2027 г. върху околната среда, в т.ч. човешкото здраве, на територията на други държави** 69](#_Toc55403797)

[**6.4. Обобщения за въздействието на ПТС 2021-2027 г.** 72](#_Toc55403798)

[***7.*** ***Мерки, предвидени за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно компенсиране на неблагоприятните последствия от осъществяването на ПТС 2021-2027 г. върху околната среда и човешкото здраве*** 72](#_Toc55403799)

[***8.*** ***Мотиви за избор на разгледаните алтернативи*** 73](#_Toc55403800)

[***9.*** ***Методи за извършване на екологичната оценка, използвана нормативна база и документи и трудности при събиране на необходимата за това информация*** 73](#_Toc55403801)

[***10.*** ***Мерки във връзка с наблюдението по време на прилагането на ПТС 2021-2027 г.*** 75](#_Toc55403802)

[***11.*** ***Заключение на екологичната оценка*** 76](#_Toc55403803)

[***12.*** ***Справка за резултатите от проведените консултации в процеса на изготвяне на ПТС 2021-2027 г. и извършване на екологичната оценка*** 76](#_Toc55403804)

[***13.*** ***Нетехническо резюме на екологичната оценка*** 76](#_Toc55403805)

[***14.*** ***Приложения към доклада за екологична оценка*** 76](#_Toc55403806)

**СПИСЪК НА СЪКРАЩЕНИЯТА**

|  |  |
| --- | --- |
| **АПИ** | Агенция „Пътна инфраструктура“ |
| **АРП** | Анализ разходи-ползи |
| **БВП** | Брутен вътрешен продукт |
| **БДДР** | Басейнова дирекция „Дунавски район”, с център Плевен |
| **БДЧР** | Басейнова дирекция „Черноморски район“, с център Варна |
| **БДЗБР** | Басейнова дирекция „Западнобеломорски район“, с център Благоевград |
| **БДИБР** | Басейнова дирекция „Източнобеломорски район“, с център Пловдив |
| **ВЕЦ** | Водно-електрическа централа |
| **ВТ** | Водни тела |
| **ДП** | Държавно предприятие |
| **ДППИ** | Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ |
| **ДМА** | Дълготрайни материални активи |
| **НКЖИ** | Национална компания "Железопътна инфраструктура" |
| **ЕО** | Екологична оценка |
| **ЕС** | Европейски съюз |
| **ЕФРР** | Европейски фонд за регионално развитие |
| **ЕФМДР** | Европейски фонд за морско дело и рибарство |
| **ЗБР** | Закон за биологичното разнообразие |
| **ЗВ** | Закон за водите |
| **ЗЗ** | Защитена зона |
| **ЗЗВ** | Зона за защита на водите |
| **ЗЗТ** | Закон за защитените територии |
| **ЗЗШОС** | Закона за защита от шума в околната среда |
| **ЗООС** | Закон за опазване на околната среда |
| **ИАМА** | Изпълнителна агенция „Морска администрация“ |
| **ИАОС** | Изпълнителна агенция по околна среда |
| **ИАППД** | Изпълнителна агенция проучване и поддържане на река Дунав |
| **ИКТ** | Информационни и комуникационни технологии |
| **КМА** | Краткотрайни материални активи |
| **КФ** | Кохезионен фонд |
| **МОСВ** | Министерство на околната среда и водите |
| **МТИТС** | Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията |
| **МЗ** | Министерство на здравеопазването |
| **МЗХГ** | Министерство на земеделието, храните и горите |
| **НИМХ** | Национален институт по метеорология и хидрология |
| **НИНКН** | Национален институт за недвижимото културно наследство |
| **НМЛОС** | Неметанови летливи органични съединения |
| **НСИ** | Национален статистически институт |
| **ОПТТИ** | Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ |
| **ОХВС** | Опасни химични вещества и смеси |
| **ПАВ** | Полициклични ароматни въглеводороди |
| **ПВ** | Приоритетно вещество |
| **ПВТ** | Подземни водни тела |
| **ПСОВ** | Пречиствателна станция за отпадъчни води |
| **ПТС** | Програма „Транспортна свързаност“ 2021 – 2027 г. |
| **ПХБ** | Полихлорирани бифенили |
| **РДВ** | Рамкова Директива за водите |
| **РЗПРН** | Район със значителен потенциален риск от наводнения |
| **РИОСВ** | Регионална инспекция по околна среда и води |
| **РКОНИК** | Рамковата конвенция на Обединените нации по изменение на климата |
| **РМС** | Решение на Министерски съвет |
| **ПУРБ** | План за управление на речните басейни |
| **ПУРН** | План за управление на риска от наводнения |
| **СКОС** | Стандарти за качество на околната среда |
| **СЦ** | Специфична цел |
| **СШК** | Стратегически шумови карти |
| **ТЕЦ** | Топлоелектрически централи |
| **ТП** | Техническа помощ |
| **ТРГ** | Тематичната работна група |
| **ФПЧ10** | Фини прахови частици, с размер до 10 микрона |
| **ФПЧ2.5** | Фини прахови частици, с размер до 2,5 микрона |
| **ЦП** | Цел на политика |

# **ВЪВЕДЕНИЕ**

Към настоящия момент страната ни е в процес на подготовка за следващия програмен период 2021-2027 г. на политиката на Европейския съюз. С приемането на Постановление № 142 на Министерски съвет от 2019 г. за разработване на стратегическите и програмните документи на Република България за управление на средствата от фондовете на Европейския съюз за програмния период 2021 – 2027 г. се установява правната рамка за подготовка на програмните документи за новия програмен период.

С Решение № 196 на Министерски съвет от 11 април 2019г. са одобрени Анализ на социално-икономическото развитие на България 2007-2017 г. за определяне на националните приоритети за периода 2021-2027 г., Списък с целите на политиките, които да бъдат подкрепени през програмен период 2021-2027 г. и Списък с програми и водещи ведомства за разработването им.

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията е определено за водещо ведомство при разработването на Програма „Транспортна свързаност” за периода 2021-2027 г., а работата по програмирането сe подкрепя от тематична работна група, определена със Заповед № РД-08-572/28.11.19 г.

Програмите са предмет на стратегическа екологична оценка, която се осъществява по ред, определен в националното законодателство и по-конкретно в глава шеста на Закона за опазване на околната среда. В този дух са и писмените указания на Главни дирекции „Околна среда“ и „Регионална и селищна политика“ от 06.01.2020г. до държавите членки относно екологичните оценки, приложими към плановете и програмите, съфинансирани от ЕС за периода 2021-2027 г. Както изрично е посочено в цитираното писмо, необходимо условие за приемането на програми от страна на Комисията е да й бъдат предоставени всички съответни документи, изготвени по време на етапа на процедурата по ЕО, за да се докаже, че разпоредбите на Директивата за стратегическа ЕО са били спазени.

Основната цел на ЕО е да допринесе за интегрирането на въпросите на околната среда на възможно най-ранен етап – при подготовката на програмите. ЕО обхваща оценка на очакваните въздействия на програмата върху околната среда и човешкото здраве, в съответствие с нейните цели, приоритети и дейности.

За да бъде ефективна, ЕО трябва да приключи преди представянето на проекта на програмата пред Комисията. Това ще подобри интегрирането на екологичните аспекти, ще допринесе за приемането им от страна на обществото и ще гарантира надлежно отчитане на евентуални значителни отрицателни въздействия върху околната среда.

ПТС се разработва за периода 2021 – 2027 г., като са идентифицирани следните цели на политиката, за реализацията на които програмата ще допринесе:

* **Цел на политиката (ЦП 3)**: „По-добре свързана Европа чрез подобряване на мобилността и регионалната свързаност на ИКТ“ със специфична цел: „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“;
* **Цел на политиката (ЦП 2):** „По-зелена, нисковъглеродна Европа чрез насърчаване на чист и справедлив енергиен преход, зелени и сини инвестиции, кръгова икономика, приспособяване към изменението на климата и превенция и управление на риска“ със специфична цел: „Насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност“.

**Формулираните приоритети по ЦП 3 по програмата са:**

* + *„Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“;*
  + *„Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“;*
  + *„Иновации в транспорта, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“;*

*Приоритет „Подобряване на интермодалността и развитие на устойчива градска мобилност“* допринася за реализацията, както на ЦП 3, така и на ЦП 2.

В допълнение е предвиден *приоритет „Техническа помощ“*, с оглед подпомагане изпълнението на програмата, повишаване на административния капацитет и публичната подкрепа.

Програмата ще допринесе и за постигане на стратегическите цели на националната транспортна политика, дефинирани в „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, а именно „Повишаване на ефективността и конкурентноспособността на транспортния сектор“, „Подобряване на транспортната свързаност и достъпност“ и „Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор“.

Обект на анализите и оценките в доклада за ЕО ще бъдат както всички дейности/проекти, включени в проекта на ПТС, така и индикативните проектни предложения, допустими за финансиране по ПТС и предоставени в резултат на допълнителни запитвания от потенциалните бенефициенти по програмата:

* ДП Национална компания „Железопътна инфраструктура“;
* Агенция „Пътна инфраструктура“;
* „Метрополитен“ ЕАД;
* ДП „Пристанищна инфраструктура”;
* ИА „Морска администрация”;
* ИА „Проучване и поддържане на река Дунав”;
* Управляващия орган на програмата.

В изпълнение на изискванията на нормативната уредба по ЕО, Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията (в качеството си на възложител на програмата) е подал уведомление за проекта на програмата в МОСВ през м. септември 2020 г. В отговор е получил писмо с изх. № ЕО-29/15.10.2020 г., с което министърът на околната среда и водите е дал указания за извършване на **задължителна екологична оценка** (с текста на писмото може да се запознаете от публикуваното съобщение на интернет страницата на МОСВ на следния линк: https://www.moew.government.bg/bg/proekt-na-programa-transportna-svurzanost-pts-2021-2027-g/).

Съгласно чл. 19, ал. 1, ал. 3 и ал. 4 от Наредбата за условията и реда за извършване на ЕО на планове и програми (Наредбата за ЕО), през различните етапи на разработване на ПТС и екологичната оценка на проекта на плана, МТИТС ще проведе консултации с обществеността, заинтересованите органи и трети лица, които има вероятност да бъдат засегнати от програмата по схема, която е изготвена като отделен документ и се предоставя за консултации на компетентния орган по околна среда – министъра на околната среда и водите, заедно със Заданието за определяне на обхвата и съдържанието на доклада за ЕО.

Съгласно чл.19а от Наредбата за ЕО, се изготвя и настоящото Задание за определяне на обхвата и съдържанието на ЕО. Заданието за определяне на обхвата и съдържанието на ЕО се предоставя за консултации на всички идентифицирани като засегнати и заинтересовани страни в схемата за провеждане на консултации:

* МОСВ – *заедно със схемата за провеждане на консултации*;
* Регионалните инспекции по околна среда и води – петнадесет на брой, компетентни институции по околна среда на регионално ниво;
* Министерство на здравеопазването – компетентна институция по отношение на здравно-хигиенните аспекти на околната среда в процедурата по ЕО;
* Басейнови дирекции за управление на водите – четири на брой – компетентни институции по управление на водите и риска от наводнения;
* Тематичната работна група за разработване на ПТС 2021-2027 г. - в нейния състав участват представители на заинтересованите институции и неправителствени организации, в т.ч. Централното координационно звено, Сертифициращия и Одитиращия орган, ведомствата, отговорни за политиките, мерки по които ще се финансират от програмата, Националния статистически институт, Комисията за защита от дискриминацията, Регионалните съвети за развитие в районите от ниво 2, Национално представителните организации на работодателите, работниците и служителите, признати от Министерския съвет по реда на Кодекса на труда, Национално представителните организации на и за хора с увреждания, признати от Министерския съвет по реда на Закона за интеграция на хората с увреждания, Националното сдружение на общините в Република България и т.н. Изборът на представители на неправителствените организации е извършен съгласно утвърден механизъм за избор на неправителствени организации – екологични, работещи в сферата на транспорта и в сферата на политиките за развитие.

Получените в резултат на консултациите по Заданието за определяне на обхвата и съдържанието на Доклада за ЕО становища ще бъдат съобразени при изготвяне на Доклада за ЕО на ПТС.

# **ИНФОРМАЦИЯ ЗА КОНТАКТ С ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ**

## ***Име, ЕГН, местожителство, гражданство на Възложителя – физическо лице, седалище и единен идентификационен номер на юридическото лице***

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (съгласно т.3г) на Решение на Министерски съвет № 196/11.04.2019 г.)

## ***Пълен пощенски адрес***

гр. София 1000, ул. „Дякон Игнатий“ № 9

## ***Телефон, факс, Е-mail***

тел. 02/940 – 9771, факс: 02/988 – 5094, електронна поща: mail@mtitc.government.bg

## ***Лице за контакти***

инж. Галина Василева – Директор дирекция „Координация на програми и проекти“

Телефон: 02/940 94 22

Е-mail: gvassileva@mtitc.government.bg

# **ЗАДАНИЕ ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ОБХВАТА И СЪДЪРЖАНИЕТО НА ЕКОЛОГИЧНАТА ОЦЕНКА**

Заданието за определяне на обхвата и съдържанието на Доклада за ЕО за ПТС е изготвено при съобразяване на изискванията на чл. 86, ал. 3 от ЗООС, в съответствие със степента на детайлност на проекта на програмата,и указанията в писмо на МОСВ с изх.№ ЕО-29/15.10.2020 г.

|  |
| --- |
| **Докладът за ЕО на ПТС ще бъде изготвен в следните обхват и съдържание:** |

## ***Описание на съдържанието на основните цели на ПТС и връзка с други съотносими планове и програми***

### **1.1. Основания за изготвяне на ПТС**

Подготовката на програмата се основава на разпоредбите на проектите на регламенти за фондовете, попадащи в обхвата на Общата стратегическа рамка за програмен период 2021-2027г. Програмите се разработват паралелно с Договора за партньорство като основен програмен документ за периода 2021-2027г.

Изготвянето на програмите се основава на Предложенията за Регламенти на Европейския парламент и на Съвета за определяне на общоприложими разпоредби (Общ Регламент) и относно Европейския фонд за регионално развитие и Кохезионния фонд.

Националната законодателна база, съобразно която се изготвя ПТС, включва:

* Постановление № 142 на МС от 2019 г. за разработване на стратегическите и програмните документи на Република България за управление на средствата от фондовете на ЕС за програмен период 2021-2027 г.;
* РМС № 196 от 11 април 2019 г. за одобряване на Анализ на социално-икономическото развитие на България 2007-2017 г. за определяне на националните приоритети за периода 2021-2027 г.;
* РМС № 335 от 7 юни 2019 година за одобряване на индикативно финансово разпределение на средствата от Европейския социален фонд, Европейския фонд за регионално развитие и Кохезионния фонд за програмен период 2021-2027 г. по цели на политиката и програми;
* РМС № 368 от 25 юни 2019 г. за одобряване на списък с действия, отговорни институции и срокове за изпълнение на хоризонталните и тематичните отключващи условия за средствата от Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд, Европейския фонд за морско дело и рибарство, фонд „Убежище и миграция“, фонд „Вътрешна сигурност“ и Инструмента за управление на границите и визите за програмен период 2021-2027 г.

Програмната стратегия е изготвена въз основа на резултатите от анализа на състоянието на транспортния сектор и нуждите от инвестиции и се основава на следните основни документи, в съответствие с европейските и национални политики и стратегии, в т.ч. е съобразена с резултатите от *Анализа на социално-икономическото развитие на България 2007-2017 г. за определяне на националните приоритети за периода 2021-2027 г*. и препоръките към страна от *„Доклад за България за 2019 г., включващ задълбочен преглед относно предотвратяването и коригирането на макроикономическите дисбаланси“*, раздел „Инвестиционни насоки относно финансирането по линия на политиката на сближаване за периода 2021-2027 г. за България“.

### **1.2. Основни цели, структура и съдържание на ПТС**

Проектът на първи вариант на ПТС 2021-2027 г., разработен през м. март, 2020 г. е достъпен на интернет адрес: [**https://www.eufunds.bg/bg/optti/node/4286**](https://www.eufunds.bg/bg/optti/node/4286)**.**

ПТС 2021-2027 г. идентифицира следните цели на политиката (ЦП) от *Проекта на Общ Регламент*, за изпълнението на които програмата ще има принос:

* **Цел на политиката (ЦП 3)**: „По-добре свързана Европа чрез подобряване на мобилността и регионалната свързаност на ИКТ“ със специфична цел: „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“.
* **Цел на политиката (ЦП 2)**: „По-зелена, нисковъглеродна Европа чрез насърчаване на чист и справедлив енергиен преход, зелени и сини инвестиции, кръгова икономика, приспособяване към изменението на климата и превенция и управление на риска“ със специфична цел: „Насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност“.

Съобразно посочените ЦП, ПТС 2021-2027 г. формулира приоритети със специфични цели (СЦ), допустими дейности и планирани операции със стратегическо значение към тях. За подбора на операциите е извършен мултикритериален анализ. Критериите са групирани в две категории – за допустимост и за устойчивост на проекта. Изследвани са проектната готовност, приноса за развитие на TEN-T мрежата и секторните политики, социалните, икономическите, финансовите и екологичните аспекти на проектите.

***Освен включените в проекта на ПТС, в обхвата на анализите и оценките на доклада за ЕО се включват и други потенциални проекти, както следва:***

1. ***проекти, които са били предмет на мултикритериалния анализ (МКА) за включване на проекти в ПТС, но към момента не са включени в първи проект на ПТС поради ограниченията на финансовия ресурс;***
2. ***други проектни предложения и дейности, посочени от потенциалните бенефициенти по ПТС 2021-2027 г. като допустими за финансиране по съответните приоритети на ПТС.***

***Приоритет 1: „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“***

Приоритет 1 е в съответствие с **ЦП 3** на Проекта на Общ Регламент.

*Финансиране на приоритета*: **Кохезионен фонд** (КФ).

*Потенциален бенефициент:* Държавно предприятие Национална Компания „Железопътна Инфраструктура“ (ДП НКЖИ)

*Избрана специфична цел (СЦ)*: „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“.

Предвижда се завършване на основните направления, в които вече е инвестирано в предходните програмни периоди, което ще осигури по-добра свързаност на транспортната мрежа и подобряване на връзките със съседните страни.

*Примерни допустими дейности:* изграждане, модернизация, рехабилитация, електрификация и внедряване на сигнализация и телекомуникации на железопътни участъци и мерки за техническа помощ за подготовката/завършване на подготовката на инвестиционни проекти за развитие на железопътната инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа.

*А. Планирани операции със стратегическо значение, включени в проекта на ПТС 2021-2027 г. по Приоритет 1*:

Планираните операции от стратегическо значение по приоритета допринасят за ефективната свързаност, премахването на „тесните“ места, насърчаването на ефективното и устойчиво използване на железопътната инфраструктура, увеличаването на капацитета й, подобряването на безопасността, сигурността, качеството на услугите и осигуряването на непрекъснатост на железопътния трафик. Посредством изпълнението на проектите, ще се допринесе за оперативната съвместимост на Трансевропейската транспортна мрежа и ще се създадат по-добри условия за операторите и за пренасочване на товарните и пътническите превози от автомобилния към железопътния транспорт, което ще спомогне за намаляване на емисиите на парникови газове, отделяни от автомобилния транспорт. Реализацията на проектите ще допринесе за постигането на специфична цел: „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“ по ЦП 3 – „По-добре свързана Европа чрез подобряване на мобилността и регионалната свързаност на ИКТ“, съгласно предложението за регламент.

