**НЕТЕХНИЧЕСКО РЕЗЮМЕ**

**НА**

**ДОКЛАД ЗА ЕКОЛОГИЧНА ОЦЕНКА**

**на проекта на ПРОГРАМА**

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

***(допълнен и коригиран с резултатите и получените становища от проведените консултации и общественото обсъждане по чл. 20 от Наредбата за реда и условията за извършване на екологична на планове и програми )***



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

**Април, 2021 г.**

**Съдържание**

[**Въведение** 6](#_Toc63685560)

[**Информация за контакт с възложителя** 7](#_Toc63685561)

[***Име, ЕГН, местожителство, гражданство на Възложителя – физическо лице, седалище и единен идентификационен номер на юридическото лице*** 7](#_Toc63685562)

[***Пълен пощенски адрес*** 7](#_Toc63685563)

[***Телефон, факс, Е-mail*** 7](#_Toc63685564)

[***Лице за контакти*** 7](#_Toc63685565)

[**1. Описание на съдържанието на основните цели на ПТС и връзка с други съотносими планове и програми** 8](#_Toc63685566)

[**1.1. Основания за изготвяне на ПТС** 8](#_Toc63685567)

[**1.2. Основни цели, структура и съдържание на ПТС** 8](#_Toc63685568)

[**1.2.1. Първи вариант на ПТС 2021-2027 г.** 8](#_Toc63685569)

[**1.2.2. Втори вариант на ПТС 2021-2027 г.** 20](#_Toc63685570)

[**1.3. Алтернативи за ПТС** 28](#_Toc63685571)

[**1.4. Връзка на ПТС с други съотносими планове, програми и стратегии** 41](#_Toc63685572)

[**2. Текущо състояние на околната среда и евентуално развитие без прилагането на ПТС 2021-2027 г.** 42](#_Toc63685573)

[**2.1. *Текущо състояние на околната среда*** 42](#_Toc63685574)

[**2.1.1. Характеристика на климата и климатични изменения** 42](#_Toc63685575)

[**2.1.2. Състояние на атмосферния въздух** 43](#_Toc63685576)

[**2.1.3. Състояние на повърхностните води** 43](#_Toc63685577)

[**2.1.4. Състояние на подземните води** 44](#_Toc63685578)

[**2.1.5. Състояние на земните недра** 44](#_Toc63685579)

[**2.1.6. Състояние на почвите и земеползването** 44](#_Toc63685580)

[**2.1.7. Състояние на растителността** 44](#_Toc63685581)

[**2.1.8. Състояние на животинския свят** 45](#_Toc63685582)

[**2.1.9. Защитени зони по смисъла на ЗБР** 45](#_Toc63685583)

[**2.1.10. Защитени територии по смисъла на ЗЗТ** 45](#_Toc63685584)

[**2.1.11. Състояние на ландшафта** 45](#_Toc63685585)

[**2.1.12. Състояние на материалните активи** 45](#_Toc63685586)

[**2.1.13. Културно-историческо наследство, включително архитектурно и археологическо наследство** 45](#_Toc63685587)

[**2.1.14. Състояние по отношение на вредните физични фактори** 46](#_Toc63685588)

[**2.1.15. Състояние и управление на отпадъците** 46](#_Toc63685589)

[**2.1.16. Опасни химични вещества и риск от големи аварии** 46](#_Toc63685590)

[**2.1.17. Здравно състояние на населението** 46](#_Toc63685591)

[**2.2. *Евентуално развитие на околната среда без прилагането на ПТС 2021 - 2027 г***. 48](#_Toc63685592)

[**3. Характеристика на околната среда за територии, които вероятно ще бъдат значително засегнати с реализацията на ПТС 2021-2027 г.** 48](#_Toc63685593)

[**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** 55](#_Toc63685594)

[**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** 64](#_Toc63685595)

[**6. Вероятни значителни въздействия върху околната среда и човешкото здраве, в т.ч. трансгранични въздействия върху околната среда на други държави** 64](#_Toc63685596)

[**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** 76](#_Toc63685597)

[**8. Мотиви за избор на разгледаните алтернативи** 84](#_Toc63685598)

[**9. Методи за извършване на екологичната оценка, използвана нормативна база и документи и трудности при събиране на необходимата за това информация** 85](#_Toc63685599)

[**10. Мерки във връзка с наблюдението по време на прилагането на ПТС 2021-2027 г.** 85](#_Toc63685600)

[**11. Заключение на екологичната оценка** 87](#_Toc63685601)

**СПИСЪК НА СЪКРАЩЕНИЯТА**

|  |  |
| --- | --- |
| **АИК** | Адаптация към изменението на климата |
| **АИС АКБ** | Автоматизираната информационна система „Археологическа карта на България” |
| **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 |
| **ЗКН** | Закон за културното наследство |
| **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 |
| **ИВТ** | Изкуствени водни тела |
| **ИКТ** | Информационни и комуникационни технологии |
| **ИУГ** | Излезли от употреба гуми |
| **ИУЕЕО** | Излязло от употреба електрическо и електронно оборудване |
| **ИЧВ** | Инвазивни чужди видове |
| **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 |
| **МПС** | Моторно превозно средство |
| **НАИМ–БАН** | Националния археологически институт с музей към Българската академия на науките |
| **НДНТ** | Най-добри налични техники |
| **НИМХ** | Национален институт по метеорология и хидрология |
| **НИНКН** | Национален институт за недвижимото културно наследство |
| **НКПР** | Национална концепция за пространствено развитие |
| **НМЛОС** | Неметанови летливи органични съединения |
| **НСИ** | Национален статистически институт |
| **НПУО** | Национален план за управление на отпадъците |
| **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 |
| **РБУ** | Райони за басейново управление |
| **РДВ** | Рамкова Директива за водите |
| **РЗИ** | Регионални здравни инспекции |
| **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 |
| **СЗО** | Световна здравна организация |
| **СКОС** | Стандарти за качество на околната среда |
| **СМВТ** | Силно модифицирани водни тела |
| **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**

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията е определено за водещо ведомство при разработването на „Оперативна програма „Транспортна свързаност” (ПТС) 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.

Оперативните програми 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 условия 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 оперативните програми. ЕО обхваща оценка на очакваните въздействия на програмата върху околната среда и човешкото здраве, в съответствие с нейните цели, приоритети и дейности.

Докладът за ЕО е допълнен след проведените по чл. 20 от Наредбата за ЕО консултации и среща за обществено обсъждане. Получените в резултат на консултациите и общественото обсъждане становища са описани в Справка за резултатите от консултациите по Доклада за екологична оценка (проведени по реда на чл.20 от Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми, в периода 23.02-28.03.2021 г.) и срещата за общественото обсъждане (проведена на основание чл. 20, ал. 2, т. 5 на Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми, на 29.03.2021 г.), изготвена като приложение към допълнения и коригиран Доклад за ЕО. В справката са описани приетите и неприети бележки, искания и препоръки с мотивите за това.

Настоящото Нетехническо резюме е разработено като отделно приложение към допълнения и коригиран Доклад за ЕО, като в него е представена съкратена информация по основните раздели на Доклада за ЕО, несъдъжаща технически термини, в съответствие с изискванията на чл.17, ал.3 от Наредбата за ЕО.

**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

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

## 1.1. Основания за изготвяне на ПТС

Изготвянето на оперативните програми 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 и националната законодателна база.

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)**.**

**Втори вариант** на ПТС 2021-2027 г. е предоставен от Възложителя през м. януари, 2021 г., след проведени консултации по първи вариант с Европейската комисия.

Предвижданията на двата варианта са както следва:

## **1.2.1. Първи вариант на ПТС 2021-2027 г.**

Първи вариант/проект на 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. 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.

*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.

*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.

*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

*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.

*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“***

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.