**1. Модернизация на железопътната линия София – Пловдив: жп участък Елин Пелин-Костенец, фаза 2**

Железопътният участък ще бъде приведен в съответствие с изискванията към железопътната инфраструктура на „основната” TEN-T и ще се допринесе за развитието на коридор Ориент/Източно - Средиземноморски.

Предвижда се изпълнение (цялостно или частично) на следните дейности по обособени позиции: Обособена позиция 1: „Модернизация на железопътната отсечка от км 22+554 до км 42+200“ (горно строене; контактна мрежа; телекомуникации; съоръжения; рекултивация; тестове); Обособена позиция 2: „Модернизация на железопътната отсечка от км 42+200 до км 62+400“ (надлези; информация и публичност; околна среда; сигнализация и телекомуникации; тестове; пресичания; малки съоръжения) и Обособена позиция 3: „Модернизация на железопътната отсечка от км 62+400 до км 73+598“ (съоръжения, включително спирка, мостове, тунели; земни работи; виадукт; пресичания; горно строене; контактна мрежа; доставки; информация и публичност и околна среда; телекомуникации). Фаза 2 включва и всички съпътстващи строителството дейности – строителен надзор, авторски надзор, археологическо наблюдение по време на строителството, техническа помощ за управление на проекта.

*За инвестиционното предложение е проведена процедура по оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС), съвместена с процедура по оценка за съвместимост (ОС) с предмета и целите на опазване на защитените зони, приключила с Решение по ОВОС № 6-6/2014 г. на министъра на околната среда и водите.*

**2. Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир, участък Перник-Радомир**

Отсечката също е част от коридор Ориент/Източно-Средиземноморски и предложеният проект ще допринесе за премахване на тесните места и за подобряване на качеството на железопътната инфраструктура.

Проектът включва дейностите по модернизацията на участъка от гара Перник-Разделителна до гара Радомир с линейна дължина 17 км. Проектът предвижда отчуждителни процедури, техническо проектиране за обхода на Батановци, работни чертежи за обхода на Батановци и за участък Перник – Радомир; земно платно, съгласно техническите изисквания; укрепени и защитени откоси на изкопи и насипи; работи по железен път и контактна мрежа по участъка Перник-Радомир; нови съоръжения (отводнителни; жп съоръжения, вкл. тунели и мостове; подлези и надлези; контактна мрежа и електрозахранване; осигурителна техника и телекомуникации; шумозащитни съоръжения); модернизация и изграждане на гарови съоръжения; реконструирани пресичания с техническа инфраструктура.

*За инвестиционното предложение е проведена процедура по преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС, съвместена с процедурата по ОС, приключила с Решение № 3-ПР/2016 г. на министъра на околната среда и водите, с характер „да не се извършва ОВОС“.*

**3. Изграждане на жп връзка между България и Северна Македония**

Железопътната линия Гюешево – граница с Република Северна Македония е част от коридор Ориент/Източно-Средиземноморски и с изграждането на липсващия участък до границата с Република Северна Македония, частта от трансграничния тунел Деве баир и осигурителните системи, ще се премахнат съществуващите ограничения и ще се осигури оперативна съвместимост.

Проектът е от общ интерес, в съответствие с член 4 от Регламент 1315/2013, и включва: изграждане на железопътната инфраструктура от км 76+400 до граница с Република Северна Македония; изграждане на железопътен тунел Деве Баир на територията на Р. България; въвеждане на системата SCADA; модернизация на осигурителната техника и телекомуникационните системи в гарите чрез внедряване на ERTMS; въвеждане на системи за пожароизвестяване и видео наблюдение в тунели, контролирани от Централен диспечерски пункт в София.

*По отношение на процедурите по ОВОС и ОС, такива не са провеждани, към момента предстои провеждането на обществена поръчка за избор на изпълнител.*

**4. Доизграждане на съоръженията по жп линия Карнобат-Синдел:**

Участъкът е част от „широкообхватната“ TEN-T мрежа. Завършването на проекта ще допринесе за свързването на двете най-големи пристанища в България (Бургас и Варна) и ще насърчи интермодалността

Проектът е с хоризонтален приоритет и е проект от общ интерес в съответствие с член 7 от Регламент 1315/2013. Предвидените дейности включват доизграждане на съоръженията по жп линия Карнобат-Синдел, вкл. внедряване на ERTMS ниво 1.

*За инвестиционното предложение е проведена процедура по ОВОС, съвместена с процедурата по ОС, приключила с Решение № по ОВОС № 3-3/2014 г., което съгласно писмо на МОСВ с вх.№ ЖИ-41533/26.11.2019 г. не е загубило правно действие.*

**5. Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир, участък София-Перник:**

Предложеният проект ще допринесе за премахване на тесните места и за подобряване на качеството на железопътната инфраструктура по коридор Ориент/Източно-Средиземноморски.

Проектът предвижда: земно платно, съгласно техническите изисквания; укрепени и защитени откоси на изкопи и насипи; нови съоръжения (отводнителни; жп съоръжения, вкл. тунели и мостове; подлези и надлези; контактна мрежа и електрозахранване; осигурителна техника и телекомуникации; шумозащитни съоръжения); реконструирани пресичания с техническа инфраструктура.

*За инвестиционното предложение е проведена процедура по преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС, съвместена с процедурата по ОС, приключила с Решение № 3-ПР/2016 г. на министъра на околната среда и водите, с характер „да не се извършва ОВОС“.*

*А.1. Други проекти по Приоритет 1, които не са със стратегическо значение:*

*1. Проекти за Интелигентни транспортни системи:*

*1.1. Изграждане на ERTMS, ниво 1 по жп линия Мездра-Горна Оряховица;*

*1.2. Изграждане на ERTMS, ниво 1 по жп линия Г. Оряховица-Каспичан;*

*1.3. Изграждане на ERTMS, ниво 1 по жп линия Радомир-Кулата.*

*Б. Други потенциални проекти по Приоритет 1:*

*Б.1. Проекти, които са били предмет на мултикритериалния анализ (МКА) за включване на проекти по Приоритет 1 на ПТС, но към момента не са включени в първи проект на ПТС:*

*1. Модернизация на железопътната линия Радомир – Гюешево;*

*2. Модернизация на железопътната линия Видин-Медковец;*

*3. Модернизация на жп връзка между България и Сърбия в участъка Драгоман – граница с Република Сърбия*

*Б.2. Други проектни предложения и дейности, посочени от потенциалния бенефициент – ДП НКЖИ като допустими за финансиране по Приоритет 1 на ПТС:*

*1. Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на жп линията Русе-Стара Загора“;*

*2. Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътен участък Михайлово-Димитровград“*

***Приоритет 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“***

Приоритет 2 е в съответствие с **ЦП 3** на Проекта на Общ Регламент.

*Финансиране на приоритета*: **Европейски фонд за регионално развитие** (ЕФРР).

*Потенциален бенефициент:* Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ)

*Избрана специфична цел (СЦ)*: „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“.

Предвижда се завършване на основните направления, в които вече е инвестирано в предходните програмни периоди, което ще осигури по-добра свързаност на транспортната мрежа и подобряване на връзките със съседните страни.

*Примерни допустими дейности:* изграждане и модернизация на участъци от пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа, подобряване на свързаността и достъпността до Трансевропейската транспортна мрежа и важни икономически центрове (обекти на транспортната инфраструктура, индустриални зони и др.), посредством строителство, реконструкция и рехабилитация на пътни връзки и техническа помощ за подготовката/завършване на подготовката за инвестиционни проекти за развитие на пътната инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа и на пътните връзки.

*А. Планирани операции със стратегическо значение, включени в проекта на ПТС 2021-2027 г. по Приоритет 2:*

**1. Автомагистрала „Струма“, лот 3.2**

Трасето на АМ „Струма“ е на „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и е част от коридор Ориент/Източно-Средиземноморския. Автомагистралата осигурява пряк маршрут през България към Егейско море.

Реализацията на проект АМ „Струма“, Лот 3.2 е разделен на 2 етапа. Първият етап (подготвителни дейности) се предвижда да бъде изпълнена в програмен период 2014-2020 г. Вторият етап обхваща новото строителство и рехабилитация на съществуващия път I-1 Е-79). В рамките на проекта се предвижда изпълнението на следните основни дейности: изпълнение на СМР; изпълнение на консултантски услуги и строителен надзор.

*За инвестиционното предложение е проведена процедура по ОВОС, съвместена с процедура по ОС, приключила с Решение по ОВОС № 3-3/2017 г. на министъра на околната среда и водите.*

**2. Обход на град Габрово, включително тунел под връх Шипка**

Проектът е част от „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа на територията на страната. Реализацията му ще допринесе за изграждането на връзката между Рейнско-Дунавски и Ориент/Източно - Средиземноморски Трансевропейски транспортни коридори в направление Север-Юг.

В рамките на проекта се предвижда изпълнението на следните основни дейности: изготвяне на технически проект; изпълнение на СМР; изпълнение на консултантски услуги и строителен надзор. С реализацията на проекта ще бъде изграден пътен участък с приблизителна дължина 10,5 км и габарит Г10,50. В рамките на проекта се предвижда и изграждането на тунел под връх Шипка с приблизителна дължина 3,2 км.

*За инвестиционното предложение е проведена процедура по ОВОС, съвместена с процедура по ОС, приключила с Решение по ОВОС № 4-2/2012 г. на министъра на околната среда и водите.*

**3. Изграждане на АМ „Русе – Велико Търново“**

Трасето на проекта за изграждане на АМ ,,Русе-Велико Търново“ е част от „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа на територията на страната. Реализирането на проекта ще допринесе за изграждането на връзката между Рейнско – Дунавски и Ориент/Източно - Средиземноморски Трансевропейски транспортни коридори в направление Север-Юг.

В рамките на проекта се предвижда изпълнението на следните основни дейности: изготвяне на технически проект; изпълнение на СМР; изпълнение на консултантски услуги и строителен надзор. С реализацията на проекта ще бъде изградена автомагистрала с приблизителна дължина 133 км и габарит А27. Трасето е разделено на 3 участъка: Русе-Бяла; обход на Бяла; Бяла – Велико Търново.

*За инвестиционното предложение е проведена процедура по ОВОС, съвместена с процедура по ОС, приключила с Решение по ОВОС № 1-1/2018 г. на министъра на околната среда и водите.*

*А.1. Други проекти, включени в Приоритет 2:*

*1. Строителство, реконструкция и рехабилитация на пътни връзки към TEN-T мрежата*

В рамките на проекта се предвижда осъществяване на дейности по изграждане и модернизация на пътни отсечки, допринасящи за свързването на TEN-T мрежата с важни икономически центрове (земеделски райони, индустриални зони и др.), пристанища, летища, жп гари.

*Б. Други потенциални проекти по Приоритет 2:*

*Б.1. Проекти, които са били предмет на мултикритериалния анализ (МКА) за включване на проекти по Приоритет 2 на ПТС, но към момента не са включени в първи проект на ПТС:*

Няма такива проекти.

*Б.2. Други проектни предложения и дейности, посочени от потенциалния бенефициент - АПИ като допустими за финансиране по Приоритет 2 на ПТС:*

Не са подадени други проекти от потенциалния бенефициент АПИ.

***Приоритет 3 „Подобряване на интермодалността и развитие на устойчива градска мобилност“***

Приоритет 3 е в съответствие с **ЦП 3 и ЦП 2** на Проекта на Общ Регламент.

*Финансиране на приоритета*: **EФРР**.

*Избрани са* ***две специфични цели****:*

*СЦ „Насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност“*

*Потенциален бенефициент по СЦ „Насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност“:* „Метрополитен“ ЕАД.

Последващото разширение на метрото в София, което осигурява интермодална връзка между националната ж.п. мрежа, авиационната пътническа система, както и връзки с трамвайната и автобусна мрежа ще допринесе за ограничаване на високата употреба на автомобили, задръстванията и вредното въздействие върху околната среда.

Примерни допустими дейности: разширяване на метрото в София, включително закупуване на подвижен състав, създаване на нови интермодални връзки за пътници в обществената транспортна система на София.

*А. Планирани операции със стратегическо значение, включени в проекта на ПТС 2021-2027 г. по Приоритет 3 СЦ „Насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност“*

**1.** **Изграждане на Етап 3 на Линия 3 – Лот 1** североизточен участък с дължина 3 км и 3 метростанции (по бул. „Владимир Вазов“): налични предпроектни проучвания, идеен проект/ технически проект, ОВОС и АРП; изготвен и одобрен ПУП.

**2.** **Изграждане на Етап 3 на Линия 3 – Лот 2** югоизточен участък с дължина 6 км и 6 метростанции (от жк Слатина до Цариградско шосе): налични предпроектни проучвания, идеен проект/ технически проект, ОВОС; изготвен ПУП.

За инвестиционните предложения са проведени процедури по преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС, съвместени с процедури по ОС, приключили с Решение № 10-ПР/2013; Решение № 10-ПР/2015; Решение № 6-ПР/2019 г на министъра на околната среда и водите.

*Б. Други потенциални проекти по Приоритет 3, СЦ „Насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност“:*

Няма други потенциални проекти.

*СЦ „**Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“*

*Потенциален бенефициент по СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“:* ДП НКЖИ.

Примерни допустими дейности: изграждане и реконструкция на гарови комплекси по протежение на главните железопътни линии, изграждане и модернизация на железопътни връзки с летища, електрификация и внедряване на сигнализация и телекомуникации, развитие на жп възли, мерки за техническа помощ за подготовката/завършване на подготовката на инвестиционни проекти за развитие на гарови комплекси, жп възли и мултимодални връзки.

В допълнение на предвидените инвестиции по Приоритет 1, за развитие на железопътната инфраструктура, се предвиждат инвестиции за изграждане на железопътни връзки към летище Пловдив и летище Бургас, които ще подобрят интермодалността и ще създадат по-добри условия за ефективно използване и комбиниране на видовете транспорт. Към настоящия момент не съществува комбиниран транспорт, който да обслужва нуждите на пътническите и товарните превози, осъществявайки връзка между железопътната инфраструктура и летищата в Пловдив и Бургас. Изграждането на железопътните връзки ще осигури по-добра координация между отделните видове транспорт и ниво на обслужване, отговарящо на изискванията за съвременно придвижване на пътниците и товаро-превозните услуги.

За подобряване на интермодалността ще допринесат и проектите за изграждането и реконструкцията на гаровите комплекси чрез връзка на гаровите комплекси с другите видове транспорт (метро/ автобусен/ въздушен), както и чрез комуникационни решения за транспортните и пешеходни връзки на гаровите комплекси.

Основната цел на изграждането и реконструкцията на гаровите комплекси е подобряване на функционалните изисквания за извършване на основните дейности, свързани с управление движението на влаковете, както и създаване условия за предоставяне на по-високо качество на обслужване на клиентите – пътници и превозвачи. Необходимо е привеждане на гарите в съответствие с изискванията на нормативната уредба за изграждане на достъпна среда в урбанизираните територии. Предвидени са и мерки за повишаване енергийната ефективност на обществените пространства, въвеждане на интелигентни модерни системи за управление на пасивни и активни системи за отопление, климатизация, осветление, информация и др.

За тази СЦ по Приоритет 3 **не са идентифицирани операции със стратегическо значение**.

*А. Инвестиционни проекти, включени в проекта на ПТС 2021-2027 г. по Приоритет 3 СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“*

**1. Изграждане на железопътна връзка към летище Бургас**

Летище Бургас се намира в непосредствена близост до квартал Сарафово и е част от 86-та жп линия, като приемното здание на гарата се намира на приблизително 2 км (по права линия) от населеното място.

Към настоящия момент не съществува комбиниран транспорт, който да обслужва нуждите на пътниците между жп гара Бургас и летище Бургас. Изграждането на железопътна връзка между града и летището ще осигури по-добра координация между отделните видове транспорт и ниво на обслужване, отговарящи на изискванията за съвременно придвижване на пътниците и товаро – превозните услуги.

През 2010 г. е разработен проект “Техническа помощ за развитие на железопътен възел Бургас”, който разглежда възможността за изграждане на жп връзка с летище Бургас с перспектива за продължаване на линията към Несебър и Слънчев бряг. Общата дължина на отсечката от жп гара Бургас до летище Бургас е приблизително 13 км (по следата, разгледана в проекта). За да може линията да се използва и за превоз на пътници от жп гара Бургас до летище Бургас и обратно, трябва да се изгради ново трасе, чрез отклонение от съществуващата железопътна линия.

Тъй като жп участъкът от жп гара Бургас до жп гара Владимир Павлов е предмет на проекта „Развитие на жп възел Бургас“, изграждането на нова жп връзка с летище Бургас е предвидено да е с обхват от жп гара Владимир Павлов до летище Бургас, като по този начин новият проект допълва одобрения идеен проект за развитие на жп възел Бургас.

*Не са провеждани процедури по ОВОС и ОС за проекта.*

**2. Изграждане на железопътна връзка към летище Пловдив**

Към настоящия момент не съществува комбиниран транспорт, който да обслужва нуждите на пътническите и товарни превози между железопътната инфраструктура и летище Пловдив. Осигуряването на железопътната връзка на гара Крумово с летище Пловдив ще осигури развитие на транспортната свързаност в рамките на град Пловдив, чрез развитие на съвременен, сигурен и ефективен железопътен транспорт в ареала на града.

За определяне на местоположението на новата жп гара Летище Пловдив са разработени няколко варианта на трасе от гледна точка на възможен достъп и най – близко разположение до терминала на летището. Железопътната връзка между жп гара Крумово и летище Пловдив трябва да отговаря на следните изисквания:

* Новоизградената железопътна линия да е с минимална дължина, доколкото проектните решения и урбанизираните територии позволяват това;
* Предварителните проучвания да са за еднопътна, електрифицирана жп линия;
* Характеристиките на железопътната линия в план и профил да отговарят на влакове с проектна скорост 80 км/ч.

От направения анализ от гледна точка на възможността за движение на влаковете от гара Крумово до новата жп гара летище Пловдив, са определени три основни варианта за реализиране на проектното трасе.

Всички варианти са проектирани за скорост 80 км/ч, като пътните пресичания с републиканските пътища са решени с преминаване на две нива, чрез пътни надлези.

Схематичното решение на новата гара до летище Пловдив следва да бъде еднакво за всички варианти и представлява два приемно-отправни (ПО) коловоза на осово разстояние 10,50 м. Главният коловоз в гарата ще бъде охраняван от предпазен коловоз. Между двата коловоза е позициониран перон с височина 0,55 м над кота глава релса. Перонът е с дължина 150,00 м и широчина 7,00 м.

Изграждането на железопътна връзка между града и летището ще осигури по-добра координация между отделните видове транспорт и ниво на обслужване, отговарящи на изискванията за съвременно придвижване на пътниците и товаро – превозните услуги.