*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 на проекта ще допринесе за изграждането на връзката между Рейнско-Дунавски и Ориент/Източно Средиземноморски Трансевропейски транспортни коридори в направление Север-Юг.

*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.

*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.

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.

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.

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

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

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**

*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**

*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**

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

**5.2. Развитие на жп възел Русе**

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

**5.3. Развитие на жп възел Варна**

*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.

## **1.2.2. Втори вариант на ПТС 2021-2027 г.**

Втори вариант/проект на ПТС 2021-2027 г. идентифицира същите цели на политиката (ЦП) от *Проекта на Общ Регламент*, за изпълнението на които програмата ще има принос, като първи вариант: ЦП 3 и ЦП 2, но с промени в специфичните цели по ЦП 2.

Аналогично на първи вариант на ПТС, и за втори вариант ***освен включените в проекта на ПТС, в обхвата на анализите и оценките на доклада за ЕО се включват и други потенциални проекти (такива, които са били предмет на мултикритериалния анализ и такива, посочени от потенциалните бенефициенти като допустими за финансиране).***

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

Приоритет 1 на втори вариант на ПТС 2021-2027 г. е идентичен с Приоритет 1 на първи вариант на ПТС 2021-2027 г., в т.ч. по отношение на:

* съответстващата му ЦП;
* финансирането на приоритета;
* потенциалния бенефициент;
* избраната СЦ;
* примерните допустими дейности;
* планираните операции със стратегическо значение;
* други проекти, които не са със стратегическо значение;
* проекти, които са били предмет на МКА, но към момента не са включени в ПТС 2021-2027 г.;
* други проектни предложения и дейности, посочени от потенциалния бенефициент.

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

Приоритет 2 на втори вариант на ПТС 2021-2027 г. е идентичен с Приоритет 2 на първи вариант на ПТС 2021-2027 г. по отношение на:

* съответстващата му ЦП;
* финансирането на приоритета;
* потенциалния бенефициент;
* избраната СЦ;
* примерните допустими дейности;
* планираните операции със стратегическо значение;
* проекти, които са били предмет на МКА, но към момента не са включени в ПТС 2021-2027 г.;
* други проектни предложения и дейности, посочени от потенциалния бенефициент,

като е направено допълнително конкретизиране на описанието на обхвата и обосновката за необходимостта на някои от проектите, в т.ч.:

1. За планирана операция със стратегическо значение **1. Автомагистрала „Струма“, лот 3.2.** е конкретизирано, че проектът включва и изграждането на обходен път на гр. Кресна.
2. За планирана операция със стратегическо значение **2. Обход на град Габрово, включително тунел под връх Шипка** е направено уточнение, че предвиденият в рамките на проекта тунел под връх Шипка с приблизителна дължина 3,2 км ще допринесе за ефективната експлоатация на обхода на гр. Габрово, като с това ще се улесни връзката на индустриалните зони на градовете Велико Търново, Пловдив, Стара Загора, Димитровград и др.
3. За планирана операция със стратегическо значение **3. Изграждане на АМ „Русе-Велико Търново“** е добавена обосновка, че с изпълнението на проекта ще се осигури връзка на индустриалните зони на градовете Русе и Велико Търново.

Разликата спрямо Вариант I на ПТС 2021-2027 г., е че във Варинат II на ПТС 2021-2027 г. към

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

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

са включени конкретни проекти (6 основни и 2 резервни) , след съгласуване от страна на МТИТС с АПИ. Проектите са следните:

*1. Рехабилитация на път II-14 о.п. Видин-Кула-Връшка чука – Граница Република Сърбия, от км 0,250 до км 30.240, с обща дължина 29,990 км.*

*2. Реконструкция на път II-86 /I-8 Пазарджик - Пловдив/ -Асеновград - Смолян /рехабилитация с уширения/, от км 0.000 до км 14.750*

*3. Рехабилитация на път II-82 „Костенец.Самоков-София“ от км 0+000 до км 86+100, с обща дължина 86,100 км.*

*4. Рехабилитация на път II-81 гр. ОПУ-София-Монтана от км 102.238 до 146.643 с обща дължина 44.405 км.*

*5. Рехабилитация на път II-99 Бургас-Созопол-Приморско-Царево от км. 0.000 до км 58.000 с обща дължина 58.000 км*

*6. Рехабилитация на път II-37 „Златица (път I-6) – АМ Тракия-Пазарджик-Пещера“ участък от км 46+576 до км 81+161, от км 97+550 до км 104+743, от км 117+410 до км 124+685 с обща дължина 49,053 км.*

***Резервни проекти:***

*1. Рехабилитация на път III-213 Айдемир-Силистра-Калипетрово от км 0.000 до 4.710, с обща дължина 4.710 км.*

*2. Рехабилитация на път III-213 Айдемир-Силистра-Калипетрово от км 11.130 до 14.880, с обща дължина 3.750 км.*

*Проведена е процедура по ОВОС и ОС, в резултат на която е постановено Решение по ОВОС № 6-6/2016 г. на министъра на околната среда и водите за одобряване на осъществяването на инвестиционно предложение за „Околовръстен път на гр. Пловдив – Път III-805“/Път I-8 „Пазарджик-Пловдив“/ п.в. Царацово-Съединение“ от км 0+000 до км 4+120 и Път II-86 „/Път I-8/“Пазарджик-Пловдив“/-Асеновград-Смолян от км 0+000 до км 14+750 – реконструкция с изграждане на второ пътно платно“ с реализиране на пътен възел с Път I-8 по Вариант 3.1; пътен възел „Лилково“ по Вариант 2 и пътен възел „Асеновград“ по Вариант 2 и изпълнение на габарит Г20.*

***Приоритет 3 „Подобряване на интермодалността“***

Приоритет 3 на втори вариант на ПТС 2021-2027 г. е в съответствие с **ЦП 3** Проекта на Общ Регламент.

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

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

*Потенциални бенефициенти по СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“:* ДП НКЖИ, ДП „Пристанищна инфраструктура“, Интермодални оператори/оператори в пристанищата с национално значение.

Примерни допустими дейности *(в* ***удебелен шрифт*** *са дадени допълнителните допустими дейности спрямо тези по същата СЦ на Приоритет 3 от първи вариант на ПТС 2021-2027 г.)*: **модернизация на терминали и пристанищни съоръжения за натоварване и претоварване, реконструкция на пристанища с национално значение**, 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, **включително за подготовката на проект за изграждане на градска железница в Пловдив.**

**За осигуряване на ефективен и сигурен мултимодален транспорт се предвижда модернизация на терминали и пристанищни съоръжения за натоварване и претоварване в българските пристанища с национално значение /речни и морски/. Планирани са инвестиции за развитие и разширение на пристанище Лом за създаване на условия за изграждане на мултимодален терминал, както и развитие и разширение на пристанище Варна /ново кейово място/ за извършване на мултимодални операции. Предвижда се изграждането на пристанищни съоръжения (кейови стени, кейови съоръжения, съоръжения против заливане, вълноломи, специализирани кейови места за аварийно-спасителна и патрулна дейност) за ефективен и сигурен вътрешно-воден, морски и интермодален транспорт. Планирано е изграждане на съоръжения против заливания на терминал Русе-запад, реконструкция на терминал Лом, реконструкция на пристанищни съоръжения за баластни операции.**

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 по-добрата свързаност ще допринесе и проекта за изграждане на градска железница в Пловдив, който ще бъде подготвен по програмата.**

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 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 –** проектът е включен и в първи вариант на ПТС 2021-2027 г.

**2. Изграждане на железопътна връзка към летище Пловдив–** проектът е включен и в първи вариант на ПТС 2021-2027 г.

**3. Модернизация на ключови жп гари по жп линията София-Перник-Радомир–** проектът е включен и в първи вариант на ПТС 2021-2027 г.