*Инициирана е процедура по ОВОС и ОС, като от директора на РИОСВ-Пловдив е указано, че инвестиционното предложение подлежи на преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС. Предстои внасяне на искане за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС.*

**3. Модернизация на ключови жп гари по жп линията София-Перник-Радомир**

Във връзка с изпълнението на проект „Модернизация на ключови гари по жп линия София – Перник - Радомир“, в частност Гарови комплекси Захарна фабрика, Горна Баня, Перник разпределителна, Перник пътническа, Радомир, спирка Кракра, спирка Драгичево, както и разделни постове Владая, Батановци Север, Батановци Юг и Батановци Запад, към настоящия момент могат да бъдат дефинирани дейности, както следва:

* Архитектурно обновление и функционално преразпределение на съществуващите сгради;
* Изграждане на нови сгради с необходими инсталации и съоръжения;
* Реконструкция и модернизация на съществуващите сгради;
* Подмяна на инсталациите в сградите – ЕЛ, В и К, и ОВК;
* Изпълнение на мероприятия за енергийна ефективност на сградите, в това число и изпълнение на алтернативни енергийни източници;
* Подмяна настилката в района сградите, паркоустройство и благоустройство;
* Изпълнение на мероприятия за безопасна и достъпна среда.

*Не са провеждани процедури по ОВОС и ОС за проекта.*

**4. Модернизация на ключови жп гари и изграждане на нови по жп линията София – сръбска граница**

Основна цел на проекта е модернизация на съществуващи и изграждане на нови жп гари по жп линията София-сръбска граница. Към настоящия момент не са извършвани дейности по подготовка на проекта, тъй като все още не е проведена процедура по ОВОС за инвестиционното предложение „Модернизация на железопътен участък Драгоман – граница с Република Сърбия“ и не е постановено решение, с което да се одобри окончателния вариант на трасе и съответно да се определи броят и местоположението на новите гари в участъка.

*Не са провеждани процедури по ОВОС и ОС за проекта.*

**5. Развитие на жп възел Горна Оряховица, жп възел Русе и жп възел Варна**

**5.1. Развитие на жп възел Горна Оряховица**

Основна цел на проекта е подобряване на техническите параметри на железопътната инфраструктура и внедряване на нови системи за сигнализация и телекомуникация, подобряване комфорта на пътуване и пропускливостта на железопътния транспорт.

За граници на железопътен възел Горна Оряховица се считат гара Ресен и спирка Честово по 2-ра жп линия София - Варна, гара Янтра и гара Самоводене по 4-та жп линия Русе - Горна Оряховица – Стара Загора – Подкова. Приблизителната дължина на жп линията на територията на възела - 60,7 км.

*Не са провеждани процедури по ОВОС и ОС за проекта.*

**5.2. Развитие на жп възел Русе**

Основна цел на проекта е подобряване на техническите параметри на железопътната инфраструктура и внедряване на нови системи за сигнализация и телекомуникация, подобряване комфорта на пътуване и пропускливостта на железопътния транспорт.

За граници на железопътен възел Русе се считат пост 3 на г. Русе и Гюргево-север (граница с Р. Румъния) по 4-та жп линия Русе - Горна Оряховица - Стара Загора – Подкова и пост 1 на РП Дунав по 9-та жп линия Русе-Разпределителна - Каспичан. Приблизителната дължина на жп линията на територията на възела - 31,6 км.

*Не са провеждани процедури по ОВОС и ОС за проекта.*

**5.3. Развитие на жп възел Варна**

Основна цел на проекта е подобряване на техническите параметри на железопътната инфраструктура и внедряване на нови системи за сигнализация и телекомуникация, подобряване комфорта на пътуване и пропускливостта на железопътния транспорт.

За граници на железопътен възел Варна се считат по 2-ра жп линия София – Варна, гара Синдел Разпределителна, гара Разделна, гара Повеляново, гара Белослав, гара Езерово, гара Тополите и гара Варна с обособен гаров район Варна – товарен парк, по 3-та жп линия Карнобат – Синдел – Варна фериботна, гара Варна фериботна и по 28-ма жп линия Разделна – Кардам, гара Девня. Приблизителната дължина на жп линията на територията на възела - 96 км.

*Не са провеждани процедури по ОВОС и ОС за проекта.*

*Б. Други потенциални проекти:*

*Б.1. Проекти, които са били предмет на мултикритериалния анализ (МКА) за включване на проекти по Приоритет 3 на ПТС, но към момента не са включени в първи проект на ПТС:*

Няма такива проекти.

*Б.2. Други проектни предложения и дейности, посочени от потенциалния бенефициент – ДП НКЖИ като допустими за финансиране по Приоритет 3 на ПТС:*

*1. Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район за планиране в България – Русе*

***Приоритет 4 „Иновации в транспорта, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“***

Приоритет 4 е в съответствие с **ЦП 3** на Проекта на Общ Регламент.

*Финансиране на приоритета:* **ЕФРР**.

*Избрана специфична цел (СЦ)*: „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“.

*Потенциални бенефициенти:* ДП НКЖИ, Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на р. Дунав“, ДП „Пристанищна инфраструктура“, Изпълнителна агенция „Морска администрация“.

Примерни допустими дейности: развитие на информационни системи в транспорта, надграждащи съществуващите системи и системите в процес на изграждане, доставка на мултифункционални плавателни съдове, модернизация и изграждане на съоръжения за повишаване на безопасността на транспорта и опазване на околната среда, включително пристанищни съоръжения за безопасен, ефективен и сигурен вътрешно-воден и морски транспорт, мерки за техническа помощ за подготовката/завършване на подготовката на проектите.

По Приоритет 4 **не са идентифицирани операции със стратегическо значение**.

*А. Конкретни дейности, включени в проекта на ПТС 2021-2027 г. по Приоритет 4*

*1. Предвижда се изграждането на ERTMS и ETCS (първо ниво)*, извън обхвата на проектите за развитие на железопътната инфраструктура по приоритет 1, както и внедряването на автоматични прелезни устройства на ключови прелези с концентрация на инциденти, с оглед повишаване на безопасността.

Идентифициран е **проект „Модернизация и въвеждане на SCADA в 4 бр. ТПС по коридора и основната мрежа Видин – Мездра“** - обхваща модернизацията на тягови подстанции Видин, Димово, Брусарци и Бойчиновци, както и изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA.

*Не са провеждани процедури по ОВОС и ОС за проекта.*

*2.* *За безопасността на автомобилното движение е необходимо да се предприемат мерки* за подобряване на ефективността на наблюдението и контрола върху участниците в движението, установяване на автоматични устройства за контрол на режима на наблюдение на скоростта, модернизация на информационните системи, гарантиращи сигурност и безопасност, подобряване на организацията на движението. Следва да продължи развитието и надграждането на информационни системи за управление на автомобилния трафик по републиканската пътна мрежа.

*3. Предвижда се доставка на допълнителни мултифункционални плавателни съдове и съоръжения,* чрез които ще се допринесе за подобряване на условията за корабоплаване по р. Дунав и ще се предоставят необходимите данни и информация за адекватна намеса в периоди на ниски води за обезпечаване на необходимите за корабоплаването дълбочини, както и за подобряване на навигационно-пътевата обстановка, респ. повишаване на безопасността в реката. Предвижда се доставка на оборудване и надграждане на системи, чрез което ще се повиши качеството на предоставяната на потребителите информация.

*4. Предвижда се доставка на многоцелеви аварийно-спасителни и патрулни кораби и специализирано оборудване*, чрез които да се осъществяват функциите, свързани с осигуряването на безопасността и сигурността в морските пространства на България, както и реакцията при комбинирани инциденти /търсене и спасяване, пожари, замърсявания на морските пространства/. Предвижда се и изграждането на брегови център, който да упражнява общ контрол над корабоплаването в морските пространства на България, по отношение на спазването на международните правила за предпазване от сблъскване на море /COLREG/, изпълнението на изискванията към корабите по отношение на задължителните докладвания, както и цялостен контрол за предотвратяване на незаконното замърсяване от корабоплаването.

*5. Предвижда се изграждането на пристанищни съоръжения* (кейови стени, кейови съоръжения, съоръжения против заливане, вълноломи, специализирани кейови места за аварийно-спасителна и патрулна дейност) за безопасен, ефективен и сигурен вътрешно-воден и морски транспорт.

*Б. Други потенциални проекти:*

*Б.1. Проекти, които са били предмет на мултикритериалния анализ (МКА) за включване на проекти по Приоритет 4 на ПТС, но към момента не са включени в първи проект на ПТС:*

*1. Изграждане на ETCS в участъка Елин Пелин – Септември*

*2. Изграждане на ERTMS, ниво 1 по жп линията Каспичан – Синдел*

*3. Изграждане на ERTMS, ниво 1 по жп линията София - Мездра*

*Б.2. Други проектни предложения и дейности, посочени от потенциалните бенефициенти като допустими за финансиране по Приоритет 4 на ПТС:*

**Б.2.1. Проекти, идентифицирани от ДП НКЖИ:**

*1. Замяна на прелезни устройства с АПУ на ключови прелези с концентрация на инциденти*

*2. Изграждане на единна система за видеонаблюдение*

*3. Разширяване на функционалния обхват на географска информационна система (ГИС) на ДП НКЖИ*

*4. Модернизация на осигурителни системи и внедряване на ERTMS по железопътната линия Русе-Каспичан*

**Б.2.2. Проектни идеи, идентифицирани от** **ИАППД:**

*1. Надграждане на системите за обозначаване на корабоплавателния път - включваща следните примерни дейности: доставка на нов маркиращ кораб, доставка на нова самоходна, всмукателна, саморазтоварваща драга, доставка и монтаж на нови плаващи и брегови знаци, изграждане и въвеждане в експлоатация на система за комуникация, надграждане на системата за наблюдение (мониторинг) на навигационните знаци, надграждане на сайт, обезпечаване на информационната сигурност;*

*2. Ремонт на оперативен кей в база на ИАППД, ркм 491;*

*3. Модернизация на хидрометеорологичната и хидрографската дейности (включва модернизация на съществуващи хидро- и метео- станции, доставка на Lidar от ново поколение, вкл. софтуер и обучение, доставка на безпилотно летателно средство и безпилотно плаващо средство, оборудвано с многолъчев ехолот).*

Съгласно предоставената информация от ИАППД, следва да се има предвид, че гореизброените проектни идеи не са окончателни и нямат изготвени предпроектни проучвания и социално-икономически анализи, които ще бъдат предмет на проект по Техническа помощ по ОПТТИ 2014-2020 г. с обхват: подготовка на проектни предложения с напреднала степен на готовност, с оглед предлагането им за финансиране от ПТС 2021-2027 г. и други потенциални програми, инструменти и механизми, включително изготвянето предпроектни проучвания, анализ разходи-ползи и пълен пакет документи, необходими за кандидатстване. В тази връзка е възможно посоченият обхват да бъде допълнен и разширен с други проектни идеи.

**Б.2.3. Индикативни проектни предложения, идентифицирани от ДППИ:**

*1. Разработване и внедряване на система за електронен обмен на информация в българските пристанища (Port Community System PCS) на море*

*2. Изграждане на ледобран (кейово съоръжение) на територията на терминал Русе-запад*

*3. Изграждане на съоръжения против заливане на терминал Русе-запад при високи води на р. Дунав*

*4. Изграждане и внедряване на система за електронен обмен на информация в българските пристанища (Port Community System PCS) на река*

*5. Превенция от наводнение на гр. Лом и терминал Лом чрез реконструкция на Източен кей*

*6. Осигуряване на устойчиво развитие, безопасност и сигурност на мултимодалните операции по основната и широкообхватна TEN-T мрежа, чрез внедряване на високотехнологични пристанищни съоръжения за безопасно и екологосъобразно извършване (осъществяване) на баластни операции в морските пристанища, и информационна система за контрол*

*7. Внедряване на иновативни високочестотни системи за осигуряване непрекъснато наблюдение в реално време на основни хидрологични параметри осигуряващи безопасността на корабите в пристанищата, рейдовете и подходите към пристанищата*

*8. Увеличаване на капацитета, безопасността и ефективността на пристанище Варна за извършване на мултимодални операции, чрез осигуряване на ново кейово място, разширение и модернизиране на пристанищната инфраструктура*

*9. Развитие и разширение на пристанище Лом с цел създаване на условия за изграждане на мултимодален терминал*

*10. Проучване за изграждане на закрити корабни места на територията на терминали Русе-запад и Русе-изток (1 и 2)*

**Б.2.4. Индикативни проектни предложения, идентифицирани от ИАМА:**

*1. Придобиване на два специализирани многофункционални кораба*

*2. Изграждане на брегови център за наблюдение и ефективен контрол на трафика в териториално море и изключителната икономическа зона на Република България.*

Бреговият център ще бъде ситуиран в рейдовата кула в гр. Варна, като не се предвижда изграждане на нова сграда.

***Приоритет за Техническа помощ***

Приоритетът е идентифициран за подпомагане изпълнението на програмата, повишаване на административния капацитет и публичната подкрепа

*Финансиране на приоритета*: **КФ**.

*Потенциални бенефициенти по приоритет за ТП:* Управляващ орган на ПТС 2021-2027 г., ДП НКЖИ, АПИ, „Метрополитен“ ЕАД, ИАППД, ДППИ и ИАМА.

По Приоритет ТП са включени следните дейности:

**Дейност 1** Успешно приключване на ОПТТИ (програмен период 2014-2020 г.) и подготовка на следващия програмен период 2028-2034 г.:

* подготовка на проучвания, анализи и оценки във връзка с изпълнението и приключването на ОПТТИ 2014-2020 г.;
* извършване на специализирани дейности по верификация, контрол и одит във връзка с приключването на ОПТТИ 2014-2020 г.;
* подготовка на необходими документи във връзка с приключването на ОПТТИ 2014-2020 г.;
* изпълнение на предвидените комуникационни дейности и дейности по информация и публичност, във връзка с приключването на ОПТТИ 2014-2020 г., включително провеждане на заключителните заседания на Комитета за наблюдение на програмата;
* подпомагане на подготовката на програмата за периода 2028-2034 г.

**Дейност 2** Укрепване и повишаване на административния капацитет на Управляващия орган и на бенефициентите по програмата:

* осигуряване въвеждането на мотивационна схема за служителите на Управляващия орган и на бенефициентите по програмата за извършване на работа и полагане на извънреден труд по управление и изпълнение на дейностите, във връзка със Структурните и инвестиционни фондове;
* обезпечаване на разходи за възнаграждения, допълнително заплащане и осигурителни вноски на служителите – в съответствие с разработените национални правила;
* разработване и прилагане на стратегия за развитие на човешките ресурси, включваща процедури за назначаване, развитие на персонала, механизъм за задържане на персонала и др.;
* осигуряване на средства за настаняване и командировъчни за служителите, отговорни за управлението и изпълнението на дейностите по Структурните и Кохезионния фондове, например за извършване на одити и проверки на място, пътувания в чужбина, във връзка с дейностите по програмата;
* подготовка, организиране и провеждане на специализирани обучения на служителите, отговорни за управлението и изпълнението на дейностите по Структурните и Кохезионния фондове, в това число разходи за наемане на зали и оборудване, такси за обучители, такси за участие в обучителни курсове на служителите, подготовка и копиране на материали, както и кетъринг, в случай че е подходящо;
* подобряване на материално-техническата база, включително и наем, лизинг, покупка и/или застраховане на оборудване, необходимо на служителите на УО и на бенефициентите да извършват дейностите си по програмиране/идентифициране, подготовка, финансово управление, наблюдение, отчетност и контрол на изпълнението на проектите по програмата;
* организация на дейността на Комитета за наблюдение на програмата, на заседанията на под-комитетите за наблюдение, в случай че бъдат създадени в процеса на изпълнение на програмата (включително административни и логистични разходи);
* организация на семинари и конференции, работни срещи, включително разходи за зала, за наем на мултимедийно оборудване, озвучителни системи, изготвяне, копиране/отпечатване и раздаване на протоколи и др. документи, както и устен и писмен превод и кетъринг при необходимост;
* помощ от международни финансови институции в специфични области като разработване на секторни политики, подкрепа в управлението на проекти, мерки за изграждане на капацитет и др;
* разработване на методика за управление на дейностите по републиканските пътища (обследване, анализ, планиране).

**Дейност 3** Ефективна подготовка, изпълнение, мониторинг, контрол, оценка и популяризиране на инвестициите в транспорта:

* подготовка и актуализация на стратегически и програмни документи в областта на транспорта, средносрочен преглед и актуализация на Интегрираната транспортна стратегия на Република България, актуализация на транспортния модел и др. в съответствие с новите тенденции в европейската и националната политики и съобразно препоръки на ЕК;
* подготовка и актуализация на предпроектни и технически проучвания, бази данни и др.;
* разработване и изпълнение на план за мониторинг на околната среда;
* разработване на наръчник за подготовка и изпълнение на мерки за смекчаване на негативното въздействие върху околната среда при реализацията на инфраструктурните проекти;
* разработване на механизъм за определяне и оценка на риска и предприемане на ефективни и съответстващи мерки за превенция на измамите и корупционните практики при изпълнението на програмата;
* предоставяне на техническа помощ, включително проучвания, анализи и оценки (предварителни, текущи и последващи), както и консултантски услуги от национални и международни експерти, във връзка с различни аспекти на системата за управление и изпълнение на дейностите по Структурните и инвестиционни фондове, в това число и изготвяне на тръжни спецификации;
* специализирана външна експертиза при изпълнението на дейности по мониторинг, управлението и финансов контрол на програмата;
* подготовка на проучване за модернизация/развитие на съществуващи терминали/пристанищни съоръжения в Република България, включително подготовка на схема за модернизация/развитие на съществуващи терминали/пристанищни съоръжения в Република България;
* осигуряване на подкрепа за подготовката на проекти в транспортния сектор;
* провеждане на информационни кампании за популяризиране на инвестициите в транспорта и за повишаване на информираността за рисковите фактори, свързани с безопасността на движението по пътищата;
* разпространяване на информация и популяризиране на ниво програма, включително изготвяне, копиране/ отпечатване и публикуване на промоционални материали, използване на съответните медии и комуникационни инструменти (печатни издания, изложби, табели, радио, телевизия, видео/ DVD материали, интернет страници), включително и целевите инициативи за укрепване на ролята и мястото на програмата сред различните партньорски организации, инициативите за популяризиране на програмата посредством представяния, достъпни за хората с увреждания (разходи за място на провеждане и лектори, за отпечатване и популяризиране, създаване на интернет страници, превод, и използване услугите на посредници);
* провеждане на социологически проучвания;
* разработване на документи и мерки за подобряване на реда, изискванията, организацията, условията и начина на провеждане на обучението за придобиване на правоспособност за управление на МПС и провеждане на изпитите на кандидатите.

### **1.3. Алтернативи за ПТС**

*Предоставеният от Възложителя първи проект на ПТС 2021-2027 г. не съдържа алтернативи.* *Предвид началния стадий на изготвяне на програмата, е възможно на по-късен етап идентифициране на алтернативи и варианти , които ще бъдат анализирани в ДЕО по отношение на тяхното въздействие върху околната среда и здравето на хората.*

*В Доклада за ЕО ще бъдат подробно разгледани и оценени „Нулева“ алтернатива, равносилна на отказ от реализирането на програмата, и Алтернатива за реализиране на разработената ПТС.*

### **1.4. Връзка на ПТС с други съотносими планове, програми и стратегии**

**А.** Планове, програми и стратегии с директно отражение в проекта на ПТС 2021-2027 г.:

* Стратегията на ЕС за Дунавския регион;
* „Бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство” - включва мерки за осигуряване на растеж в транспорта и подпомагане на мобилността;
* Настоящата Програма „Транспорт и транспортна инфраструктура 2014 – 2020 г.“
* Проект на Споразумение за партньорство за програмен период 2021-2027 г.;
* „Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013 - 2025 г.” – включва набор от приоритети, един от които има за цел да развие националната транспортна инфраструктура като част от Трансевропейската транспортна мрежа.
* Национална програма за развитие: България 2030;
* „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”;
* „Стратегия за внедряване на техническите спецификации за оперативна съвместимост за конвенционалната железопътна система в Република България 2013-2030 г.“;
* „Стратегия за внедряване на Европейска система за управление на железопътния трафик (ERTMS) в Република България“
* „Национален план за внедряване на европейската система за управление на железопътния трафик (ERTMS)“.

**Б.** ПТС 2021-2027 г. има връзка със следните планове, програми и стратегии, в т.ч. такива, поставящи цели по опазване на околната среда:

* Национална стратегия за регионално развитие за периода 2012-2022 г.;
* Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013-2025 г.;
* Национална стратегия по безопасност на движението по пътищата в Република България с хоризонт 2021 - 2030 година и План за действие за нейното изпълнение за периода 2021- 2023 година (в процес на изготвяне);
* Програмата за устойчиво развитие за периода до 2030 г. на Организацията на обединените нации (ООН) „Да преобразим света“;
* Интегриран план в областта на енергетиката и климата на Република България 2021 - 2030 г. (одобрен от Министерски съвет, февруари, 2020 г.);
* Националната стратегия за адаптация към изменението на климата и План за действие до 2030 г.;
* Национална програма за контрол на замърсяването на въздуха 2020-2030 г.;
* Национална програма за подобряване на качеството на атмосферния въздух 2018-2024 г.;
* Национална стратегия за намаляване на риска от бедствия 2018-2030 г.;
* Национален план за управление на отпадъците 2021-2028 г. (в процес на изготвяне);
* Национална приоритетна рамка за действие за Натура 2000 2021-2027 г. в България (работна версия);
* Национален план за опазване на най-значимите влажни зони в България 2013-2022 г.;
* Национална стратегия за управление и развитие на водния сектор в Република България и План за действия към нея в краткосрочна (2013 – 2015 г.), средносрочна (2016 – 2021 г.) и дългосрочна (2022 – 2037 г.) перспектива;
* Морска стратегия на Република България с Програма от мерки с период на действие 2016-2021 г.;
* Стратегически план за действие за опазване на околната среда и възстановяване на Черно море;
* Планове за управление на речните басейни в Дунавски, Черноморски, Западнобеломорски и Източнобеломорски райони;
* Планове на управление на риска от наводнения за речните басейни в Дунавски, Черноморски, Западнобеломорски и Източнобеломорски райони;
* Други.

*В доклада за ЕО ще бъде направен анализ на съответствието и избягване на противоречия на предвижданията на ПТС 2021-2027 г. със съотносимите планове, програми и стратегии, в т.ч. и с други такива, предложени за разглеждане от заинтересованите страни в резултат на консултациите по настоящото Задание.*

## ***Текущо състояние на околната среда и евентуално развитие без прилагането на ПТС 2021-2027 г.***

### **Текущо състояние на околната среда**

*Текущото състояние на околната среда в страната ще бъде разгледано, анализирано и оценено в Доклада за екологична оценка по отношение на всеки компонент и фактор на средата, в т.ч. по отношение на населението и човешкото здраве.* ***За целта на заданието е представена само основна/резюмирана информация за състоянието на околната среда в страната.***

##### ***Характеристика на климата и климатични изменения***

Територията на Р. България се разделя на две основни климатични области.

Това са Европейско-континенталната и Континентално-средиземноморската климатични области. Всяка от климатичните области включва по две подобласти:

Умерено-континентална подобласт и Преходно-континентална подобласт на Европейско-континентална климатична област;

Южнобългарска подобласт и Черноморска подобласт на Континентално-средиземноморската климатична област.

Умерено-континенталната подобласт обхваща придунавските низини, хълмистите райони до Стара планина, най-източните части на Стара планина, високите котловинни области на Краище и Ихтиманско Средногорие. Тя е под влиянието на континентални въздушни маси на умерените ширини и такива формирани над Балканския полуостров. Средната годишна температурна амплитуда достига стойности до 26 °C. В тази подобласт са отбелязани най-ниските зимни температури в България (-38,3 °C), както и много високи летни температури– 45 °C. Годишната сума на валежите достига до достига до 800 mm в Предбалкана и котловинните полета. Ясно изразена е тенденцията на нарастване в посока юг и във височина. Често явление са фьоновите ветрове в Дунавската равнина и Софийско поле.

Преходно-континенталната подобласт обхваща Горнотракийската низина, северната половина на Тунджанската област, източната половина на Задбалканските котловини и Благоевградската котловина. Годишната температурна амплитуда е около 23 °C. Климатичните характеристики на тази подобласт са свързани с наличието на мека зима, хладна пролет и горещо лято. Годишната валежна сума е 500-600 mm, а в района на Горнотракийската низина тя е под 500 mm. Снежната покривка е неустойчива, като почти не се осъществява постоянно и непрекъснато снегонатрупване. Преобладават западните и северозападни ветрове, а през пролетта и лятото в източните части на Горнотракийската низина се проявяват източните и североизточни ветрове. Общите характеристики на климата в тази подобласт са по-благоприятни в сравнение с умерено-континенталната климатична област.

Южнобългарската климатична подобласт обхваща най-южните райони на страната, разположени южно от Осоговската планина, Рила и Родопите. По-голямата част от тази подобласт има планински характер и само по речните долини теренът е равен. Средната годишната температурна амплитуда не надхвърля 24 °C. Годишните валежни суми са между 500 – 600 мм, а в южната планинска част достигат до 700 – 1000 мм.

Черноморска климатична подобласт обхваща ивицата на брега на Черно море. Характерно за областта е, че има малка средногодишна температурна амплитуда- около 20 °C. Най-важната особеност в климата в този район е меката и влажна зима и горещото, но сравнително сухо и слънчево лято. През лятото преобладава бризовата циркулация, която се заражда благодарение на откритата водна площ и денонощния режим на температурата. През зимата преобладаващи са северните и североизточни ветрове.

Наблюдаваните тенденции в изменението на климата в глобален аспект през последните години са свързани с покачване на средните годишни температури, по-влажен въздух, намаляване на дебелината на снежната покривка в районите на висока надморска височина, топене на ледниците и все по-честа поява на екстремни климатични явления.

За ограничаване на изменението на климата се предприемат все повече действия на международно ниво, които целят намаляването на емисиите на парникови газове в резултат на антропогенната дейност.

Основният международен инструмент за борба с изменението на климата е Рамковата конвенция на Обединените нации по изменение на климата.

Като страна по РКОНИК, Р. България има задължението да изготвя годишни инвентаризации на емисиите на парникови газове по източници и поглътители, съгласно утвърдена от РКОНИК методология. Инвентаризациите се изготвят от ИАОС и обхващат емисиите на основните парникови газове: въглероден диоксид (СО2), метан (CH4), диазотен оксид (N2О), хидрофлуоркарбони (HFCs), перфлуоркарбони (PFCs) и серен хексафлуорид (SF6), както и прекурсорите на парниковите газове. За сравняване на потенциала на парниковите газове да влияят на глобалното затопляне, от Междуправителствения комитет по изменение на климата (IPCC), е създаден индекс, наречен „потенциал за глобално затопляне“. Въздействието на топлинната енергия на всички парникови газове се приравнява към въздействието на СО2, като за целта се използва т.нар. фактор СО2-еквивалент.

За наблюдение и оценка на нивата на парникови газове се използват следните индикатори:

* Общи емисии на парникови газове;
* Емисии на парниковите газове по сектори от класификацията на Междуправителствения комитет по изменение на климата (IPCC);
* Годишни емисии на парникови газове на човек от населението;
* Годишни емисии на парникови газове за единица брутен вътрешен продукт.

Данните от последната извършена инвентаризация на емисиите на парникови газове на Р. България, която е за 2018 г. показват, че общите емисии на парникови газове са в размер на 57 816 Gg CO2 екв. без отчитане на поглъщането от сектор “Земеползване, промяна в земеползването и горско стопанство”. Нетните емисии (с отчитане на поглъщането от сектор “Земеползване, промяна в земеползването и горско стопанство”) са 49 355 Gg CO2 екв.

*В Доклада за екологична оценка ще бъде направена подробна оценка на нивата на емисиите на парниковите газове по сектори и индикатори.*

##### ***Състояние на атмосферния въздух***

За най-подробна оценка на качеството на атмосферния въздух на национално ниво могат да се използват данните, представляващи националните емисии на вредни вещества в атмосферния въздух, представени в националната инвентаризация на емисиите на вредни вещества на Р. България, изготвяна ежегодно от ИАОС. Емисиите се изчисляват в съответствие с изискванията и данните в „Единна методика за инвентаризация на емисиите на вредни вещества във въздуха” за 11 групи източници на емисии (сектори) и обхваща следните вещества:

* серни оксиди (SОx);
* азотни оксиди (NОx);
* неметанови летливи органични съединения (НМЛОС);
* амоняк (NH3);
* общ прах;
* фини прахови частици (ФПЧ10);
* фини прахови частици (ФПЧ2.5);
* въглероден оксид (СО);
* тежки метали (Hg, Cd, Pb, As, Cr и други);
* полициклични ароматни въглеводороди (ПАВ);
* полихлорирани бифенили (ПХБ);
* диоксини и фурани;
* други специфични замърсители.

По отношение на емисиите на основните замърсители на атмосферния въздух може да се обобщи, че най-голям дял в емисиите на серни и азотни оксиди продължава да има изгарянето на твърди горива в големите топлоелектрически централи (ТЕЦ) в Р. България, а най-голям дял в емисиите на прахови частици - изгарянето на твърди горива за битово отопление. Емисиите на амоняк се образуват основно от селскостопански дейности.

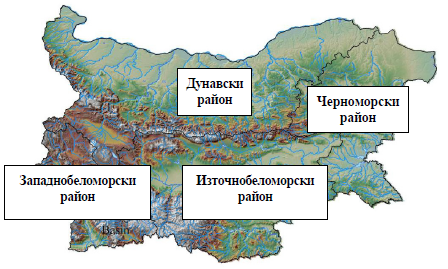
*В Доклада за екологична оценка качеството на атмосферния въздух ще бъде подробно описано, като ще бъдат представени и данните за емисии на вредни вещества в атмосферния въздух по сектори в съответствие с актуалната национална инвентаризация на емисиите на вредни вещества на Р. България с цел установяване на тенденциите в замърсяването на атмосферния въздух.*

##### ***Състояние на повърхностните води***

Особеностите на геоложкият строеж, значителното разнообразие от форми на релефа и характера на климатичните условия в България определят развитието на гъста и сложна хидрогеографска мрежа. От друга страна малкият териториален обхват (111 хил. км2) и непосредствен допир до р. Дунав и Черно море, заедно с местоположението на Стара планина и близостта на Егейско море не са благоприятствали за образуването на дълги речни артерии и големи речни системи.

Течението на реките в България е насочено към два главни водосборни басейна – Черноморски и Егейски, съответстващи на два екорегиона съгласно Рамкова директива за водите 2000/60/ЕС (РДВ), а именно Екорегион 12 „Понтийска провинция“ и Екорегион 7 „Източни Балкани“.

Законът за водите разделя страната на 4 района за басейново управление на базата на оформилите се водосборни области – Черноморски, Дунавски, Източнобеломорски и Западнобеломорски. Следвайки този хидрогеографски критерий, определените райони за управление на речните басейни носят имената на основните повърхностни водни тела, в които се вливат вътрешните реки.



**Фигура 2.1.3-1.** Райони за басейново управление (източник: Биологичен анализ и екологична оценка на типовете повърхностни води в България).

Основната цел на европейската и националната политика свързана с водите е да се гарантира достатъчно количество вода с добро качество както за потребностите на хората, така и за околната среда. Приетата през 2000 г. РДВ въвежда нов, интегриран подход при управлението на водите, чиято задача е подготовката и изпълнението на ПУРБ с основна цел постигане на добро състояние на повърхностните и подземните води към 2027 г.

Мониторингът и оценката на състоянието на водите и зоните за защита на водите се извършват в съответствие с изискванията на Приложение V към Директива 2000/60/EО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2000 година за установяване на рамка за действията на Общността в областта на политиката за водите (РДВ) и свързаните с нея директиви, транспонирани в националното законодателство:

* Закон за водите (Раздел VIII);
* Наредба 1 от 2011 г. за мониторинг на водите;
* Наредба 1 от 2007 г. за проучване, ползване и опазване на подземните води;
* Наредба Н-4 от 2012 г. за характеризиране на повърхностните води;
* Наредба от 2010 г. за стандарти за качество на околната среда за приоритетни вещества и някои други замърсители;
* Наредба 4 от 2000 г. за качеството на водите за обитаване от риби и черупкови организми;
* Наредба 12 от 2002 г. за качествените изисквания към повърхностни води, предназначени за питейно-битово водоснабдяване;
* Наредба 2 от 2007 г. за опазване на водите от замърсяване с нитрати от земеделски източници;
* Наредба 5 от 2008 г. за управление качеството на водите за къпане.

Програмата за мониторинг на повърхностните води е утвърдена със заповед на министъра на околната среда и водите № РД – 182/26.02.2013 г.

Оценката на екологичното състояние на повърхностните водни тела се извършва съгласно единен национален подход, съгласуван от четирите Басейнови дирекции и утвърден от МОСВ, а именно „Общ подход за оценка на екологичното състояние и екологичния потенциал на повърхностните водни тела в Р България“. При оценката на анализираните специфични замърсители в ПУРБ е използвана „Методология за начина на ползване на определени фонови концентрации при оценка на химичното и екологично състояние“.

При подготовката на втория ПУРБ (към 2015 г.) екологичното състояние/потенциал на 41% от водните тела, е определено като добро. В лошо и много лошо състояние са идентифицирани 13% от ВТ.

**Фигура 2.1.3-2.** Екологично състояние/потенциал на повърхностни води в България към 2015 г. (Източник: втори ПУРБ на четирите района за басейново управление 2016 – 2021 г.).

Междинните данни по време на изпълнение на втория ПУРБ (към 2018 г.) показват увеличаване на ВТ, намиращи се в умерено състояние - 45%.

**Фигура 2.1.3-3.** Екологично състояние/потенциал на повърхностни води в България към 2018 г. (Източник: Междинни оценки за състоянието на ВТ в четирите района за басейново управление).

Оценката на химичното състояние на ВТ се извършва на база сравнителен анализ, обхващащ средногодишните измерени концентрации по всяко приоритетно вещество и определените СКОС, съгласно Наредба за стандарти за качество на околната среда за приоритетни вещества и някои други замърсители, от 09.11.2010 г., приета с ПМС № 256 от 01.11.2010 г.

Може да се отбележи, че при химичния статус на повърхностните води съществува тенденция към подобряване – от 33% ВТ в добро химично състояние през 2015 г., през 2018 г. процента е почти двойно увеличен - 64%. Като основна причина за това е по-големия брой обследвани водни обекти и респективно намаляване броя на ВТ, които през 2015 г. са били с неизвестно химично състояние.

**Фигура 2.1.3-4.** Химично състояние на повърхностни води в териториалния обхват към 2015 г. (Източник: втори ПУРБ на четирите района за басейново управление 2016 – 2021 г.).

**Фигура 2.1.3-5.** Химично състояние на повърхностни води в териториалния обхват към 2018 г. (Източник: Междинни оценки за състоянието на ВТ в четирите района за басейново управление).

Оценката на риска във втория ПУРБ за вероятността повърхностните води да не достигнат поставените цели за добро състояние, определени съгласно чл. 157, т. 6 и т. 8 на ЗВ е базирана на Ръководство за прилагане на РДВ в България, анализа на информацията от мониторинга по елементи за качество, СКОС, съгласно Наредба Н-4 за характеризиране на повърхностните води и Наредба за стандарти за качество на околната среда за приоритетни вещества и някои други замърсители.

Съгласни изготвените оценки във всеки от четирите района за басейново управление за 43% (414 бр.) от повърхностните ВТ в България е установен риск за не достигане на поставените цели за добро екологично състояние, а за други 22% има вероятен риск. Причините за това до голяма степен се дължат на отклонения в биогенните показатели, като резултат от точково и/или дифузно замърсяване на повърхностните води, морфологични и хидрологични въздействия.

**Фигура 2.1.3-6.** Оценка на риска за повърхностните води като процент водни тела (Източник: втори ПУРБ на четирите района за басейново управление 2016 – 2021 г.).

Като основни източници на натиск, водещ до влошаване състоянието на повърхностните води могат да се посочат заустването на непречистени отпадъчни води от населените места (32%), дифузното замърсяване от земеделските практики (24%), заустването на промишлени отпадъчни води и общото дифузно замърсяване (по 17%).

**Фигура 2.1.3-7.** Основните източници на натиск върху състоянието на повърхностните води (Източник: втори ПУРБ на четирите района за басейново управление 2016 – 2021 г.).

Като източници на дифузно замърсяване от пътния трафик (транспорт) следва да се разглеждат износването на гумите, износването на спирачките и течовете на масло от двигателите, които отделят емисии от тежки метали и ПАВ. Основната част от емисиите от пътния трафик по магистралите и пътищата в населените райони отиват в почвата и се предполага, че само една малка част ще отиде директно в повърхностните води. На следващата фигура са представени обобщените резултати за определени замърсители постъпващи във водната площ, в резултат на автомобилния транспорт (магистрали и първокласни пътища) в България.

**Фигура 2.1.3-8.** Обобщените резултати за определени замърсители постъпващи във водната площ (кг/година), в резултат на автомобилния транспорт (Източник: втори ПУРБ на четирите района за басейново управление 2016 – 2021 г.).

Натискът върху водните тела варира, като някои от тях са засегнати само от един тип, докато други са подложени на повече от един тип натиск, включително физични модификации и хидрологични промени.

Контролът върху качеството на отпадъчните води зауствани в повърхностни водни обекти се извършва от 15 РИОСВ, на база издадените от Басейновите дирекции или МОСВ разрешителни съгласно Наредба № 2 от 8 юни 2011 г. за издаване на разрешителни за заустване на отпадъчни води във водни обекти и определяне на индивидуалните емисионни ограничения на точкови източници на замърсяване.

Постоянните ресурси от прясна вода (95% обезпеченост) на страната възлизат на 76786 млн. м3. От външен приток се формира по-голямата част от тях поради съществения дял на водите от р. Дунав. След приспадане на външния приток възобновими пресни водни ресурси на България се оценяват средномногогодишно на 15839 млн. м3, които са неравномерно разпределени на територията на страната.