**4. Модернизация на ключови жп гари и изграждане на нови по жп линията София – сръбска граница–** проектът е включен и в първи вариант на ПТС 2021-2027 г.

**5. Развитие на жп възел Горна Оряховица, жп възел Русе и жп възел Варна–** проектът е включен и в първи вариант на ПТС 2021-2027 г.

**6. Развитие и разширение на пристанище Лом с цел създаване на условия за изграждане на мултимодален терминал (проектът е бил определен като допустим за финансиране по Приоритет 4 на първи вариант на ПТС от потенциален бенефициент ДППИ)**

**7. Развитие и разширение на пристанище Варна /ново кейово място/ за извършване на мултимодални операции**

**8. Развитие на съществуващи интермодални терминали в пристанищата с национално значение – схема за подпомагане на съществуващи интермодални оператори**

**9. Реконструкция на пристанища с национално значение – изграждане на съоръжения против заливания на терминал Русе-запад (проектът е бил определен като допустим за финансиране по Приоритет 4 на първи вариант на ПТС от потенциален бенефициент ДППИ), реконструкция на терминал Лом (проектът е бил определен като допустим за финансиране по Приоритет 4 на първи вариант на ПТС от потенциален бенефициент ДППИ), реконструкция на пристанищни съоръжения за баластни операции**

*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 във втори проект на ПТС:*

Няма такива проекти.

*Б.2. Други проектни предложения и дейности, посочени от потенциалните бенефициенти като допустими за финансиране по Приоритет 3 на ПТС:*

*1. Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район за планиране в България – Русе, с потенциален бенефициент ДП „НКЖИ“*

***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** и **ЦП 2** на Проекта на Общ Регламент.

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

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

*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“, АПИ, 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, мерки за техническа помощ за подготовката/завършване на подготовката на проектите.

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

*А. Конкретни дейности, включени в проекта на ПТС 2021-2027 г. по СЦ* „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“ на *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. Планираните проекти за внедряване на ERTMS и ETCS (първо ниво) са извън обхвата на предвидените проекти за жп инфраструктура по приоритет 1. Такива проекти са планирани за жп линии София-Мездра-Горна Оряховица-Каспичан-Синдел, Русе-Каспичан, Елин Пелин-Септември, Радомир-Кулата. Необходимо е също така да се осигури модернизация и въвеждане на SCADA в 4 бр. тягови подстанции: Видин, Бойчиновци, Брусарци, Димово.

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

*2.* *Мерки за пътна безопасност по ТЕN-Т мрежата* - 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, реконструкция и подобряване на организацията на движението. Следва да продължи развитието и надграждането на информационни системи за управление на автомобилния трафик по републиканската пътна мрежа.

*\*В резултат на консултациите по проекта на ПТС и Доклада за ЕО, МТИТС е приело да допълни описанието на мерките за пътна безопасност с: „Ще бъде извършена оценка и мониторинг на показателите за безопасност на пътната инфраструктура по пътища от „основната“ и „широкообхватната“ TEN-T мрежа. Предвижда се да бъде осигурено специално оборудване за проверка на данните за състоянието на пътната настилка и параметрите на пътната инфраструктура, касаещи безопасността ѝ (видимост, качества на пътната маркировка и пътните знаци, напречни и надлъжни наклони и др.). В резултат на оценката на пътната безопасност ще се дефинират конкретни мерки. Строително-монтажните работи ще включват необходимите физически дейности като премахване/модифициране/обезопасяване на препятствия в зоната за безопасност и физическо разделяне на транспортните потоци; подобряване на пътната маркировка и пътните знаци и др.“.*

*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.

*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:*

Аналогични на тези по първи вариант на ПТС.

*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:**

Аналогични на тези по първи вариант на ПТС.

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

Аналогични на тези по първи вариант на ПТС.

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

Аналогични на тези по първи вариант на ПТС, като проекти

* *Изграждане на съоръжения против заливане на терминал Русе-запад при високи води на р. Дунав* и
* *Развитие и разширение на пристанище Лом с цел създаване на условия за изграждане на мултимодален терминал*

са включени изрично във втори вариант на ПТС.

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

Аналогични на тези по първи вариант на ПТС.

*СЦ*: „Насърчаване на енергийна ефективност и намаляване на емисиите на парникови газове“.

*Потенциални бенефициенти:* ДП „Пристанищна инфраструктура“, АПИ.

Примерни допустими дейности: изграждане на инфраструктура за алтернативни горива по републиканската пътна мрежа и в пристанищата с национално значение.

Предвидени са инвестиции за изграждане на инфраструктура за алтернативни горива по основните направления на републиканската пътна мрежа. Посредством планираните инвестиции ще се насърчи подмяната на високоемисионните автомобили с електрически.

Инфраструктура за алтернативни горива ще бъде изградена и в пристанищата с национално значение, с което ще се допринесе за ограничаване на замърсяването от корабоплаването.

Реализацията на проектите ще допринесе за насърчаване на енергийната ефективност посредством използването на алтернативни горива, за намаляване на емисиите на парникови газове и опазването на околната среда и климата..

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

*А. Конкретни дейности, включени в проекта на ПТС 2021-2027 г. по СЦ* „Насърчаване на енергийна ефективност и намаляване на емисиите на парникови газове“ на *Приоритет 4*

*1. Изграждане на зарядна инфраструктура по първокласната пътна мрежа.*

*2. Изграждане на зарядна инфраструктура по българските пристанища с национално значение /морски и речни/*

***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, 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.:

Изброените поддейности дейности към Дейност 1 са идентични с тези за същата дейност на първи вариант на ПТС 2021-2027 г.

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

Изброените дейности към Дейност 2 съдържат всички поддейности към същата дейност на първи вариант на ПТС 2021-2027 г., като във втори вариант на ПТС са включени следните допълнителни поддейности:

* Укрепване на капацитета за предотвратяване, на откриване, докладване и проследяване на нередности и измами, засягащи фондовете, включително чрез:

- докладване в IMS за всяка открита нередност или измама, когато това се дължи съгласно приложимите изисквания за докладване, включително тези, произтичащи от случаи / препоръки на OLAF, и редовно актуализиране на всички IMS уведомления;

- разработване на политика или изявление за борба с измамите и годишни планове на програмно ниво, в съответствие с Националната стратегия за борба с измамите (NAFS), т.е. Националната стратегия за предотвратяване и борба с нередностите и измамите, засягащи финансовите интереси на Европейския съюз

- за периода 2021 - 2027 г. (NAFS,), приет с Решение 833 от 12 ноември 2020 г. на Министерския съвет, и годишните планове за неговото изпълнение;

- пълноценно използване на наличните инструменти за извличане на данни, като Arachne.

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

Изброените поддейности дейности към Дейност 3 са идентични с тези за същата дейност на първи вариант на ПТС 2021-2027 г.

## **1.3. Алтернативи за ПТС**

Към момента са разработени последователно два варианта/проекта на ПТС 2021-2027 г. – първи проект от м. март, 2020 г. и втори проект от м. януари, 2021 г., които се разглеждат като две възможни алтернативи за реализиране на програмата.

В тази връзка наличните към момента алтернативи са три:

* Нулева алтернатива, равносилна на отказ от реализирането на програмата;
* Алтернатива за реализиране на първи проект/вариант на ПТС 2021-2027 г.;
* Алтернатива за реализиране на втори проект/вариант на ПТС 2021-2027 г.