Общо използваните водни ресурси в България възлиза средно на 30609 млн. м3/година. Най-голям е дела на водите ползвани за производство на електроенергия (над 82 % от общите ползвани количества) – 25210 млн. м3/година. Формално количествата, използвани за производство на електроенергия чрез ВЕЦ не могат да се разглеждат като реално водовземане, тъй като след преобразуването на енергията на водата в електрическа, ползваните водни обеми се връщат обратно във водния обект. В абсолютен размер водните количества за периода 2000 - 2017 г. са неравномерно разпределени като варират между 3800 млн. м3 (2013 г.) и 5300 млн. м3 (2003 г.) или средногодишно около 4400 млн. м3. През 2017 г. те се оценяват на около 4100 млн. m3, което е близо до равнището на 2000 г. Темпът на нарастване на водовземането, разбира се, зависи от промените в икономическото развитие, както и от природните условия и наличието на вода.

Относителният дял за питейно-битови нужди е средногодишно 2% от общите повърхностни водни ресурси, а за индустрията (включително охлаждане) дела възлиза на 14%. Преобладаващата част от промишленото водоползване е за охлаждащи процеси в енергетиката, които съставляват средногодишно около 13% от крайното потребление в страната.

**Фигура 2.1.3-9.** Разпределение на ползваните водни количества от повърхностни води по отрасли, в млн.м3/година (Източник: втори ПУРБ на четирите района за басейново управление 2016 – 2021 г.).

На територията на България са обособени общо 1538 бр. зони за защита на водите (ЗЗВ), чиито мониторинг се извършва по райони за басейново управление (Дунавски, Черноморски, Източнобеломорски и Западнобеломорски). Съгласно Приложение IV от РДВ регистърът на защитените територии, изискуем по член 6 от директивата, включва, видовете ЗЗВ представени на следващата фигура и посочени общо за територията на България.

**Фигура 2.1.3-10.** Разпределение и численост на видовете зоните за защита на водите в България (Източник: втори ПУРБ на четирите района за басейново управление 2016 – 2021 г.).

Отношение към състоянието на повърхностните води има също така оценката и управлението на риска от наводнения. Всички Басейнови дирекции са изготвили ПУРН, в които обхвата на наводненията е определен при максимални годишни водни количества при обезпеченост от 5%, 1% и 0.1% или повторяемост веднъж на 20 г., 100 г. и 1000 г. В България са определени 116 РЗПРН с обща дължина на участъците от 3888,5 км. На следващите фигури те са представени по брой и дължина на участъците за всяко по-голямо поречие, включително и прилежащата морска територия.

**Фигура 2.1.3-11.** Брой определени РЗПРН по основни поречия (източник: ПУРН за четирите района за басейново управление.

**Фигура 2.1.3-12.** Обща дължина (в км) на определените РЗПРН по основни поречия (източник: ПУРН за четирите района за басейново управление.

Предвид, че водите са един от основните компоненти на околната среда и те се засягат от изпълнението на различни икономически дейности, в т.ч. от транспорта, в Доклада за екологична оценка този компонент ще бъде разгледан подробно, като също ще бъде представена информация за екологичното и химично състояние на повърхностните води, както и за риска от наводнения, групирана по Басейнови дирекции.

##### ***Състояние на подземните води***

Формирането, подхранването и характера на режима на подземните води в България се обуславя от твърде диференцираната взаимозависимост между различните геоложки и физикогеографски фактори, като - релеф, климат, хидрология и хидрография, геоложки строеж, литоложки състав на скалите, тектонски структури.

Съгласно вторият ПУРБ (2016 – 2021 г.) на районите за басейново управление в България са обособени 169 подземни водни тела. От тях 50 на брой са в Дунавския район, 40 – в Черноморския район, 41 – в Източнобеломорски район и 38 - в Западнобеломорски район.

Мониторингът на подземните води се осъществява чрез изградените пунктове за контролен и оперативен мониторинг на количественото и химично състояние на подземните води и пунктове за мониторинг на зони за защита на водите. Програмите за мониторинг на подземните води се разработват в съответствие с изискванията на чл. 8 от РДВ и чл. 119, 169, 169б от ЗВ, с цел събирането на подробна информация за оценка на количественото и химичното състояние на подземните водни тела във всеки район за басейново управление и съгласно утвърдена Заповед № РД 715/02.08.2010 г. на министъра на околната среда и водите.

Основните критерии при оценката на химичното състояние, са стандартите за качество определени в Приложение №1 към Наредба 1/2007г. за проучване, ползвани и опазване на подземните води и праговите стойности на показателите на замърсяване, както и архивни данни за т.нар. райони с „историческо замърсяване“. Оценката на количественото състояние на подземните води се извършва на базата на оперативната хидрогеоложка информация от хидрогеоложките наблюдателни пунктове и станции, включени в месечния хидрометеорологичен бюлетин на НИМХ. Индикатори за количествено състояние на подземните води са измерените нива в сондажи, кладенци и дебити на извори.

Към периода на прилагане на вторите ПУРБ 163 бр. ПВТ са определени в добро количествено състояние, а 116 бр. са в добро химично състояние.

**Фигура 2.1.4-1.** Количествено и химично състояние на подземните води, като брой подземни водни тела, общо за България (Източник: втори ПУРБ на четирите района за басейново управление 2016 – 2021 г.).

Определения във вторите ПУРБ подход за оценката на риска показва, че общо за страната 34 бр. ПВТ, са в риск за непостигане на добро количествено състояние, а 80 бр. ПВТ са идентифицирани в риск за непостигане на добро химично състояние поради идентифицирано дифузно и/или точково замърсяване.

**Фигура 2.1.4-2.** Оценка на риска за подземните води, като брой подземни водни тела, общо за България (Източник: втори ПУРБ на четирите района за басейново управление 2016 – 2021 г.).

Общодостъпните ресурси от подземни води у нас възлизат средно на 5086 млн.м3/годишно. Същевременно средното годишно количество на водочерпенето от подземни води е около 992 млн.м3 (фиг. ). Това определя общ експлоатационен индекс за страната от 19,5 %, дефиниращ натиска върху количественото състояние на подземните води като незначим.

**Фигура 2.1.4-3**. Общодостъпните ресурси от подземни води и средното годишно количество на водочерпенето, в млн.м3/година (Източник: втори ПУРБ на четирите района за басейново управление 2016 – 2021 г.).

Около 51% (или 506 млн.м3/год.) от отнетите водни количества се използват за централно питейно – битово водоснабдяване. Съответно най-малък е дела на ползване на подземните води в земеделието (9%) и за други дейности (8%), като спорт, рекреация и т.н.

**Фигура 2.1.4-4**. Разпределение на водочерпенето по отрасли в млн.м3/година (Източник: втори ПУРБ на четирите района за басейново управление 2016 – 2021 г.).

Предвид, че водите са един от основните компоненти на околната среда и те се засягат от изпълнението на различни икономически дейности, в т.ч. от транспорта, в Доклада за екологична оценка този компонент ще бъде разгледан подробно, като ще бъде представена информация за химичното и количествено състояние на подземните води, групирана по Басейнови дирекции.

##### ***Състояние на земните недра***

Разглежданите инфраструктурни транспортни проекти преминават през различни региони на България, така че ще се направи преглед на геоложките и инженерно-геоложките условия на територията на цялата страна.

Релефът на България е формиран вследствие на сложното и продължително палеогеографско развитие. Територията на страната е част от Алпо-Хималайския орегонен пояс, което обуславя запад-източната посока на основните линии на релефа и простирането на едрите морфографски единици.

България попада върху 3 морфотектонски единици от първи порядък – Мизийска епиплатформена равнина, Балканидна младонагъната епигеосинклинална зона и Тракийски (Македоно-Родопски) срединен планински масив.

Релефът на всяка морфоструктурна единица се отличава със специфичния си стил, орографски план, морфометрия и историко-геоложко развитие.

Голямата сложност и разнообразие в тектонския строеж и геоморфоложките условия, значителната пъстрота в петрографският състав на скалите и претърпените от тях промени са допринесли за голямото разнообразие в инженерно-геоложките условия на страната.

Съгласно съществуващото инженерногеоложко райониране на България са обособени 5 региона и дванадесет инженерногеоложки области:

* **Мизийски регион**:
* Ломска;
* Лудогорско-Добруджанска и
* Причерноморска
* **Балканиден регион**
* Предбалканска
* Старопланинска
* Средногорска
* Междупланонски котловини
* **Рило-Родопски регион**
* Западна Високопланинска
* Източнородопска
* **Странджански регион**
* Страндажанска
* **Краищиден**
* Краищенска
* Горнотракийска

Различните геоложки структури и геоложкия риск, следващ от естествените физикогеоложки и/или техногенни процеси са основен фактор при взимането на проектантските решения при изграждането на линейната сухоземна инфраструктура, както и на съоръжения към нея.

От физико-геоложките явления решаващо значение за нашата страна имат речната и овражна ерозия, свлачищата, срутищата, обрушванията, пропадането и сеизмичността.

Геодинамичните процеси и явления, които представляват риск за инженерните съоръжения за различните инженерни съоръжения са:

* Пътища - свлачища, срутища, ерозия, пропадане
* Тунелни изработки (по ж.п линии и пътища) - земен натиск и обрушвания
* Мостове - подкопаване на фундаменти, в следствие на речната ерозия
* Подпорни стени- свлачища, срутища, ерозия, земен натиск

Разрушителните процеси могат да бъдат разделени като такива с внезапно действие или периодично активизиране, такива с непрекъснато действие, както и процеси с непрекъснато действие, водещи до внезапни явления.

Най-често срещани разрушителни процеси и явления следващи от тях с внезапно действие, които имат пряко отношение към транспортната инфраструктура са :

***Свлачища***

Свлачищата са един от основните елементи, формиращи геоложката опасност. Те са широко, но неравномерно проявени на територията на страната. В резултат на проявление на различни типове свлачища са засегнати множество участъци от пътната и жп инфраструктура.

***Срутища***

Проявяват се предимно в планински райони, по стръмни до отвесни склонове, като размерите им се обуславят от наклона, височината и напукаността на масива. Срутванията се дължат на различни фактори – изветряне, ерозия, абразия, обилни валежи и земетресения.

***Обрушвания***

Обрушването на скалите е особено опасно явление за тунелното строителство. Обикновено това явление се предшества от повишен скален натиск, като особено неблагоприятни са условията при преминаване на тектонски нарушения с наличие на подземни води.

Геодинамичните процеси и явления с непрекъснато действие, които имат пряко отношение към транспорта са:

***Ерозионните процеси***

Ерозията е линейна и площна.

Площната е от значение за селското стопанство и няма отношение към транспортната инфраструктура.

Линейната ерозия е характерна за терени с наклон над 5-8° и засяга предимно алувиални и делувиални отложения

Ерозията е вследствие рушителната дейност на реките, а формите които се създават са ерозионните форми.

Ерозията може да бъде дълбочинна и странична. Най-характерна форма на дълбочинната речна ерозия е речната долина. Нееднаквата твърдост на скалите е предпоставка за създаване на речното легло, в резултат на което се образуват бързеи, прагове и водопади, които са от значение при мостовото строителство.

Ерозионните процеси застрашават безопасната експлоатация на изградените инженерни съоръжения.

***Абразията*** е един от най-важните процеси, съставляващи геоложкия риск по Черноморското крайбрежие. Тя се проявява в 70% от дължината на бреговата зона. Последиците от действието на морската абразия са: активизиране на стари и/или предизвикване на нови свличания, срутища, разрушаване на подпорни стени и съоръжения, изградени в бреговата зона.

***Карстообразуването*** е процес, който се развива във варовити скали. Скоростта на развитието му е много малка и практически не застрашава непосредствено устойчивостта на инженерните съоръжения.

От съществено значение е, че няма естествена бариера или екран, който да предпази подземните води от замърсяване в карстовите терени.

***Пропадането на льоса*** е процес на внезапно слягане на льосовите седименти при овлажняване в съчетание с натоварване.

Льосовите строителни почви се отличават със своята недоуплътненост и структурна неустойчивост. Пропадъчният льос се поделя на три разновидности: песъчлив, типичен и глинест.

В тази връзка пропадането на льоса като геодинамичен процес не се отразява значително на трасетата на линейната инфраструктура, но за изграждането на обекти на промишленото строителство (гари, пристанищни съоръжения, терминали и др.) е от първостепенно значение.

*В Доклада за ЕО ще бъде направена тектонска характеристика на България, характеристика на инженерно-геоложките региони и техните области, както и физико-геоложките явления по отделните области. Ще бъдат разгледани физико-геоложките процеси и явления, като най-рискови за проектите, които се разглеждат в Програмата. Ще се разгледа и сеизмичността на територията на Република България.*

##### ***Състояние на почвите и земеползването***

Съвременната почвена покривка на страната се характеризира с голямо разнообразие – включва разнообразни по генезис и състав почви.

Почвата като компонент на околната среда е незаменим, ограничен и практически невъзстановим природен ресурс, което налага опазването му от вредни въздействия и унищожаване, както и неговото устойчиво ползване. Най-разпространените форми на увреждане на почвите са химическото замърсяване с тежки метали или органични вещества, различни форми на деградационни процеси като ерозия, вкисляване и засоляване, уплътняване и запечатване.

***Видове почви***

Почвите в територията на страната се отнасят към две европейски почвено-географски области карпатско –Дунавска и Средиземноморска - съществени части от Суббореалния и Субтропичния почвен сектор на Европа (Н. Нинов, 1997 г. География на България).

*В Доклада за екологична оценка ще бъде направено описание на характерните почвени типове в посочените почвено-географски области.*

Обработваемият фонд в България е съставен главно от черноземни почви и черноземни смолници (30 млн. дка), канелени горски почви (7 млн. дка), а другите видове почви заемат около 5 млн. дка от общия фонд.

***Състояние на почвените ресурси***

Почвите са засегнати от деградационни процеси. Те са комплексни - свързани са с процесите на **почвена ерозия, вкисляване, засоляване, замърсяване, унищожаване на почвите** и др.

*В Доклада за екологична оценка ще бъде представена информация за състоянието на тези процеси към момента и връзката им със състоянието на транспортната инфраструктура и транспортния трафик.*

***Структура и ползване на земята***

За периода 2009 – 2018 г. структурата на използваната земя в Република България е променлива.

По данни от Аграрния доклад на Министерството на земеделието и храните (МЗХ 2019) за 2019 г., *използваната земеделска площ* е 5 030 276 ha и заема 45% от територията на страната.

*Необработваемите земи* през 2018 г. са 195 918 ha и заемат 3,7% от *площите със селскостопанско предназначение* (ПССП) или 1,8% от площта на страната. Най-висок е процентът на необработваемите земи – в областите Плевен – 4,5%, Враца – 7,1%, Благоевград – 11,2% и Видин – 10,7%.

През 2018 г. *площите със селскостопанско предназначение* (ПССП) са 5 226 194 ha, което представлява 47% от територията на страната.. *Обработваемите земи* заемат 3463 370 ha и представляват 68,9 % от *използваната земеделска площ* (ИЗП).

Най-голям дял имат *обработваемите земи* в областите Добрич – 332 172 ha; Плевен – 300 970 ha; Пловдив – 200 883 ha и Бургас 192 826 ha.

*Угарите* възлизат на 0.4 млн.ha или 13.4% от обработваемата земя.

*Постоянните пасища и ливади* заемат 1.8 млн hа (33.8%), а трайните насаждения 0.2 млн. hа (4%).

*Земеделските земи с висока природна стойност* включват планински и равнинни пасища и ливади, крайречни влажни зони, крайбрежни дюни с тревна растителност, мозайки от овощни и зеленчукови градини, лозя и необработваеми площи между тях.

Голяма част от земите с висока природна стойност обхващат територии в планинските и полупланински райони или такива в равнините, но с ниска продуктивност, където земеделието е затруднено.

Около 73% от земеделската земя е частна собственост, 22% е общинска и 5% е държавна.

Съществува значителна разпокъсаност на поземлената собственост в страната. Средният размер на земеделския парцел е 0.6 ha. Разпокъсаността на собствеността върху земята създава трудности пред дългосрочни инвестиции в земеделието и подобряване на почвеното плодородие.

Една от основните цели поставени в "Пътната карта за ефективното използване на ресурсите в Европа" (COM (2011) 571) е значително намаляване темповете на усвояване на земята. Целта е до 2050 г. да се постигне състояние, при което не е налично нетно усвояване на земя.

През 2018 г. отнемането на земеделски земи за неземеделски нужди в страната леко се увеличава.

*В Доклада за екологична оценка ще бъде направен подробен анализ на състоянието на земеползването в страната, в т.ч. при съществуващото развитие и състояние на транспортната инфраструктура към момента.*

##### ***Състояние на растителността***

***Флора****.* Според Русакова (2015) българската висша флора включва над 720 вида мъхове, 60 вида папратовидни и 3840 вида семенни растения. В настоящия момент ендемичният елемент в страната е 12,8 %. От тях 186 вида са български ендемити, като голяма част са съсредоточени в Родопите, Стара планина, Пирин и Рила и по-малко в предпланините, равнините и низините. Защитените от Закона за биологичното разнообразие видове са 585. В IUCN Red List of Threatened Plants (Walter & Gillett 1998) са включени 106 вида. В Приложение 1 на Бернската конвенция (1979) са включени 50 вида, 21 вида са в Директива 92/43 ЕЕС, а 67 са в списъците на CITES (Петрова и др. 2005). Антропофитната флора от 560 вида (14 %) включва инвазивни или агресивни чужди видове, които на много места застрашават коренната растителност. Близо 40 % от видовете мъхове попадат в категориите “критично застрашен”, “застрашен” и “уязвим” според критериите на IUCN (2001). От 173 вида чернодробни мъхове 11 са критично застрашени, 16 са застрашени и 33 са уязвими (Ганева, Начева 2005).

***Растителност.*** Растителната покривка на България е много разнообразна -представлява комплекс от съобщества с бореален, средноевропейски (най-широко разпространени), степен (на второ място по разпространение), арктичен, алпийски, балкански (включително средиземноморски) и ендемичен произход. Съгласно районирането на растителността в България, основано на фитогеографска и геоботанична информация (Бондев 2002), страната се разделя на 3 области. Европейската неморална (широколистна горска) област включва провинциите Евксинска, Илирийска (Балканска) и Македоно-Тракийска. Съгласно биогеографското райониране на Европа по Европейския Тематичен Център, прието от Европейската комисия и влязло в Директивата за местообитанията (92/43/ЕЕС), България се отнася към 3 биогеографски района: Алпийски, Континентален и Черноморски. В Приложение 1 на Закона за биологичното разнообразие са включени 90 природни местообитания.