За по-голяма яснота и сравнимост съдържанието на двете алтернативи за реализиране на ПТС е представено в следващата таблица:

**Таблица 1.3-1** Алтернативи за реализиране на ПТС 2021-2027 г. – обобщени предвиждания

|  |  |
| --- | --- |
| **Първи вариант на ПТС 2021-2027 г., м. март, 2020 г.** | **Втори вариант на ПТС 2021-2027 г., м. януари, 2021 г.** |
| ***Приоритет 1: „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“***  **ЦП 3** на Проекта на Общ Регламент.  **СЦ:** „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“.  **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*:  **1. Модернизация на железопътната линия София – Пловдив: жп участък Елин Пелин-Костенец, фаза 2**  **2. Модернизация на железопътната линия София – Перник - Радомир, участък Перник-Радомир**  **3. Изграждане на жп връзка между България и Северна Македония**  **4. Доизграждане на съоръженията по жп линия Карнобат-Синдел:**  **5. Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир, участък София-Перник:**  *А.1. Други проекти по Приоритет 1*  *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 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 1: „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“***  Идентичен с Приоритет 1 по Първи вариант на ПТС 2021-2027 г. |
| ***Приоритет 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа“***  **ЦП 3** на Проекта на Общ Регламент.  **СЦ:** „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“.  **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:*  **1. Автомагистрала „Струма“, лот 3.2**  **2. Обход на град Габрово, включително тунел под връх Шипка**  **3. Изграждане на АМ „Русе – Велико Търново“**  *А.1. Други проекти, включени в Приоритет 2:*  *1. Строителство, реконструкция и рехабилитация на пътни връзки към TEN-T мрежата* | ***Приоритет 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа“***  Идентичен с Приоритет 2 по Първи вариант на ПТС 2021-2027 г., **с разликата, че**  **към** *А.1. Други проекти, включени в Приоритет 2:*  *1. Строителство, реконструкция и рехабилитация на пътни връзки към TEN-T мрежата* са включени 6 конкретни основни проекта и 2 резервни:  1. Рехабилитация на път II-14 о.п. Видин-Кула-Връшка чука – Граница Република Сърбия, от км 0,250 до км 30.240, с обща дължина 29,990 км.  2. Реконструкция на път II-86 /I-8 Пазарджик - Пловдив/ -Асеновград - Смолян /рехабилитация с уширения/, от км 0.000 до км 14.750  3. Рехабилитация на път II-82 „Костенец.Самоков-София“ от км 0+000 до км 86+100, с обща дължина 86,100 км.  4. Рехабилитация на път II-81 гр. ОПУ-София-Монтана от км 102.238 до 146.643 с обща дължина 44.405 км.  5. Рехабилитация на път II-99 Бургас-Созопол-Приморско-Царево от км. 0.000 до км 58.000 с обща дължина 58.000 км  6. Рехабилитация на път II-37 „Златица (път I-6) – АМ Тракия-Пазарджик-Пещера“ участък от км 46+576 до км 81+161, от км 97+550 до км 104+743, от км 117+410 до км 124+685 с обща дължина 49,053 км.  **Резервни проекти:**  1. Рехабилитация на път III-213 Айдемир-Силистра-Калипетрово от км 0.000 до 4.710, с обща дължина 4.710 км.  2. Рехабилитация на път III-213 Айдемир-Силистра-Калипетрово от км 11.130 до 14.880, с обща дължина 3.750 км. |
| ***Приоритет 3 „Подобряване на интермодалността и развитие на устойчива градска мобилност“***  **ЦП 3 и ЦП 2** на Проекта на Общ Регламент.  ***СЦ*** *„Насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност“*  \* 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*  **1.** **Изграждане на Етап 3 на Линия 3 – Лот 1**.  **2.** **Изграждане на Етап 3 на Линия 3 – Лот 2**.  **СЦ** *„Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“*  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.  *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**  **2. Изграждане на железопътна връзка към летище Пловдив**  **3. Модернизация на ключови жп гари по жп линията София-Перник-Радомир**  **4. Модернизация на ключови жп гари и изграждане на нови по жп линията София – сръбска граница**  **5. Развитие на жп възел Горна Оряховица, жп възел Русе и жп възел Варна**  *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 3 „Подобряване на интермодалността“***  **ЦП 3** Проекта на Общ Регламент.  **СЦ** *„Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“*  Примерни допустими дейности *(в* ***удебелен шрифт*** *са дадени допълнителните допустими дейности спрямо тези по същата СЦ на Приоритет 3 от първи вариант на ПТС 2021-2027 г.)*: **модернизация на терминали и пристанищни съоръжения за натоварване и претоварване, реконструкция на пристанища с национално значение**, 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, **включително за подготовката на проект за изграждане на градска железница в Пловдив.**  *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“*  **Първите пет проекта са идентични с проектите по Първи вариант на ПТС 2021-2027 г.**  **6. Развитие и разширение на пристанище Лом с цел създаване на условия за изграждане на мултимодален терминал (проектът е бил определен като допустим за финансиране по Приоритет 4 на първи вариант на ПТС от потенциален бенефициент ДППИ)**  **7. Развитие и разширение на пристанище Варна /ново кейово място/ за извършване на мултимодални операции**  **8. Развитие на съществуващи интермодални терминали в пристанищата с национално значение – схема за подпомагане на съществуващи интермодални оператори**  **9. Реконструкция на пристанища с национално значение – изграждане на съоръжения против заливания на терминал Русе-запад (проектът е бил определен като допустим за финансиране по Приоритет 4 на първи вариант на ПТС от потенциален бенефициент ДППИ), реконструкция на терминал Лом (проектът е бил определен като допустим за финансиране по Приоритет 4 на първи вариант на ПТС от потенциален бенефициент ДППИ), реконструкция на пристанищни съоръжения за баластни операции**  *Б.2. Други проектни предложения и дейности, посочени от потенциалните бенефициенти като допустими за финансиране по Приоритет 3 на ПТС:*  *Идентично на Първи вариант на ПТС 2021-2027 г.* |
| ***Приоритет 4 „Иновации в транспорта, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“***  **ЦП 3** на Проекта на Общ Регламент.  **СЦ:** „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“.  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.  *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.  *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).*  **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.* | ***Приоритет 4 „Иновации в транспорта, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“***  **ЦП 3** и **ЦП 2** на Проекта на Общ Регламент.  **СЦ:** „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“.  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, мерки за техническа помощ за подготовката/завършване на подготовката на проектите.  *А. Конкретни дейности, включени в проекта на ПТС 2021-2027 г. по СЦ* „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“ на *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. Планираните проекти за внедряване на ERTMS и ETCS (първо ниво) са извън обхвата на предвидените проекти за жп инфраструктура по приоритет 1. Такива проекти са планирани за жп линии София-Мездра-Горна Оряховица-Каспичан-Синдел, Русе-Каспичан, Елин Пелин-Септември, Радомир-Кулата. Необходимо е също така да се осигури модернизация и въвеждане на SCADA в 4 бр. тягови подстанции: Видин, Бойчиновци, Брусарци, Димово.  *2.* *Мерки за пътна безопасност по ТЕN-Т мрежата* - 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, **реконструкция** и подобряване на организацията на движението. Следва да продължи развитието и надграждането на информационни системи за управление на автомобилния трафик по републиканската пътна мрежа.  *\*В резултат на консултациите по проекта на ПТС и Доклада за ЕО, МТИТС е приело да допълни описанието на мерките за пътна безопасност с: „Ще бъде извършена оценка и мониторинг на показателите за безопасност на пътната инфраструктура по пътища от „основната“ и „широкообхватната“ TEN-T мрежа. Предвижда се да бъде осигурено специално оборудване за проверка на данните за състоянието на пътната настилка и параметрите на пътната инфраструктура, касаещи безопасността ѝ (видимост, качества на пътната маркировка и пътните знаци, напречни и надлъжни наклони и др.). В резултат на оценката на пътната безопасност ще се дефинират конкретни мерки. Строително-монтажните работи ще включват необходимите физически дейности като премахване/модифициране/обезопасяване на препятствия в зоната за безопасност и физическо разделяне на транспортните потоци; подобряване на пътната маркировка и пътните знаци и др.“.*  *3. Предвижда се доставка на допълнителни мултифункционални плавателни съдове и съоръжения* – идентична с дейност 3 по Първи вариант на ПТС 2021-2027 г.  *4. Предвижда се доставка на многоцелеви аварийно-спасителни и патрулни кораби и специализирано оборудване -*  идентична с дейност 4 по Първи вариант на ПТС 2021-2027 г.  *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:*  Аналогични на тези по Първи вариант на ПТС.  *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:**  Аналогични на тези по първи вариант на ПТС.  **Б.2.2. Проектни идеи, идентифицирани от ИАППД:**  Аналогични на тези по първи вариант на ПТС.  **Б.2.3. Индикативни проектни предложения, идентифицирани от ДППИ:**  Аналогични на тези по първи вариант на ПТС, като проекти   * *Изграждане на съоръжения против заливане на терминал Русе-запад при високи води на р. Дунав* и * *Развитие и разширение на пристанище Лом с цел създаване на условия за изграждане на мултимодален терминал*   са включени изрично във втори вариант на ПТС.  **Б.2.4. Индикативни проектни предложения, идентифицирани от ИАМА:**  Аналогични на тези по първи вариант на ПТС.  **СЦ:** „Насърчаване на енергийна ефективност и намаляване на емисиите на парникови газове“.  Примерни допустими дейности: изграждане на инфраструктура за алтернативни горива по републиканската пътна мрежа и в пристанищата с национално значение.  *А. Конкретни дейности, включени в проекта на ПТС 2021-2027 г. по СЦ* „Насърчаване на енергийна ефективност и намаляване на емисиите на парникови газове“ на *Приоритет 4*  *1. Изграждане на зарядна инфраструктура по първокласната пътна мрежа.*  *2. Изграждане на зарядна инфраструктура по българските пристанища с национално значение /морски и речни/* |
| ***Приоритет за Техническа помощ***  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. | ***Приоритет за Техническа помощ***  **Дейност 1** Успешно приключване на ОПТТИ (програмен период 2014-2020 г.) и подготовка на следващия програмен период 2028-2034 г.:  Изброените поддейности дейности към Дейност 1 са идентични с тези за същата дейност на първи вариант на ПТС 2021-2027 г.  **Дейност 2** Укрепване и повишаване на административния капацитет на Управляващия орган и на бенефициентите по програмата:  Изброените дейности към Дейност 2 съдържат всички поддейности към същата дейност на първи вариант на ПТС 2021-2027 г., като във втори вариант на ПТС са включени следните допълнителни поддейности:   * Укрепване на капацитета за предотвратяване, на откриване, докладване и проследяване на нередности и измами, засягащи фондовете, включително чрез:   - докладване в IMS за всяка открита нередност или измама, когато това се дължи съгласно приложимите изисквания за докладване, включително тези, произтичащи от случаи / препоръки на OLAF, и редовно актуализиране на всички IMS уведомления;  - разработване на политика или изявление за борба с измамите и годишни планове на програмно ниво, в съответствие с Националната стратегия за борба с измамите (NAFS), т.е. Националната стратегия за предотвратяване и борба с нередностите и измамите, засягащи финансовите интереси на Европейския съюз  - за периода 2021 - 2027 г. (NAFS,), приет с Решение 833 от 12 ноември 2020 г. на Министерския съвет, и годишните планове за неговото изпълнение;  - пълноценно използване на наличните инструменти за извличане на данни, като Arachne.  **Дейност 3** Ефективна подготовка, изпълнение, мониторинг, контрол, оценка и популяризиране на инвестициите в транспорта:  Изброените поддейности дейности към Дейност 3 са идентични с тези за същата дейност на първи вариант на ПТС 2021-2027 г. |

*\* По отношение на допустимата дейност за* ***разширение на метрото в София****, включена като такава в Първи вариант на ПТС 2021-2027 г. следва да се има предвид, че проектът отпада във Втори вариант на ПТС 2021-2027 г., тъй като ще се финансира от други източници, но не отпада неговата реализация.*

Нулевата алтернатива е оценена в **т. 2.2** на Доклада за ЕО, а алтернативите за реализиране на първи и втори проект на ПТС – в **т.6** на Доклада за ЕО*.*

## **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”*
* *Настоящата оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура 2014 – 2020 г.“*
* *Други програми за периода 2021-2027 г. -* При разработване на програмите по финансова рамка 2021-2027 г. е осигурена и демаркация и допълняемост на инвестициите с Програма за развитие на регионите, Стратегически план за развитие на земеделието и селските райони, Програма за околна среда за периода 2021-2027 г., Програмата за трансгранично сътрудничество Румъния-България 2021-2027.
* *Проект на Споразумение за партньорство за програмен период 2021-2027 г.*
* *Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013 - 2025 г.*
* *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 и Национален план за внедряване на европейската система за управление на железопътния трафик (ERTMS)*
* *План за възстановяване и устойчивост на Република България (проект)*
* *Европейска зелена сделка/Европейски зелен пакт*
* *Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност на ЕС*
* *Национална програма за контрол на замърсяването на въздуха 2020-2030 г.*
* *Национална програма за подобряване на качеството на атмосферния въздух 2018-2024 г.*

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

* *Програмата за устойчиво развитие за периода до 2030 г. на Организацията на обединените нации (ООН) „Да преобразим света“*
* *Стратегията на ЕС за биологично разнообразие до 2030 г.*
* *Национална стратегия за опазване на биологичното разнообразие*
* *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 (одобрена от МС на 26.10.2020 г.)*
* *Интегриран план в областта на енергетиката и климата на Република България 2021 - 2030 г. (одобрен от МС, февруари, 2020 г.)*
* *Националната стратегия за адаптация към изменението на климата и План за действие до 2030 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)*
* *Национална програма за опазване, устойчиво ползване и възстановяване функциите на почвите 2018-2027 г.*
* *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*
* *План за действие към актуализирана стратегическа карта за шум на 1 122,606 км пътни участъци в Република България, през които преминават над 3 милиона моторни превозни средства годишно, 2019 г.*

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

## **2.1. *Текущо състояние на околната среда***

В т.2.1. на Доклада за ЕО е направена характеристика и анализ на текущото състояние на околната среда, като е обърнато внимание на връзката на състоянието с развитието на транспортната инфраструктура към момента. В резултат на характеристиката и анализа са направени следните обобщения:

**2.1.1. Характеристика на климата и климатични изменения**

Емисиите показват изменение в посока на общо намаляване в периода от базовата година до момента, като за 2018 г. те съставляват около половината от емисиите за базовата година- 1988 г.

Основните причини за наблюдаваното намаление на емисиите на ПГ в Република България са структурните изменения на икономиката, поради радикалния икономически преходен процес от централно планирана към пазарна икономика. Това довежда до намаляване на енергия в ТЕЦ (и увеличение на дела на хидро- и атомна енергия), структурни изменения в промишлеността (включващи намаление на енергийно-интензивната продукция и подобряване на енергийната ефективност), по-добро изолиране на сградите и преминаване от твърди и течни горива към природен газ.

Сравнено с другите сектори, нарастват единствено емисиите от транспортния сектор, като най-голям дял имат емисиите от сухопътния транспорт – увеличението се дължи на увеличената консумация на горива, свързана с увеличения брой основно лични превозни средства – леки автомобили.

**2.1.2. Състояние на атмосферния въздух**

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.

Качеството на атмосферния въздух поддържа тенденции към постепенно подобряване в резултат на изпълняваните мерки и въвеждането на нови законодателни изисквания на европейско и национално ниво.

Основно предизвикателство остава намаляването на замърсяването на въздуха в големите градове, чрез значително намаляване на емисиите от изгарянето на твърди горива за битово отопление и намаляване на емисиите от транспортните средства.