Алпийска тревиста и храстова растителност има основно в Рила, Пирин и Стара планина. В иглолистния пояс, наред с горите на широко разпространените в Европа смърч и бял бор, са представени и гори доминирани от ендемичните видове бяла и черна мура. Буковите гори са разпространени в диапазона 1000-1300 м във всички наши планини, но ценозите на мизийския бук се срещат и в предпланините. В най-ниските части на планините има габърово-горунов пояс, фрагменти от който има и извън планините. В този пояс освен мизийски бук, габър и горун се срещат и много средиземноморски елементи, като воден габър, хиркански клен, ядивен кестен, дребнолистна и сребролистна липа и паласов черен бор. Особено място в растителността на България имат фитоценозите на южноевксинските видове, локализирани в Странджа и Източна Стара планина. Горите от източен бук и източен горун представляват сложен комплекс от южноевксински и средноевропейски видове. Ксеротермните дъбови гори в хълмисто-равнинните територии на страната се отличават с голямо разнообразие и участието на топлолюбиви видове, като мъждрян, келяв габър, драка, а в Южна България – червена хвойна, дървовидна хвойна, грипа и др. Разпространението на континентална степна и лесостепна растителност е ограничено в Северна и Източна България. Вечнозелени храстови ценози от пърнар у нас проникват по долината на р. Струма. В състава им участват и други южни видове (грипа, кукуч и др.). Сложна е също така структурата на тревната растителност в равнините с участието на много полухрастови видове, особено на варовити и ерозирани терени. Площта на мезофитната (ливадната) тревна растителност все повече намалява. След унищожаването на горите по-често се развиват ксеромезофитни и ксеротермни ценози на черна садина, белизма, валезийска власатка, коило и др. По-редки и с локално разпространение са крайречните гори, водните, халофитните, псамофитните и хазмофитните растителни съобщества в България.

***Състояние на съвременната растителност и заплахи***

Антропогенното въздействие върху растителността е довело до обезлесяване на значителни територии от страната, независимо от надморската височина, макар че най-силно са променени ценози са в равнините. Настъпило е фрагментиране на обширни горски масиви. Влошени са съставът и структурата на останалите гори, някои от които са придобили храсталачен характер. Голяма част от листопадните семенни гори са превърнати в издънкови. Степният тип растителност в основната си част е унищожен. Широко разпространение са придобили и вторично развилите се тревно-храстовите комплекси. Естествените водоемите са частично или напълно пресушени, променени са речните корита и са унищожени много крайречни местообитания. Високопланинската растителност, доскоро относително по-слабо нарушена, вече също е застрашена от увеличаването на туристическата преса, водовземанията за питейни и други нужди, неправилните земеделски практики. Силно деградирала е растителността по Черноморието, основно поради неконтролируемото развитие на туризма.

*В предвид, че транспортната инфраструктура е един от главните източници на отрицателно въздействие върху флората и растителността, подточката ще бъде разгледана подробно. Ще се представи информация за територията на страната за състоянието на растителността към настоящия момент, в т.ч. за потенциално въздействие върху видове, растения включени в Приложение 3 на ЗБР, върху типовете природни местообитания и растителни съобщества с консервационна значимост и др.*

##### ***Състояние на животинския свят***

България е обитавана от богата и разнообразна фауна като следствие от кръстопътното положение на страната между Централна Европа, Средиземноморието, Украино-Казахската степ и Малоазийско-Кавказкия район. На нейната територия се срещат както северноевропейски и степни елементи, така и средиземноморски видове животни.

България е в центъра на Балканския полуостров, който е едно от основните средища на видообразуване в Европа. Значителна част от фауната ни представляват балканските ендемити, особено при видовете, които представляват интерес в консервационно отношение. В състава на фауната на Черно море има реликтни видове и такива, проникнали от Атлантическия океан и от Средиземно море, а също и животни - нашественици от други райони на Световния океан, които оказват съществено влияние върху черноморската екосистема.

Сладководната фауна е изградена от представители на 10 типа животни с изключително голям брой видове едноклетъчни, водни гъби, мешести и ктенофори, плоски червеи, кръгли червеи, киноринхи, ротатории и др. Това разнообразие все още е слабо проучено (Големански и др. 2005).

Особено чувствителни към промените в природната среда са арахнидите (скорпиони, паяци и др.). Те са недостатъчно проучени, макар вече да се знае, че сред тях има не малко български и балкански ендемити, някои застрашени от изчезване (Делчев и др. 2005). За България са съобщени всички разреди и подразреди акари, които теоретично могат да се очакват. Тяхното видово разнообразие е изключително високо.

Не по-малко е и ентомофаунистичното разнообразие. Установените в България насекоми принадлежат към 2 класа, 30 разреда, и 583 семейства, а видовото богатство е десетки хиляди, като не малко са редки български и балкански ендемити и реликти (Берон 2005а).

Малакофаунистичното разнообразие на България е представено от 445 вида мекотели. От тях около 25 % са черноморски, 21 % са сладководни и 54 % са сухоземни видове. Част от таксоните са консервационно значими (Хубенов 2005). Рибите у нас са представени от 218 вида от 59 семейства. България е една от страните в Европа с най-високо биоразнообразие на земноводни и влечуги – 56 вида (7 вида опашати земноводни, 12 вида безопашати земноводни, 6 вида костенурки, 13 вида гущери, 18 вида змии). От тях през миналия век два вида змии са изчезнали, а за два вида морски костенурки са регистрирани само единични екземпляри. Всичките днешни 52 вида са включени в Приложенията на Бернската конвенция, 42 вида са защитени от ЗБР, 12 вида са включени в “Червена книга на Р България” (2011) като редки и застрашени. Състоянието на някои от тях продължава да се влошава поради увеличаване на антропогенния натиск (Бисерков 2007, Бисерков и др. 2005).

В България са едни от най-богатите в орнитологично отношение места в Европа. Опазването на птиците е сред главните приоритети за съхраняване на българското биоразнообразие. Налага се да се отделя особено внимание на опазването на значимите им природни местообитания, тъй като това е един от най-ефективните начини и за опазването на птиците (Иванов, Янков 2005).

По отношение на бозайниците България също е сред най-богатите на видове страни на континента. В страната има около 100 вида бозайници, като към този брой може да се причисляват видове, зависими от човека, и видове със спорно присъствие в момента (Попов, Седефчев 2003). Сред тях 46 вида са консервационно значими (Попов и др. 2007). Особено внимание се отделя за опазване на природните местообитания на прилепите - те са сред най-силно нуждаещите се от защита групи гръбначни животни поради тенденцията за бързо намаляване на тяхната численост и видово разнообразие. На територията на страната са определени 13 района с особена консервационна значимост за бозайниците, както и за популациите на много видове от други групи животни. Те са обект на опазване по българското законодателство, но в много от тях, например Странджа, Западни и Средни Родопи и др., икономическите интереси при реализиране на обекти със значително негативно въздействие върху околната среда надделяват и застрашават сериозно опазването не само на бозайниците, но и на много други видове от фауната на България (Спиридонов, Спасов 2005).

България е разположена в един от най-богатите на пещерна фауна райони и нейното опазване е приоритетно, но и този компонент от природата не е извън икономическите интереси, което налага по-строг контрол върху антропогенното въздействие. Увреждането или унищожаването на естествените местообитания, безпокойството, прякото и непряко унищожение на диви животни нарушават качествено и количествено разнообразието на видове на българската фауна (Иванова 2005; Берон 2005б).

Много от животинските видове са обект на стопански интерес, което води до намаляване и застрашаване на популациите на голяма част от тях.

*В предвид, че транспортната инфраструктура оказва голямо въздействие върху фауната и животинския свят, подточката ще бъде разгледана подробно в доклада за ЕО.*

##### ***Защитени зони по смисъла на ЗБР***

В зависимост от обектите на опазване – природни комплекси, организми или местообитания, съществуват множество инициативи за създаване на екологични мрежи с различна степен на свързаност – Влажни зони с международно значение, Обекти на световното природно и културно наследство, Орнитологично важни места, Биосферни резервати, Важни за растенията места, Херпетологично важни места, Важни места за дневните пеперуди, Екологичната мрежа ЕМЕРАЛД, Европейска мрежа от биогенетични резервати, мрежа на защитените територии и не на последно място - Европейска екологична мрежа НАТУРА 2000.

Съгласно чл. 3 ал. 1 от ЗБР – Националната екологична мрежа включва защитените зони по смисъла на ЗБР, защитените територии извън защитените зони, Корине местата, орнитологично важните места, Рамсарските места и важните места за растенията.

Европейската екологична мрежа НАТУРА 2000 е общоевропейска система от защитени зони и екологични коридори, определени на базата на научни критерии, в изпълнение на директивите на Европейския съюз – 2009/147/ЕО за опазване на дивите птици и 92/43/ЕИО за опазване на природните местообитания и на местообитанията на дивата флора и фауна. Мерките за опазване, посочени в тези директиви, определят изграждане на функционално единна мрежа от ключови територии - специални защитени зони (SPA) и зони под специална защита (SCI), свързани с екологични коридори, която да гарантира поддържането и възстановяването на благоприятното природозащитно състояние на природните местообитания и местообитанията на съответните видове в естествените им области на разпространение. Директива 92/43/ЕИО определя правилата, по които се изгражда и функционира екологичната мрежа.

В България 341 защитени зони по Директива 2009/149/ЕО и Директива 92/43/ЕИО с решения на МС (№122/02.03.2007 г., Решение № 661/16.10.2007 г., Решение № 802/04.12.2007 г., Решение № 811 от 16 ноември 2010г., Решение № 335 от 26 май 2011г., Решение № 660 от 01 ноември  2013г., Решение № 678 от 07 ноември  2013г., Решение № 223 от 24 април 2014г., Решение № 598 от 22 юли 2016г. и Решение № 177 от 03 април 2019г.) са предложени на Европейската комисия в национален списък с потенциални НАТУРА 2000 места.

Понастоящем в България са определени 234 защитени зони от Натура 2000, съгласно Директивата за местообитанията, наричани SCI (Sites of Community Importance), покриващи 30.3 % от територията на страната. 13 SCI защитени зони от Натура 2000 се припокриват със Special Protection Areas (SPA) – защитени зони от НАТУРА 2000 по Директивата за птиците.

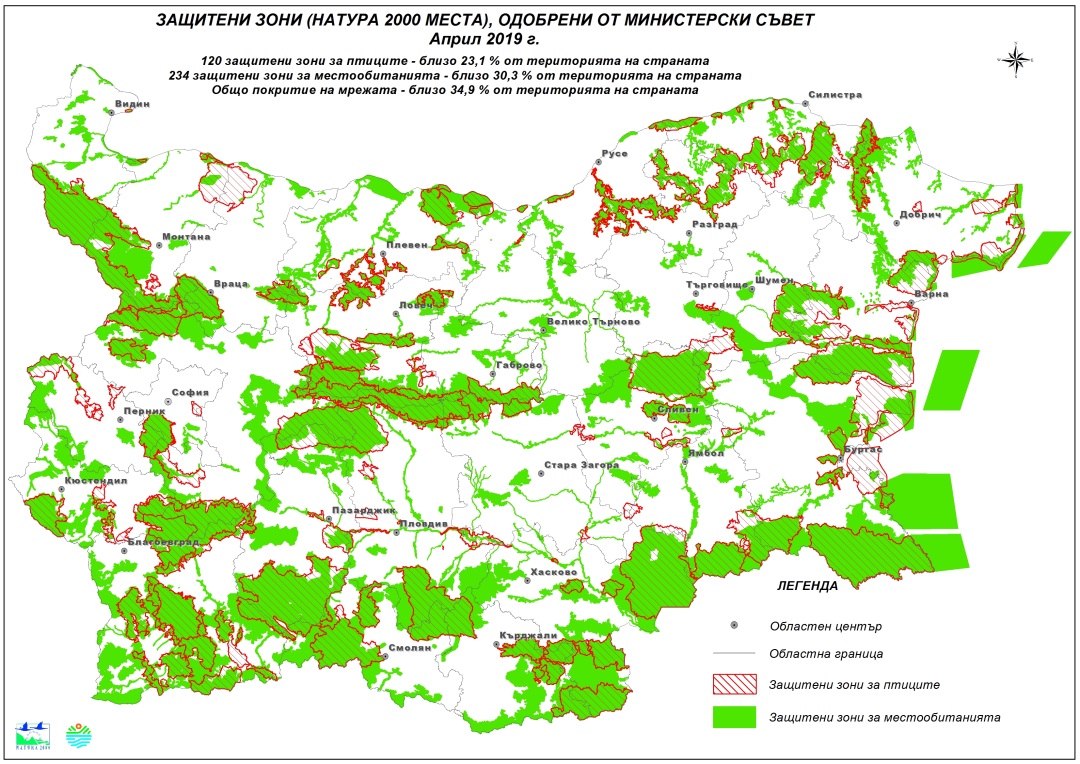
По-долу в табличен вид е представена обобщена информация за площта на защитените зони от Натура 2000 в България и % териториално покритие.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Защитени зони** | **Брой на зоните** | **Площ (ha)** | **Територия [ha]** | **Акватория [km²]** | **% от територията на България** |
| Защитени зони по Директива 92/43/ЕИО | 234 (от тях 3 са изцяло с морска акватория, а 14 включват и морска акватория) | 3 611 860 | 3 364 153 | 2477.07 | 30.3 % |
| Защитени зони по Директива 2009/147/ЕО | 120 | 2 616 528 | 2 562 039 | 544.89 | 23.1% |
| Общо защитени зони „Натура 2000“ | 341\* | 4 156 059 | 3 873 923 | 2821.35 | 34.9% |
| *по информация от уебстраницата на МОСВ https://www.moew.government.bg/bg/priroda/natura-2000/natura-2000-v-bulgariya/obsta-informaciya-za-ekologichnata-mreja-natura-2000/* | | | | | |

13\* от защитените зони са с обща граница по двете директиви.

Всички защитени зони по Директива 2009/147/ЕО са обявени със заповеди на Министъра на ОСВ, а от защитените зони по Директива 92/43/ЕИО със заповед на Министър на ОСВ са обявени едва 36 зони. За останалите защитени зони в момента се изготвят проекто –заповеди и са на различен етап от обществени консултации.

От всички защитени зони от Натура 2000 в България, към момента само 7 защитени зони по Директива 2009/147/ЕО имат утвърдени планове за управление.



**Фиг. 2.1.9-1.** Карта на защитените зони от Натура 2000 в България (източник – уебсайт на МОСВ)

По данни от Информационна система за защитени зони, целеви за опазване видове и природни местообитания, са както следва:

* Безгръбначни животни – 40 вида;
* Риби – 24 вида;
* Земноводни – 6 вида;
* Влечуги – 6 вида;
* Бозайници – 24 вида;
* Растителни видове – 22 вида;
* Природни местообитания – 90 типа;
* Птици – 239 вида.

Природните местообитания и видовете растения и животни в България, които са обект на опазване в защитените зони, са посочени в приложенията към двете директиви и съответно в Приложения 1 и 2 на ЗБР.

*В Доклада за екологична оценка подточката ще бъде разгледана по-подробно, в зависимост от конкретните предвиждания на програмата.*

##### ***Защитени територии по смисъла на ЗЗТ***

Първите опити за регламентиране опазването на природните ресурси в България са направени в началото на XX в. с приемането на тогавашните закони за горите и лова. Целенасоченото териториално опазване на флората и фауната обаче е започнало след 1928 със създаването на Съюза за защита на родната природа. Първата официално обявена защитена територия в България е странджанският резерват „Силкосия” с площ 396 ha. Той е създаден през 1931 за опазване на вечнозелени храстови формации във водосборния басейн на река Велека. След него за обявени резерватите „Парангалица” (1933) и „Байови дупки” (1935). През 1934 е създаден първия национален парк „Витоша”, обявен на основание на тогавашния Закон за горите, който е допускал съществуването на строго охранявани гори. „Витоша“ е първият парк на Балканския полуостров.

През 1998 г. Народното събрание приема Закон за защитените територии – първият тясно специализиран природозащитен закон, с него се регламентира и създаването на дирекции към трите национални парка ("Централен Балкан", "Рила" и "Пирин").

Към настоящият момент в България са обявени 1 017 защитени територии, които обхващат приблизително 5.27 % от територията на страната. Съгласно чл. 4 ал. 1 от Закона за защитените територии, защитените територии са предназначени за опазване на биологичното разнообразие в екосистемите и на естествените процеси, протичащи в тях, както и на характерни или забележителни обекти на неживата природа и пейзажи.

ЗЗТ определя 6 категории защитени територии, съобразени със съвременните международни изисквания и критерии (категориите на IUCN): резервати (55), национални паркове (3), природни забележителности (344), поддържани резервати (35), природни паркове (11), защитени местности (569). Защитените територии и ефективното им опазване допринасят за изпълнението на изискванията на редица международни конвенции и споразумения, по които България е страна.

Разпределението им по категории е както следва:

* Национални паркове – 3, с площ 150 362,3 ха;
* Природни паркове – 11, с площ 256 441,4 ха;
* Резервати – 55, с площ 77 064,9 ха;
* Поддържани резервати – 35, с площ 4 520,9 ха;
* Защитени местности – 569, с площ 79 391,7 ха;
* Природни забележителности – 344, с площ 16 819,4 ха.

Режимите за опазване и управление на защитените територии се определят със заповедта им за обявяване и с плана за управление. Много малка част от защитените територии имат изготвени и утвърдени планове за управление, други планове за управление са на етап утвърждаване. Голяма част от защитените територии нямат планове за управление.

***Други консервацонно значими природни територии***

ДЕО ще разгледа и други консервационно значими природни територии като Орнитологично важни места, Корине места, Рамсарски места, Биосферни резервати и др. важни за опазване на биологичното разнообразие природни територии.

***Състояние и заплахи***

България се нарежда на едно от първите места в Европа по % от националната територия, включена в мрежата Натура 2000, което се дължи на запазеното биологично разнообразие.

Част от защитените зони по Директива 92/43/ЕИО нямат заповеди за обявяване, което създава проблем с опазването на видовете и природните местообитания, предмет на опазване в защитените зони. Наред с това имаме много малък брой утвърдени и действащи планове за управление на защитени територии и защитени зони. В някои случаи антропогенният натиск върху природните територии води до загуба на територии, безпокойство, фрагментация, нарушаване на биокоридори и като цяло до загуба на биологично разнообразие.

*В Доклада за екологична оценка подточката ще бъде разгледана по-подробно, в зависимост от конкретните предвиждания на програмата.*

##### ***Състояние на ландшафта***

Разработената класификационна ландшафтна система на страната включва 78 групи ландшафти, обединени в 30 подтипа, 13 типа и 4 класа, или:

* Клас Равнини - включва 4 типа, 9 подтипа, 16 групи;
* Клас Междупланински равнино-низинни - включва 2 типа, 2 подтипа, 10 групи;
* Клас Котловинни - включва 2 типа, 4 подтипа, 12 групи;
* Клас Планински - включва 5 типа, 15 подтипа, 40 групи.

По възприетата методика на територията на страната са определени 4 области, 24 подобласти и 127 ландшафтни райони.

Различните елементи на транспортната система се групират в транспортни коридори. Частта от територията, тангираща с международните коридори се определя като Зона на влияние имаща пряк контакт с транспортния коридор:

* *директна зона на влияние* – обхваща територии, формиращи ивици с ширина от 3 до 15 км от двете страни на линейните елементи;
* *индиректна зона на влияние* - обхваща територии, формиращи ивици с ширина над 15 км от двете страни на линейните елементи;

Разширената зона на влияние на транспортните коридори е цялата територия на съответната община, тангираща със съответния коридор.

Състоянието и потенциала на природните условия и ландшафтната среда са фактор за изграждане на елементите на техническата инфраструктура.