Последното може да се реализира, чрез изпълнението на мерки в секторите „Битово отопление“ и „Транспорт“ в следните основни насоки:

* подмяна на уредите за битово отопление с нови високоефективни уреди, без да се заменя горивото;
* подмяна на горивото за отопление с природен газ, топлофикация или електроенергия, в зависимост от възможните алтернативи на местно ниво;
* подобряване на екологичния клас на използваните транспортните средства като цяло и по-малко използване на автомобили с високи нива на емисиите в атмосферния въздух в големите градове, за сметка на други алтернативни средства за придвижване на малки разстояния;
* подобряване на транспортната инфраструктура.

**2.1.3. Състояние на повърхностните води**

През последните години се забелязва трайна тенденция към подобряване на качеството на повърхностните води на територията на страната. Транспортът може да се разгледа като дифузен източник на замърсяване на повърхностните води, като много малка част от емисиите от транспортния трафик постъпват във водите, съответно влиянието е незначително сравнено с другите дифузни и точкови източници на замърсяване на водите.

Отношение към състоянието на повърхностните води има и оценката, и управлението на риска от наводнения. Поради това, обектите на транспортната инфраструктура следва да се съобразяват с риска от наводнения и РЗПРН.

**2.1.4. Състояние на подземните води**

Информация за количествения и химичен статус на подземните водни тела показва, че в лош количествен статус са само 6 водни тела, а в лош химичен статус са над 50, от общо обособени 169 подземни водни тела.

Следва да се отбележи, че транспортът не е източник на замърсяване на подземните води, нито е свързан с потреблението на подземни води, съответно няма отношение към статуса на подземните водни тела.

**2.1.5. Състояние на земните недра**

Изграждането и експлоатацията на транспортната инфраструктура следва да става съобразно геологията на терена, на база подробни анализи на възможните геоложки рискове и сеизмичността на района, с оглед устойчивост на инфраструктурата и предотвратяване на неблагоприятни геоложки явления, които могат да нарушат както целостта на транспортния обект, така и да засегнат други обекти и съоръжения.

**2.1.6. Състояние на почвите и земеползването**

Транспортната инфраструктура въздейства върху почвите основно чрез почвеното запечатване и емисии на вредни вещества от транспорта в крайпътните терени, които се отлагат върху почвите, а върху земеползването – чрез отнемане на земи за изграждане на инфраструктурата. Въздействието върху почвите, което се дължи на развитието на транспорта е средно по значимост в сравнение с останалите въздействия върху този компонент.

**2.1.7. Състояние на растителността**

Като цяло въздействието на транспортната инфраструктура е линейно, като засегнатите площи не са големи, но заради това пък са с голяма дължина. Транспортната инфраструктура също така създава значителна фрагментация на местообитанията, която е източник на допълнително отрицателно въздействие. Веднъж изградена транспортната инфраструктура е основно източник на косвено отрицателно въздействие върху флората и растителността, което по принцип е ограничено в тясна ивица в близост до транспортните обекти – като потенциален източник на риск от аварии и пожари, възможно разпространение на инвазивни и неместни за екосистемите видове, които получават възможност за разселване. Газовите емисии от автомобилния трафик оказват ограничено въздействие върху растителността, обикновено само в близост до големи шосейни артерии. Шумовото въздействие има слабопроучен и като цяло незначителен ефект върху растителната покривка и върху растителните видове.

**2.1.8. Състояние на животинския свят**

България е обитавана от богата и разнообразна фауна. Транспортната инфраструктура оказва голямо въздействие върху фауната и животинския свят, основно чрез фрагментация на местообитанията на животинските видове, чрез смъртност на индивиди и чрез разселване на ИЧВ.

**2.1.9. Защитени зони по смисъла на ЗБР**

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. Изграждането на нова транспортна инфраструктура (пътища, ж.п. линии и др.) е свързано с оказване на пряко и косвено въздействие върху тези зони, чрез загуба на местообитания и индивиди, нарушаване на биокоридори, навлизане на инвазивни видове и др.

**2.1.10. Защитени територии по смисъла на ЗЗТ**

Независимо от голямото биологично разнообразие на страната, защитените територии заемат едва 5,3% от територията на България.

Транспортната инфраструктура рядко преминава през защитени територии, предвид по-строгия режим на опазване наложен от ЗЗТ, за различните категории защитени територии и в тази връзка директното влияние свързано със загуба на местообитания и видове е по ограничено за разлика от защитените зони от Натура 2000. Част от транспортната инфраструктура, преминава в близост до защитени територии като по този начин има косвено въздействие върху защитените видове, свързано със замърсяване, шум, пожари и инциденти.

**2.1.11. Състояние на ландшафта**

Промените, настъпили в естествения ландшафт в резултат на човешката дейност са значими. Всички дейности свързани със строителството и експлоатацията на транспортната инфраструктура имат комбинирано, комплексно и кумулативно въздействие върху ландшафта.

**2.1.12. Състояние на материалните активи**

Анализът на състоянието на материалните активи в сектор „транспорт“ показва необходимост от инвестиции и средства за обновяване и развитие на ДМА.

**2.1.13. Културно-историческо наследство, включително архитектурно и археологическо наследство**

Очертаната висока наситеност с археологически обекти на територията на България обуславя необходимостта да се предприемат мерки за тяхното опазване при реализация на различни инфраструктурни проекти. В българското законодателство, посветено на опазването на културното наследство, са включени прецизни разпоредби в тази насока, които налагат конкретни мерки за неговата защита при строителни инициативи. Програма „Транспотна свързаност 2021 – 2027 г.” трябва да бъде съобразена с тези законови изисквания, като бъдат предвидени и инициативи и мерки, свързани със защитата и опазването на обектите на културното наследство в зависимост от особеностите на всеки отделен проект.

**2.1.14. Състояние по отношение на вредните физични фактори**

Извършените измервания показват, че регламентираните допустими шумови нива са превишени в по-голямата част от пунктовете за съответната територии. Установява се утежнена акустична обстановка в урбанизираната среда, свързана с възникване на здравен риск. Нивата на шума, които трайно се задържат над граничните стойности са важен индикатор за състоянието на акустичната среда. Транспортът има значителен принос към този проблем.

Новото проектиране и изграждане на редица транспортни инфраструктурни обекти, извършваните реконструкции и ремонти на част от съществуващите пътните настилки, регулиране на пътния трафик, подмяната на амортизирания градски транспорт и засаждането на нова растителност, проектиране на шумозащита при санирането на сгради, може да допринесе за снижаването на шума.

**2.1.15. Състояние и управление на отпадъците**

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. По този начин, изпълнявайки националните ангажиментите за постигане на заложените в Европейското законодателство цели за различните потоци отпадъци, България е предприела успешни стъпки за подобряване на управлението на отпадъците и за сектор „Транспорт“.

**2.1.16. Опасни химични вещества и риск от големи аварии**

С цел намаляване на риска от големи аварии, като задължително условие остава, при разработването на проектните предложения, с конкретните алтернативни варианти за трасета, да бъде направено обследване за наличието на предприятия с рисков потенциал.