Експлоатацията и развитието на пътната мрежа са свързани и със ситуацията на населените места, производителния капацитет на територията, зоните за отдих и туризъм.

*Транспортната подсистема* е най-голям консуматор на земя. Пътищата, и ж.п. линиите формират т.н. „линеарни ландшафти” със собствено съдържание и специфика.

Транспортните инфраструктурни обекти са свързани с промени в ландшафтните доминанти. Визуалните нарушения и зрителното въздействие донякъде са относителни.

*Въздушния транспорт* – имат специфични техническите изисквания за осигуряване на безопасността на полетите и оформянето на ландшафта е съобразено с отражението на летищните комплекси върху съседните територии. Най-сериозни са шумовите замърсявания. Извън границите на охраняемата зона ландшафтът запазва своите функции и характер, а оформянето на прилежащите пространства с растителност редуцира в максимални граници вредното въздействие.

*В Доклада за ЕО ще бъде направена подробна характеристика на състоянието на ландшафта към момента и връзката със състоянието на развитието на транспортната инфраструктура и транспортния трафик към момента.*

##### ***Състояние на материалните активи***

Материалните активи се разделят на дълготрайни и краткотрайни. За сектор „транспорт“ основни материални активи са:

* ДМА – земи, сгради, машини, инфраструктурни съоръжения и оборудване, транспортни средства, стопански инвентар;
* КМА - суровини, материали, горива.

В доклада за ЕО ще се представят данни за общото състояние на ДМА по видове транспорт:

* Състояние на ДМА в железопътния транспорт;
* Състояние на ДМА в пътния транспорт;
* Състояние на ДМА в морския и вътрешно-воден транспорт;
* Състояние на ДМА във въздушния транспорт;
* Състояние на ДМА в интермодалния транспрот.

*Освен общото състояние на ДМА, в Доклада за екологична оценка ще бъдат разгледани и установените слаби страни на ДМА по различните видове транспорт, имащи отношение и към опазването на околната среда и човешкото здраве.*

##### ***Културно-историческо наследство, включително архитектурно и археологическо наследство***

Съгласно чл. 2, ал. 1 от Закона за културното наследство (ЗКН, ДВ бр. 19/2009г. с изм. и доп.), културното наследство обхваща нематериалното и материалното недвижимо и движимо наследство като съвкупност от културни ценности, които са носители на историческа памет, национална идентичност и имат научна или културна стойност. Недвижимото културно наследство обхваща културни ценности, които са трайно закрепени към земята, включително под водата, както и прилежащата им среда. Културна ценност е нематериално или материално свидетелство за човешко присъствие и дейност, природна даденост или феномен, което е от значение за индивида, общността или обществото и има научна или културна стойност.

Опазването на културното наследство е базисно условие за устойчивото развитие на териториите и на човешкия фактор предвид неговите ценностни характеристики, неговото културно и познавателно значение за историческия процес на формирането и развитието на европейската цивилизация, и не на последно място, предвид неговия неразвит потенциал за устройство на територията и пространствата по стандартите на устойчивото развитие на средата за оказване на силно стимулиращо въздействие върху развитието на останалите функционални системи (обитаване, труд, отдих, комуникации, транспорт, и пр.) и за развитие на ефективен културен туризъм.

Общите характеристики на българското културно наследство, развило се в условията на специфичната му териториално-пространствена среда, са:

– Видово, типово, хронологично и естетическо разнообразие на формите, средата и условия на развитие, възможности за многостранна оценка и значение за регионални и национални историко-културни процеси, оценка на възможностите за национални и интернационални (в балкански и европейски контексти);

– Констатирано е изключително разнообразие във външната форма, смесване и преплитане на явления от различни исторически епохи, което от една страна е следствие от устойчиво селищно и еко-съобразно обитаване, използване на природни даденост и ресурси; разполагане на естествен кръстопът между различни природни и географски зони;

– Разнообразието на външни прояви е изключително разнообразно. То се проявява в различна съвременна среда: в обитавана (трайно урбанизирана) съвременна среда, урбанизирането (индустриализирането) на нови площи, земеделски земи, усвояването на незасегнати до този момент терени, горски фонд, в акваторията.

Недвижимото културно наследство се класифицира като: обекти със световно значение (в листата на ЮНЕСКО), с национално значение (всички резервати, независимо дали са в градска или извънградска среда), с местно значение. Новорегистрираните недвижими културни ценности автоматично получават статут „с национално значение“ до провеждане на специална комисия за определяне на статут и терен.

В България има разработен единен регистър на НКЦ към НИНКН, специализирана структура на Министерство на културата. Регистърът се актуализира ежегодно, при провеждане на съответните регистрационни и инспекционни дейности. Той е за служебно ползване и за него не се публикуват периодични данни. Другата съществуваща база с данни е изградена в рамките на Автоматизирана информационна система „Археологическа карта на България“, която представлява научен проект, свързан с регистриране на НКЦ (археологически обекти). Научно е развиван, ръководен и администриран от Националния археологически музей към Българската академия на науките. Той обслужва държавни, обществени, общински институции и граждани. Третата база с данни се поддържа на териториален принцип от Регионалните исторически музеи.

*Предвид значимостта на културното наследство и потенциалната възможност за неговото засягане, в Доклада за екологична оценка този аспект ще бъде разгледан подробно.*

##### ***Състояние по отношение на вредните физични фактори***

За ограничаване на вредното въздействие на шума в околната среда се прилага *Директива 2002/49/ЕО от 25.06.2002 г. за оценка и управление на шума в околната среда*.

Основните изисквания на Директива 2002/49/ЕО са въведени в националното ни законодателство чрез *Закона за защита от шума в околната среда* и подзаконовата нормативна уредба към него.

В *Наредба № 6 от 26.06.2006 г. за показателите за шум в околната среда, отчитащи степента на дискомфорт през различните части на денонощието, граничните стойности на показателите за шум в околната среда, методите за оценка на стойностите на показателите за шум и вредните ефекти от шума върху здравето на населението*, е определен основния показател за оценка на шумовото въздействие – еквивалентно ниво на шум Leq, dBA за трите периода от денонощието дневен (07:00-19:00 ч.), вечерен (19:00 – 23:00 ч.), нощен (23:00 – 07:00 ч.).

Граничните стойности на нивата на шума в различните територии и устройствени зони в урбанизираните територии и извън тях са регламентирани в Наредба № 6 и са посочени в следващата таблица:

***Таблица№ 2.1.14-1 Граничните стойности на нивата на шума в различните територии и устройствени зони в урбанизираните територии и извън тях***

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Територии и устройствени зони в урбанизирани територии и извън тях** | **Еквивалентно ниво на шума *dB(A)*** | | |
|  | **ден** | **вечер** | **нощ** |
| Жилищни зони и територии | 55 | 50 | 45 |
| Централни градски части | 60 | 55 | 50 |
| Територии, подложени на въздействието на интензивен автомобилен трафик | 60 | 55 | 50 |
| Територии, подложени на въздействието на релсов железопътен и трамваен транспорт | 65 | 60 | 55 |
| Територии, подложени на въздействието на авиационен шум | 65 | 65 | 55 |
| Производствено-складови територии и зони | 70 | 70 | 70 |
| Зони за обществен и индивидуален отдих | 45 | 40 | 35 |
| Зони за лечебни заведения и санаториуми | 45 | 35 | 35 |
| Зони за научноизследователска и учебна дейност | 45 | 40 | 35 |
| Тихи зони извън агломерациите | 40 | 35 | 35 |
| Забележка: Граничната стойност на максималното ниво на шума при прелитане на летателно средство над определена територия е 85 dB(A) | | | |

Целта на Директива 2002/49/ЕО от 25.06.2002 г. е прилагането на общ подход от мерки и действия за избягване предотвратяване или намаляване на вредните въздействия от излагането на различните видове шум в околната среда, чрез картотекиране на шума и разработването на програми за действие на база получените резултати.

В изпълнение на ангажиментите на Република България по *Директива 2002/49/ЕО за оценка и управление на шума в околната среда* към настоящия момент са разработени стратегически шумови карти и Планове за действие към тях. СШК, изработени в съответствие с условията на директивата, са предназначени за глобална оценка на нивата на шум в дадена територия, предизвикани от различни източници и за представяне на предходната, настоящата и очакваната шумова ситуация. В тях е отразен броя на населението, жилищата, детските, учебните, лечебните, научноизследователските заведения и обществените сгради, които са изложени на различни нива на шумово натоварване. В плановете за действие са залегнали комплекси от конкретни мерки организационни и технически за ограничаване на шумовото въздействие, които следва да се изпълняват от съответните инстанции.

СШК се използват като основа за определяне на приоритетните проблеми при разработването на плановете за действие за намаляване на шумовото натоварване и са източник на информация за обществеността.

В изпълнение на Директива 2002/49/ЕО са разработени, одобрени и докладвани пред Европейската комисия, СШК и Планове за действие към тях за:

* агломерациите София, Пловдив, Варна, Русе, Бургас, Плевен, Стара Загора,
* за основните пътищата в България (с трафик над 6 000 000 преминавания годишно),
* за основните железопътни линии (с над 60 000 преминавания годишно)
* и за основните летища с над 50 000 самолетодвижения годишно (летище София).

Основни източници на шум в околната среда са:

* Транспортните потоци на автомобилния и релсов транспорт;
* Въздушен транспорт;
* Локални обекти – промишлени предприятия, депа за отпадъци, ПСОВ, паркинги, спортни площадки, работилници, търговски обекти, увеселителни заведения, сервизи за услуги и др.

Европейската агенция за околна среда поддържа база данни NOISE (*Noise Observation and Information service for Europe*), в която са включени данните от СШК, разработени от страните членки на ЕС. Анализът на данните показва, че за агломерациите в Европа (*вкл. България*) с изготвени СШК основен източник на наднормен шум е автомобилният транспорт.

*В Доклада за екологична оценка ще бъде направен подробен анализ на акустичната обстановка в страната, в т.ч. като резултат от състоянието на транспортната инфраструктура и трафика.*

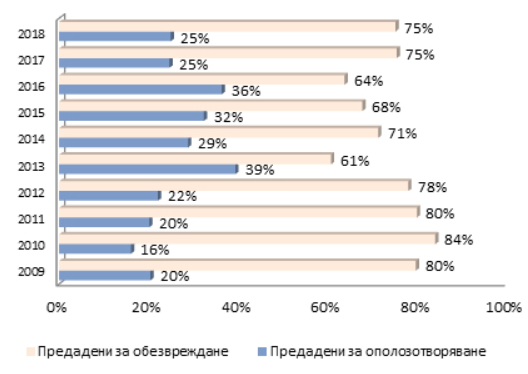
##### ***Състояние и управление на отпадъците***

Отпадъците се приемат като екологичен, социален и икономически проблем, а нарастващото потребление и „консуматорското“ поведение на обществото продължават да произвеждат големи количества отпадъци. Реалността е, че са необходими големи и разнородни усилия за предотвратяване на образуването им. Отпадъците представляват и загуба на материални ресурси (чрез метали и други материали, които могат да се рециклират), а в същото време имат и потенциал като енергийни източници. Предизвикателството пред управлението на отпадъците е голямо! Прилагането на дейностите по третиране на отпадъци като повторна употреба и рециклиране са благоприятни за околната среда, водещи до отклоняване на отпадъци от депата.

Съгласно *Националния доклад за състоянието и опазването на околната среда в Р България за 2018 г.* (последния приет доклад на заседание на Министерския съвет на 16.09.2020 г.), през 2018 г. се запазва положителната тенденция към подобряване на практиките при управление на отпадъците, като са постигнати националните цели за рециклиране на битови отпадъци, оползотворяване и рециклиране на отпадъци от опаковки и не на последно място са постигнати целите по рециклиране на масово разпространените отпадъци. Към момента, съгласно публикуваните данни на Евростат, у нас на човек се падат 215 кг рециклирани битови отпадъци и целта е това количество да расте (за 2017 г. този показател е 146 кг/човек).

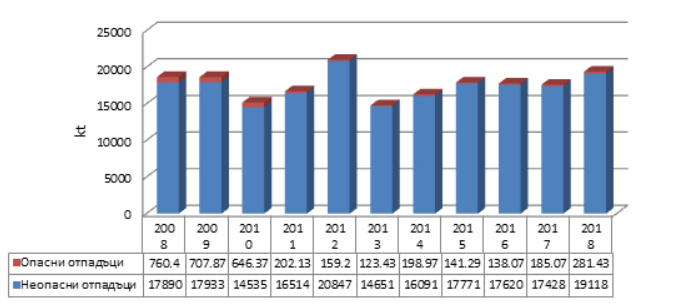
Налице е трайна тенденция към намаляване на количеството на битови отпадъци, които са функция както на производството, така и на потреблението. Количествата на отпадъците в селските райони не се регистрират. Тези отпадъци директно се използват в селското стопанство за храна, наторяване или за отопление на домакинствата. Няма причини да се очаква, че генерирането на битови отпадъци в Република България в следващите години ще се различава от общите световни тенденции. Очаква се морфологичният състав на битовите отпадъци да се променя в резултат на масово използване в бита на пластмасови и комбинирани опаковки за еднократна употреба, увеличаване на използването на метални опаковки, в частност алуминиеви за еднократна употреба, навлизане на напитки със стъклени бутилки за еднократна употреба, вноса на домакинска техника, електроника, автомобили и автомобилни гуми втора употреба и др., като се очаква повишаване на относителния дял на хартията, пластмасите и металите. Регионалното развитие, модернизирането и интегрирането на системите за управление на отпадъците подпомага изграждането на високоефективни съоръжения, които да произвеждат едновременно топлинна и електрическа енергия на базата на гориво, получено от негодни за рециклиране битови отпадъци. Намаляването, повторното използване, ремонтиране, рециклиране, оползотворяване и обезвреждане са съществено значение за една модерна, ефективна и устойчива система за управление на отпадъците.

Данните от доклада показват, че 25 % от предадените за третиране отпадъци са оползотворени, а 75 % от предадените за третиране отпадъци са обезвредени (в т.ч. депонирани).



**Фиг.2.1.15-1.** Дейности по третиране на отпадъци, източник НСИ

Общото количество на образувани отпадъци през 2018 г. (без образуваните отпадъци по икономически дейности от „Растениевъдство, животновъдство и лов; Спомагателни дейности; Горско стопанство; Рибно стопанство„ и „Добивна промишленост“) е 19399,43 kt (281,43 kt опасни и 19118 kt неопасни в т. ч 2862 kt битови).



**Фиг.2.1.15-2.** Образувани отпадъци по видове, kt, източник НСИ

Тенденцията при образуваните неопасни отпадъци, съгласно данните на НСИ е сравнително постоянна за предходните две години, но се забелязва увеличение в данните за 2018 г., видимо увеличение се наблюдава и при образуваните опасни отпадъци при икономическите дейности “Индустриални течни утайки” и „Химически отлагания и остатъци“. Подобряването по отношение на предотвратяване на образуването на отпадъците и управлението им принципно изисква действия през целия експлоатационен цикъл на продуктите, не само във фазата на излизането от употреба, т.е. на образуването на отпадъци. Редица фактори като проектиране на изделията и избор на вложените материали играят важна роля в определянето на срока на експлоатация на продуктите, повторното използване на части или рециклиране на образуваните след употребата отпадъци.

*В Доклада за екологична оценка ще бъде направена подробна характеристика на състоянието и управлението на отпадъците към момента на изработване на програмата.*

##### ***Опасни химични вещества и риск от големи аварии***

Към момента на територията на страната има 124 предприятия с нисък рисков потенциал и 85 с висок рисков потенциал по смисъла на глава седма, раздел първи на ЗООС.

Предвижданията на програмата не са свързани с употреба и съхранение на опасни химични вещества, съответно не биха могли да породят риск от големи аварии. В този смисъл ПТС не може да окаже въздействия, свързани със съхранението и употребата на ОХВС.

Налице е възможност, трасетата по представените индикативни проекти, да преминават в близост до такива съществуващи предприятие. Поради това, с оглед недопускане на конфликт между трасетата на бъдещите сухоземни транспортни артерии и наличните предприятия с рисков потенциал, *в доклада за екологична оценка ще бъде направен анализ за наличието на такива предприятия в обхвата на индикативните трасетата и съответно за възможността за поява на потенциални въздействия.*

##### ***Здравно състояние на населението***

*Здравословното състояние и здравният статус на населението* е интегрален показател за социално-икономическото развитие на страната, качеството на живота на населението и качеството на развитие на човешкия капитал. Едновременното въздействие на значителен брой фактори като: пол, възраст, образование, трудова заетост и условия на труд, местоживеене, здравна култура, здравни традиции и нагласи, състояние на здравната система и степен на развитие на условия за равен достъп до здравни услуги за всички, определят характера на общия здравен статус на населението.