**2.1.17. Здравно състояние на населението**

По отношение на здравния статус на населението в страната се наблюдава:

* трайна тенденция за прогресивно намаляване на населението, с основна причина – засилена емиграция извън страната
* трайни тенденции на демографско остаряване на населението;
* трайни тенденции на ниска раждаемост, висока смъртност и отрицателен естествен прираст;
* намалява детската смъртност;
* водеща причина за умиранията остават болестите на органите на кръвообращението и новообразуванията;
* като положителна за областта тенденция може да се отбележи, намаляването на детската смъртност през последните три години и през 2018 г. този показател е по-нисък в сравнение със средния за страната;
* съгласно констатациите на Здравен профил на страната 2019 г., издание на Европейската комисия (с актуалност на данните - 2017 г.) България отчита най-ниска средна продължителност на живота от 2000 г. насам;
* висока е заболеваемостта от злокачествени новообразувания на: млечната жлеза при жените; простатата; кожата; трахеята, бронхите и белия дроб; тялото на матката; дебелото черво; шийката на матката; ректосигмоидалната област, право черво (ректум), анус и анален канал и т.н.;
* в структурата на хоспитализираните случаи по класове болести водещо място заемат болестите на органите на кръвообращението, дихателната система, храносмилателната система, новообразуванията, болестите на пикочо-половата система, травмите, отравянията и някои други последици от въздействието на външни причини, болестите на костно-мускулната и на съединителната тъкан, бременност, раждане и послеродов период;
* транспортът и нивото на развитие на транспортната инфраструктура са източник на въздействие с неблагоприятен ефект върху здравното състояние на населението и общественото здраве:
  + пряка връзка със смъртността на населението имат транспортните злополуки, отнасящи се към Клас XX Външни причини за заболеваемост и смъртност - тенденциите през последните години (за периода 2015-2019 г.) показват намаляване на броя на смъртните случаи спрямо базовата година, по-висока смъртност при мъжете, вариране на показателя през годините;
  + неблагоприятните въздействия са свързани основно със замърсяването на въздуха и шумовото замърсяване от транспорта, които причиняват множество различни здравословни проблеми;
  + необходимо е развитието на транспорта и транспортната инфраструктура да интегрира необходимостта от разрешаване на съществуващите проблеми и опазване на здравето на хората, подобряване на здравния статус и общественото здраве на населението.

Най-сериозни от рисковите фактори на околната среда за здравето на хората, имащи връзка с транспорта, са замърсяването на атмосферния въздух и наднормените шумови нива.

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

Въз основа на характеристиката на аспектите на околната среда в т. 2.1, в т.2.2 на Доклада за ЕО е представен анализ на евентуалното им развитие без прилагането на ПТС 2021-2027 г. (по този начин е оценено въздействието на „нулевата алтернатива“, т.е. отказ от реализиране на ПТС 2021-2027 г.). Обобщено, изборът на нулева алтернатива е свързан с негативно влияние и/или пропускане на ползи по отношение на климата и климатичните изменения, качеството на атмосферния въздух, повърхностните води (частично), земните недра (при определени случаи), почви, ландшафт, материални активи, вредни физични фактори, здравния риск.

Нулевата алтернатива не променя тенденциите в развитието на подземните води, отпадъците, опасните химични вещества и риска от големи аварии.

Неутрално до положително въздействие ще има неприлагането на ПТС като цяло за растителността, животинския свят и защитените зони и територии, като е обърнато внимание и на положителното въздействие на добре поддържаната транспортна инфраструктура.

По отношение на културното наследстсво въздействието има два аспекта – от една страна неприлагането на програмата е с благоприятно въздействие (няма да се застраши целостта на културни ценности), но от друга – законовите мерки, предвидени за защитата на културните ценности ще наложат да се проведат спасителни проучвания на застрашените обекти и с това да се обогатят знанията за миналото ни. Трябва да се има предвид, че осъществяването на проектите ще допринесе за развитие на културния туризъм и популяризиране на културното богатство на България.

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

ПТС 2021-2027 г. е програма с национален обхват, чиито допустими дейности и проекти е предвидено да се реализират на територията на страната.

Въз основа на характеристиката на аспектите на околната среда към момента, определените в ПТС 2021-2027 г. допустими дейности и идентифицирани проекти (в т.ч. тези, които са били предмет на Мултикритериалния анализ, но са останали извън обхвата на програмата, както и проектите, посочени от потенциалните бенефициенти като допустими по програмата), се очаква с програмата да се засегнат територии, както следва:

***Климат и Атмосферен въздух***

Реализирането на ПТС 2021 - 2027 г. ще засегне директно, зоните с влошено качество на атмосферния въздух, а оттам и делът на населението, което живее при наднормени нива на замърсяване. Предвидените в програмата инфраструктурни проекти за развитие на железопътната мрежа, зарядни станции за електромобили по РПМ, зарядна инфраструктура за алтернативни горива в пристанищата и други, които са свързани с подобряване и модернизация на пътната инфраструктура и средствата за придвижване, ще доведат до бъдещо значително подобряване на качеството на атмосферния въздух, както и намаляване на емисиите на парникови газове, водещи до изменението на климата, като това ще намали съществено процентът от населението, което живее при наднормени нива на замърсяване.

Ефектът от реализацията на програмата в дългосрочен план ще бъде положителен, чрез намаляване на замърсяването на въздуха в съответните агломерации и райони за оценка и управление на КАВ.

***Повърхностни води***

Състоянието на повърхностните води е описано в **т. 2.1.3**. От изложената информация, на база данните в ПУРБ е видно, че транспортната дейност не е идентифицирана като значим източник на химично и екологично замърсяване на повърхностните водни тела. Не се очаква значително въздействие върху състоянието на повърхностните водни тела от реализацията на ПТС 2021-2027 г., като очакваното въздействие е върху речните корита, брегове и крайречни зони (морфологични изменения).

Реална опасност за локално замърсяване на повърхностните води по наша преценка съществува основно при авариране на транспортни средства и разливи основно на течни товари и то при положение, че притежават токсични свойства и от горива.

В известна степен се очаква положително въздействие върху РЗПРН BG1\_APSFR\_DU\_001 „Река Дунав“ в обхвата на градовете Русе и Лом.

***Подземни води***

Не се очаква значително засягане на подземни водни тела с реализирането на ПТС. Въздействието върху химичното състояние на подземните води се очертава като незначително, при спазване на предвидените мерки за предотвратяване на разливи на смазочни материали, горива и др. Не се очаква въздействие върху зони за защита на водите, обявени с цел защита на подземни води предназначени за питейно – битово водоснабдяване.

***Земни недра***

Не се очаква значително засягане на компонента от реализацията на ПТС 2021-2027. Реализацията на всеки инфраструктурен проект е предшестван от инженерно-геоложки проучвания и доклади, което гарантира сигурността на новоизгражданите съоръжения и трасета , както и укрепването на геоложката основа в случай на необходимост. Не се идентифицира потенциално опасен проект по отношение на земните недра.

***Почви и земеползване***

Почвата е един от компонентите на околната среда, който ще бъде засегнат от реализацията на програмата. Това са главно територии, в които се предвижда изграждане на нови пътища, железопътни линии, разширение и реконструкция на съществуващи обекти на транспортната инфраструктура. *Проектите за ново строителство* се развиват почти изцяло по нов терен. Реализирането на тези проекти е свързано с нови отчуждения от поземления фонд, отнемане на повърхностния почвен слой-хумуса, запечатване в обхвата на трасетата, нарушения на земите и почвите в обхвата на строителната полоса и съоръженията, замърсяване на почвите. *При проектите за модернизация* освен дейностите по съществуващите участъци може да се наложи и изграждане на новиучастъци. Обикновено въздействията са в обхвата на сервитута на съществуващия участъци, но се налага усвояване на нови територии водещи до допълнително почвено запечатване на нови земи и почви.

***Растителност и животински свят***

При осъществяване на предвидените в ПТС 2021-207 дейности могат да бъдат засегнати територии с консервационна значимост, важни за опазване растителни и животински видове и природни местообитания. Потенциално засегнатите обекти попадат в поречието на река Дунав, в част от Дунавската равнинна (долината на река Янтра и р. Русенски Лом), в западната част на Средна Гора, западната част на Тракийската низина, Източна Стара планина, Шипченска Стара планина, част от Западните Гранични планини, Кресненското дефиле, ограничено по Черноморското крайбрежие и по-специално Варненското езеро. Предвидените според ПТС 2021-2027 нови проекти има възможност да засегнат равнини, низини, речни долини и котловини, както и ограничено ниски планини и Черноморието. Потенциално негативно въздействие се очаква върху растителни типове и свързаните с тях природни местообитания и защитени видове растения и животни от Приложение 3 на Закона за биологичното разнообразие, които се намират в териториите на въздействието на предвидена нова транспортна инфраструктура.