*В Доклада за екологична оценка на проекта на ПТС ще бъде направен* ***анализ на текущото състояние по основните демографски показатели*** *(раждаемост, смъртност, естествен прираст, детска смъртност, заболеваемост) на населението.*

*Рисковите фактори за населението и здравето на хората* условно могат да бъдат анализирани в три групи (съгласно начина им на разглеждане в Годишните доклади на министъра за здравеопазването за състоянието на здравето на гражданите и изпълнение на Националната здравна стратегия - последният такъв доклад е одобрен м. април, 2020 г. и се отнася за 2018 г.):

*В Доклада за екологична оценка ще бъде направен анализ на състоянието по отношение на рисковите фактори за човешкото здраве и населението, свързани с развитието и състоянието на транспортната инфраструктура и транспортния трафик.*

### **Евентуално развитие на околната среда без прилагането на ПТС 2021-2027 г.**

*Въз основа на подробната характеристика на аспектите на околната среда в т. 2.1, която ще бъде разработена в доклада за ЕО, в т.2.2. ще бъде направен анализ на евентуално развитие на аспектите на околната среда, в т.ч. по отношение на човешкото здраве, без прилагането на ПТС 2021-2027 г. (по този начин ще бъде оценено въздействието на „нулевата алтернатива“, т.е. отказ от реализиране на ПТС 2021-2027 г.). Ще бъде използвана следната примерна таблична форма:*

|  |  |
| --- | --- |
| ***Компоненти и фактори на околната среда*** | ***Развитие без прилагане на ПТС 2021-2027 г.*** |
|  |  |

## ***Характеристика на околната среда за територии, които вероятно ще бъдат значително засегнати с реализацията на ПТС 2021-2027 г.***

*Въз основа на характеристиката на аспектите на околната среда към момента (която ще бъде направена в т.2 на доклада да ЕО), както и на предвижданията на ПТС 2021-2027 г., в тази точка ще бъде обърнато внимание на онези територии, които ще са най-значително засегнати от програмата. Ще бъдат подробно разгледани чувствителни територии като защитени зони от екологичната мрежа „Натура 2000”, населени места и други обекти, подлежащи на здравна защита, санитарно-охранителни зони около водоизточници, зони с риск от наводнения и др.*

## ***Съществуващи екологични проблеми, установени на различно ниво, имащи отношение към ПТС 2021-2027 г., включително отнасящите се до райони с особено екологично значение, като защитените зони по Закона за биологичното разнообразие***

|  |
| --- |
| *В точката ще бъдат описани съществуващите екологични проблеми в страната, установени на различно ниво, имащи отношение към ПТС 2021-2027 г. Ще бъде направен анализ на връзката между екологичните проблеми и предвижданията на програмата, съответно – изводи дали ПТС 2021-2027 г. води до подобряване на екологичната обстановка, или до влошаване и задълбочаване на съществуващи екологични проблеми и/или възникване на нови такива.* |

## ***Цели на опазване на околната среда на национално и международно равнище, имащи отношение към ПТС 2021-2027 г. и начин, по който тези цели и всички екологични съображения са взети под внимание при изготвянето на програмата***

*В тази точка ще бъде направен анализ на стратегиите, плановете и програмите, които поставят цели по опазване на околната среда на национално и международно равнище, които имат отношение към ПТС 2021-2027 г. Въз основа на анализа, ще бъдат направени изводи за начина и степента, в които в програмата тези цели и екологични съображения са взети предвид, и при необходимост ще бъдат предложени промени в обхвата на програмата с цел постигане на съответствие и предотвратяване на противоречията с целите по опазване на околната среда.*

## ***Вероятни значителни въздействия върху околната среда и човешкото здраве, в т.ч. трансгранични въздействия върху околната среда на други държави***

*Тъй като ПТС е стратегически документ, оценката на вероятните значителни въздействия върху околната среда и човешкото здраве ще бъде разделена на две нива на подробност:*

### **6.1. Стратегическо ниво на въздействие**

*На това ниво ще бъде извършена оценка на въздействието на избраните приоритети, специфични цели и допустими дейности по програмата.*

### **6.2. Въздействие на ниво „идентифицирани проекти“**

*Оценката ще бъде извършена по следния начин:*

* *Оценка на въздействията на всеки идентифициран проект върху околната среда и човешкото здраве, в т.ч. определяне на вида (преки, косвени, вторични, кумулативни, едновременни, обратими, необратими, краткосрочни, дългосрочни, постоянни, временни, положителни, отрицателни, кумулативни), и значимостта на въздействията;*
* *За проектите, за които има приключила процедура по ОВОС и ОС ще бъдат ползвани резултатите от докладите за ОВОС, в т.ч. постановените от компетентния орган по околна среда решения;*
* *За проектите, за които няма проведена процедура по ОВОС, оценката ще е в подробност, съответстваща на наличната, предоставена от възложителя, информация за проекта;*
* *Оценката на ниво „проекти“ ще бъде извършена за всеки проект поотделно, в следната матрица (като се ползва описаната по-долу легенда за оценка на значимостта на въздействията):*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ***Компоненти и фактори на средата*** | ***Описание на очакваното въздействие по вид и същност*** | ***Оценка на значимостта на въздействието*** |
| *На отделни редове ще бъдат изброени компонентите и факторите на околната среда* | *Текстово описание на видовете въздействия, които се очакват върху съответния компонент/по отношение на съответния фактор на околната среда* | *Текстово описание и степенуване на значимостта на въздействието съгласно легендата за оценка на значимостта на въздействията* |

* *Под всяка таблица ще бъде направен обобщен извод за въздействието на проекта върху околната среда.*

*Легенда за определяне на значимостта на въздействието:*

|  |  |
| --- | --- |
| ***Оценка*** | ***Въздействие*** |
| *++* | *Значително положително* |
| *+* | *Незначително положително* |
| *0* | *Неутрално. Без промяна спрямо съществуващото положение* |
| *-* | *Незначително отрицателно* |
| *- -* | *Значително отрицателно* |
| *?* | *Неизвестно (въздействие, което на настоящото ниво на подробност на предвижданията на ПТС не може да бъде оценено – липсват данни, подробност и др.)* |

### **6.3. Вероятност от значително въздействие на проекта на ПТС 2021-2027 г. върху околната среда, в т.ч. човешкото здраве, на територията на други държави**

*В подточка 6.3 ще се оцени евентуалното трансгранично въздействие на ПТС 2021-2027 г. върху околната среда и човешкото здраве на територията на други държави.*

В изпълнение на указанието по т. III.2 на писмо на МОСВ с изх.№ ЕО-29/15.10.2020 г. при изготвяне на заданието за определяне на обхвата и съдържанието на екологичната оценка да бъде разгледана и вероятността при прилагането на ПТС 2021-2027 г. да се очаква значително въздействие върху околната среда на територията на други държави:

ПТС 2021-2027 г. се разработва за територията на Република България, като идентифицираните проекти също ще се изпълняват в рамките на териториалните граници на държавата.

* ***По Приоритет 1 гранични райони засягат следните проекти***:
  + Операция със стратегическо значение 3 **„Изграждане на жп връзка между България и Северна Македония“**, по която се предвижда изграждане на железопътна инфраструктура от гара Гюешево до границата с Република Северна Македония – изготвен е идеен проект, в процес на изготвяне е технически проект. Няма проведена процедура по ОВОС и ОС. Въз основа на характера на дейността, на този етап, идентифицирането на вида, големината, обхвата и значимостта на потенциалните въздействия върху компонентите и факторите на околната среда, както и върху човешкото здраве показва, че не може да се очаква значително отрицателно въздействие върху територията на съседната държава.

**На ниво ПТС очакваното въздействие от реализирането на проекта е положително, свързано с:** принос към преразпределяне на транспортния трафик от автомобилен към железопътен транспорт, въдещо до ограничаване на емисиите на вредни вещества в атмосферния въздух, ограничаване на емисиите на парникови газове, повишаване на безопасността и комфорта на пътуване, намаляване на задръстванията, постигане на съответствие с препоръките на ЕК, изпълнение на ЦП 3 от Проекта на Общ Регламент.

* + Проект, предмет на мултикритериалния анализ *1. Модернизация на железопътната линия Радомир – Гюешево* – предвижда модернизиране на железопътната инфраструктура от км 1+334,225 на приемно здание гара Радомир до км 76+400, включваща гара Гюешево - изготвен е идеен проект, в процес на изготвяне е технически проект. Няма проведена процедура по ОВОС и ОС. Въз основа на характера на дейността, на този етап, идентифицирането на вида, големината, обхвата и значимостта на потенциалните въздействия върху компонентите и факторите на околната среда, както и върху човешкото здраве показва, че не може да се очаква значително отрицателно въздействие върху територията на съседната държава.

**На ниво ПТС очакваното въздействие от реализирането на проекта е положително, свързано с:** принос към подобряване на състоянието на железопътната инфраструктура, което ще доведе до преразпределяне на транспортния трафик от автомобилен към железопътен транспорт, въдещо до ограничаване на емисиите на вредни вещества в атмосферния въздух, ограничаване на емисиите на парникови газове, повишаване на безопасността и комфорта на пътуване, намаляване на задръстванията, постигане на съответствие с препоръките на ЕК, изпълнение на ЦП 3 от Проекта на Общ Регламент.

* + Проект, предмет на мултикритериалния анализ *3.* ***Модернизация на жп връзка между България и Сърбия в участъка Драгоман – граница с Република Сърбия*** *–* предстои възлагане на проектиране. Няма проведена процедура по ОВОС, като на база наличната информация Модернизацията на жп връзката между България и Сърбия в участъка Драгоман – Сръбска граница, включва:
    - Ново еднопътно скоростно трасе, електрифицирано от РП Алдомировци Запад км 35+831.24 до граница с Република Сърбия при км 59+106;
    - Нова гранична (Шенгенска) гара Калотина Запад;
    - Модернизиране на съществуващата железопътната инфраструктура от км 42+537 след гара Драгоман до км 53+088 преди източна гърловина на гранична гара Калотина Запад;
    - Въвеждане на системата SCADA;
    - Модернизация на осигурителната техника и телекомуникационните системи в гарите, чрез внедряване на ERTMS (ETCS и GSM-R Voice);
    - Въвеждане на системи за пожароизвестяване и видео наблюдение в тунели, контролирани от Централен диспечерски пункт в София.

Въз основа на характера на дейността, на този етап, идентифицирането на вида, големината, обхвата и значимостта на потенциалните въздействия върху компонентите и факторите на околната среда, както и върху човешкото здраве показва, че не може да се очаква значително отрицателно въздействие върху територията на съседната държава.

**На ниво ПТС очакваното въздействие от реализирането на проекта е положително, свързано с:** подобряване състоянието на жп инфраструктурата, принос към преразпределяне на транспортния трафик от автомобилен към железопътен транспорт, въдещо до ограничаване на емисиите на вредни вещества в атмосферния въздух, ограничаване на емисиите на парникови газове, повишаване на безопасността и комфорта на пътуване, намаляване на задръстванията, постигане на съответствие с препоръките на ЕК, изпълнение на ЦП 3 от Проекта на Общ Регламент.

* ***По Приоритет 2 няма идентифицирани проекти, които да засягат гранични райони***
* ***По Приоритет 3 граничен район засяга единствено проект* 5.2. Развитие на жп възел Русе,** тъй като границите на железопътния възел са пост 3 на г. Русе и Гюргево-север (граница с Р. Румъния). Приблизителната дължина на жп линията на територията на възела - 31,6 км. Предстои възлагане на проектиране.

Според наличната към момента информация проектът цели подобряване на техническите параметри на железопътната инфраструктура и внедряване на нови системи за сигнализация и телекомуникация, подобряване комфорта на пътуване и пропускливостта на железопътния транспорт, което предполага положително въздействие в сравнение със съществуващото към момента, свързано с подобряване на състоянието на съществуващата инфраструктура, повишаване на безопасността. Отрицателни въздействия са възможни за периода на строителството, свързани с повишени нива на шум и прах в атмосферния въздух, дискомфорт за близко разположените обекти, подлежащи на здравна защита. Въздействието е напълно обратимо, временно, не се засягат изцяло нови територии, съответно се предполага че същото ще бъде незначително. Периодът на експлоатация е свързан с положително въздействие, спрямо въздействието в момента, в резултат на подобрената инфраструктура, която ще е източник на по-ниски нива на шум и ще е с повишена безопасност, като не се очакват значителни въздействия.

* ***По Приоритет 4 в граничния район с Румъния*** са идентифицирани проекти от страна на потенциалните бенефициенти ИАППД и ДППИ – дейностите ще бъдат реализирани в съществуващи пристанища на българска територия, към момента няма изготвени проекти. Предвид това, че проектните идеи са насочени предимно към закупуване на оборудване и поддръжка на наличните брегови съоръжения, на този етап, не биха могли да се идентифицират по вид, големина, обхват и значимост такива потенциални въздействия върху компонентите и факторите на околната среда, както и върху човешкото здраве, които да доведат до възникване на значително отрицателно въздействие върху водите и територията на Република Румъния. Аналогични реализирани инвестиции не са показали потенциал за трансгранично въздействие.

**На ниво ПТС очакваното въздействие от реализирането на тези идеи би било положително, тъй като е свързано с:** подобряване състоянието на оборудването и маркировката по река Дунав, принос към осигуряване на безопасността и подобряване на навигацията, подобряване на информационната обезпеченост и сигурност.

### **6.4. Обобщения за въздействието на ПТС 2021-2027 г.**

*Въз основа на анализите и оценките, извършени в подточки 6.1, 6.2 и 6.3 ще бъдат направени обобщения за въздействието на ПТС 2021-2027 г. върху околната среда и здравето на хората.*

## ***Мерки, предвидени за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно компенсиране на неблагоприятните последствия от осъществяването на ПТС 2021-2027 г. върху околната среда и човешкото здраве***

*На база на резултатите от извършените в предходната точка анализи и оценки на предполагаемото въздействие върху околната среда и човешкото здраве в резултат на реализирането на ПТС 2021-2027 г., ще бъдат предложени мерки за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно компенсиране на неблагоприятните последствия от осъществяването на програмата върху околната среда и човешкото здраве.*

*Мерките ще бъдат мотивирани, в т.ч. и по отношение на очакваните резултати от прилагането им. Същите ще бъдат представени като:*

*- мерки за отразяване в окончателния вариант на програмата;*

*- мерки за изпълнение при прилагане на програмата.*

*При предлагането на мерките ще бъдат съобразени и получените резултати от етапите на провеждане на консултации по време на изготвяне на доклада за ЕО.*

## ***Мотиви за избор на разгледаните алтернативи***

*Предоставеният от Възложителя първи проект на ПТС 2021-2027 г. не съдържа алтернативи. Предвид началния стадий на изготвяне на програмата, е възможно на по-късен етап идентифициране на други алтернативи и варианти, които също ще бъдат анализирани по отношение на тяхното въздействие върху околната среда и здравето на хората.*

|  |
| --- |
| *В точката ще бъде направено сравнение на наличните към момента на изготвянето му алтернативи, в т.ч. „нулевата алтернатива”, ако такива бъдат предвиден в следващите етапи на изготвяне на ПТС 2021-2027 г.* |

## ***Методи за извършване на екологичната оценка, използвана нормативна база и документи и трудности при събиране на необходимата за това информация***

*Основни* ***методически документи****, които ще бъдат ползвани са указания и методики на Европейската комисия за стратегическа екологична оценка, публикувани на интернет страницата на Комисията и на интернет страницата на Министерство на околната среда и водите:*

* Ръководство за екологична оценка на планове и програми в България, 2002 г.;
* Ръководство на Европейската комисия за прилагането на Директива 2001/42/ЕС относно оценката на последиците на някои планове и програми върху околната среда;
* Ръководство за интегриране на изменението на климата и биоразнообразието в стратегическата екологична оценка (Guidance on Integrating Climate Change and Biodiversity into Strategic Environmental Assessment), 2013 г., публикувано на интернет страницата на Европейската комисия;
* Ресурсно ръководство за подпомагане прилагането на Протокола за стратегическа екологична оценка, 2011 – ИКЕ-ООН.

*Основни* ***нормативни актове****, които ще бъдат съобразени при изготвяне на доклада за ЕО са:*

* Закон за опазване на околната среда;
* Закон за биологичното разнообразие;
* Закон за управление на отпадъците;
* Закон за чистотата на атмосферния въздух;
* Закон за ограничаване изменението на климата;
* Закон за водите;
* Закон за защита на растенията;
* Закон за почвите;
* Закон за защита от шума в околната среда;
* Закон за защитените територии;
* Закон за опазване на земеделските земи и Правилник за прилагането му;
* Закон за културното наследство;
* Закон за защита при бедствия;
* Закон за устройство на територията;
* Закон за горите;
* Закон за здравословни и безопасни условия на труд;
* Закон за здравето;
* Наредба за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми;
* Наредба за условията и реда за извършване на оценка на съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони;
* Други подзаконови нормативни актове в областта на биологичното разнообразие, отпадъците, въздуха, водите, почвите, шума и др.

*Като* ***източници на информация*** *ще бъдат използвани:*

* Статистически данни, доклади и бюлетини на МЗ, БДУВ, РИОСВ, НСИ и ИАОС;
* Национален доклад за състоянието и опазването на околната среда (най-актуалният към момента на изготвяне на доклада за ЕО), ИАОС;
* Стратегии, планове и програми, имащи отношение към ПТС 2021-2027 г.;
* Стратегии, планове и програми на национално и международно (европейско) ниво, поставящи цели по опазване на околната среда;
* Литературни източници на информация за компонентите и факторите на околната среда (климатични фактори, геология, хидрология, ландшафт, растителност, животински свят и др.).

За изготвяне на настоящото задание е използвана следната **документация**:

* Първи проект на Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.;
* Нормативна база за разработване на програмите за програмен период 2021-2027 г.;
* Писмо с изх. № ЕО-29/15.10.2020 г. на Министъра на околната среда и водите;
* Друга документация, предоставена от Дирекция „Координация на програми и проекти“ към МТИТС и бенефициентите по програмата.

**Литература флора:**

* Бондев, И. 2002. Геоботаническо райониране. – В: Копралев, И. (ред.), География на България. Физическа и социално-икономическа георграфия. с. 336-352. ФорКом, София.
* Ганева, А., Начева, Р. 2005. Мъховата флора на България: съвременно състояние на проучване, опазване и рационално използване. – В: Петрова, А. (ред.), Съвременно състояние на биоразнообразието в България – проблеми и перспективи. с. 69-74. Българска платформа за биоразнообразие, МОСВ, София.
* Петрова, А., Владимиров, В., Димитрова, Д., Иванова, Д. 2005. Съвременно състояние на биоразнообразието на папратовидни и семенни растения в България. – В: Петрова, А. (ред.), Съвременно състояние на биоразнообразието в България – проблеми и перспективи. с. 75-104. Българска платформа за биоразнообразие, МОСВ, София.
* Русакова, В. 2015. Природните местообитания като елемент от биологичното разнообразие на България. В: Бисерков, В. и др. (ред.). Червена книга на Република България. Том 3. Природни местообитания. МОСВ-БАН.
* Walter, K.S. & Gillett, H.J. (eds). 1998. 1997 IUCN Red List of Threatened Plants. IUCN, The World Conservation Union, Gland & Cambridge.

*Ще бъдат разгледани и техническите недостатъци и липсата на ноу-хау при набавянето на информация.*

## ***Мерки във връзка с наблюдението по време на прилагането на ПТС 2021-2027 г.***

*Съобразно резултатите и изводите от прогнозите за въздействие върху околната среда и човешкото здраве в резултат на прилагането на ПТС 2021-2027 г., ще бъдат препоръчани мерки, въз основа на които да се извършва наблюдението и контролът на въздействието върху околната среда и човешкото здраве в резултат на прилагането на програмата. Мерките ще съдържат измерими индикатори, по чиято стойност ще се определя наличието или липсата на значително въздействие върху околната среда и човешкото здраве при прилагането на програмата.*

## ***Заключение на екологичната оценка***

*Въз основа на резултатите от прогнозите, които ще бъдат направени в Доклада за ЕО, както и получените становища по време на процедурата по ЕО, екипът от експерти ще направи своето заключение относно предполагаемото значително въздействие на ПТС 2021-2027 г. върху околната среда и човешкото здраве.*

## ***Справка за резултатите от проведените консултации в процеса на изготвяне на ПТС 2021-2027 г. и извършване на екологичната оценка***

*В точката ще бъдат описани всички получени в хода на процедурата по екологична оценка становища, както и начина им на отразяване в Доклада за екологична оценка и мотивите за това.*

## ***Нетехническо резюме на екологичната оценка***

*Като отделно приложение към Доклада за ЕО ще бъде изготвено нетехническо резюме, в което ще бъде представена съкратена информация по основните раздели на Доклада за ЕО, несъдъжаща технически термини, при спазване на разпоредбата на чл.17, ал.3 от Наредбата за ЕО.*

## ***Приложения към доклада за екологична оценка***

* Табличен списък на експертите и ръководителя изготвили доклада за ЕО, в който всеки експерт удостоверява с подпис разработените от него раздели на доклад;
* Собственоръчно подписани декларации съгласно изискванията на чл. 16, ал. 1 от Наредбата за ЕО;
* Копия на всички постъпили становища в резултат на консултациите;
* Под формата на самостоятелно приложение ще бъде изготвено и представено нетехническо резюме на доклада за екологична оценка, изготвено на достъпен за обществеността език, в обем не по-малък от 10 на сто от обема на доклада. Освен текстовата част резюмето ще съдържа необходимите и налични нагледни материали (карти, снимки, схеми);
* Други приложения, свързани с екологичната оценка на ПТС 2021-2027 г. (при необходимост).