Основните въздействия, които транспортната инфраструктура може да окаже върху флората, растителността и природните местообитания са следните:

*Потенциални въздействия при строителство на нова инфраструктура:*

* Трайна загуба на местообитания – пряко унищожаване или увреждане на местообитания в резултат на строителство;
* Унищожаване на убежища – засяга преди всичко горски видове прилепи при разчистване на пътните трасета от растителност;
* Временна загуба на местообитания, поради депониране на строителни материали, престой на машини, депониране на изкопана скална и земна маса, изкопни работи в корита на реки;
* Фрагментация на местообитания – пресичане на местообитанията от линейна инфраструктура, включително вторична деградация на фрагментираните участъци, пресичане на миграционни коридори предимно на бозайници;
* Бариерен ефект – прегради за популациите на растенията и животинските видове, вследствие на създаване на физически бариери;
* Безпокойство и прогонване на животни (птици, земноводни, влечуги и бозайници) вследствие на засилено човешко присъствие, строителна техника, шумово и светлинно замърсяване;
* Нарушаване на видовия състав и промяна на битотичната структура на екосистемите, фитоценозите, зооценозите и природните местообитания – негативен ефект върху видовия състав и популациите на типичните растителни и животински видове, унищожаване на растителността заедно с отстраняването на почвеното покритие, създаване на изкуствено ново растително съобщество, възможни процеси на саморазселване на някои растителни видове от запазените извън сервитутната ивица;
* Химически, физически, хидроложки и геоложки промени – при замърсяване и нарушаване на хидроложките характеристики на водните обекти и инженерно-геоложки интервенции в етапа на строителството, като в последствие се променят абиотичните условия на средата;
* Опасност от навлизане на инвазивни и неместни (нетипични за района) видове, както по време на строителството, пренасяне на отпадъчни и строителни материали и др.;
* Опасност от инциденти – непланирано замърсяване при строителството, катастрофи, повишен риск от пожари.

*Въздействия при експлоатацията на транспортна инфраструктура:*

* Дълготрайна фрагментация на местообитания – пресичане на местообитанията от линейна инфраструктура, включително разпокъсване на местообитанията и нарушаване на ландшафта;
* Повишена смъртност на индивиди от консервационнозначими видове (земноводни, влечуги, птици и бозайници) вследствие на прегазване от моторни превозни средства;
* Опасност от навлизане на инвазивни и неместни (нетипични за района) видове, както по време на експлоатацията при пренос на товари и пътници;
* Опасност от инциденти – непланирано замърсяване при експлоатацията, възможни катастрофи, повишен риск от пожари.

Много от предвидените дейности в ПТС 2021-2027 са заложени да се осъществяват във вече съществуващи съоръжения и урбанизирани територии, като например модернизация на ж.п. гари, което изключва пряко и косвено отрицателно въздействие върху естествени и полуестествени растителни съобщества и свързаните с тях растителни видове и природни местообитания.

***Защитени зони, защитени територии и други консервационно значими територии***

Предвид националния обхват на програмата, планираните дейности и проекти се очаква да засегнат частично територии от защитени зони от Натура 2000 мрежата, защитени територии по смисъла на ЗЗТ и други консервационно значими природни територии. Целта на Националната екологична мрежа е да опази в дългосрочен план редките и защитени видове и природните местообитания и чувствителните екосистеми като цяло.

При реализирането на програмата и някои предложени проекти за изграждане на нови трасета (ж.п. линии и пътища) вероятно ще се засегнат площно части от защитените зони, защитени територии и други важни за опазването чувствителни природни територии, опазващи редки и консервационно значими видове. Очаква се да бъдат засегнати влажни зони, горски местообитания, храстови и тревни местообитания и свързаните с тях редки и защитени видове.

По-малко по степен въздействие върху биоразнообразието и екосистемите се очаква при осъществяване на проектите за ремонт и рехабилитация на съществуващи транспортни съоръжения, които се намират в близост до или в урбанизирани територии и населени места, при изграждане на системи за навигация. Тези проекти ще имат косвено въздействие върху защитените зони и защитените територии, като в някои случаи то ще бъде положително по отношение на замърсяването на въздуха, намаляване на шума и природните екосистеми.

Предвид етапността на изграждане на транспортните проекти част от предложените проекти са стартирали реализацията си в предишния програмен период (2007-2014 и/или 2014-2020) и имат изготвени технически проекти, процедури по ОВОС и ОС, отчуждителни процедури и др., друга част от предложените в ПТС проекти ще бъдат процедирани по Глава IV на ЗООС и чл. 31 на ЗБР.

*Потенциалните въздействия, които се очаква по време на строителство на нова линейна инфраструктура върху чувствителните природни територии са:*

Загуба на местообитания, от пряко унищожаване на площи; Загуба на индивиди – причинено от инциденти/сблъсък, прогонване, загуба на размножителен сезон и др.; Фрагментация на местообитания – причинена от линейната инфраструктура; Бариерен ефект – причинен от линейната инфраструктура; Безпокойство и прогонване, причинено от светлинното и шумово замърсяване; Нарушена структура на местообитания и популациите на видовете; Навлизане на инвазивни видове; Химически, физически, хидроложки и геоложки промени – при замърсяване и нарушаване на хидроложките характеристики на водните обекти.

*Потенциални въздействия по време на експлоатация на линейна инфраструктура са*:

Загуба на индивиди, причинено от инциденти и сблъсък; Прогонване и безпокойство на видове от светлинно и шумово замърсяване; Навлизане на инвазивни видове и замърсяване причинено от инцидентни събития като петролни разливи, пожари и др.

***Ландшафт***

Планираните и други предложени проекти, включени в ПТС 2021-2027 г. *минават през територии, попадащи и в 4-те класа ландшафт.*

За планираните обекти със стратегическо значение, (включени в проекта на ПТС 2021-2027 г. ) по Приоритет 1,2 и 3 има издадени решения по ОВОС, единствено за обект „Изграждане на ж.п. връзка между България и Северна Македония” не е провеждана процедура по ОВОС и ОС. В решенията по ОВОС и ОС са дадени и условията по отделните компоненти, които трябва да се изпълнят при реализацията. Относно ландшафта (по конкретно визуалност и обвързаност към транспортната инфраструктура) препоръки в решения няма. Заложени са рекултивационни работи за възстановяване на засегнатите терени и приобщаване на обектите към околния ландшафт, както и опазване на защитените територии и зони.

Основното при транспортните линейни съоръжения е фрагментацията, която налагат на ландшафта, произтичащите от това последствия. Развитието на транспортната система в съответствие с добрите световни практики може да спомогне за вписването на инфраструктурата не само в близкия и далечен визуален обхват, но и да намали или дори да компенсира фрагментацията на отделните зони.

При изпълнение на дейностите от програмата се очаква минимално негативно визуално въздействие. Очаква се промяна в локалния ландшафт, но няма да се промени основния тип на съществуващия ландшафт. Не се очаква промяна във вътрешната структура и функциониране на основния тип ландшафт.

Промени във въздействията в - близък и среден обхват са относителни, в зависимост от естетическите възприятия на всеки индивид.

***Материални активи***

Материалните активи при реализацията на отделните проекти, политики и цели на ПТС 2021-2027 г. нямат потенциала да увеличат негативното въздействие върху околната среда, тъй като са свързани с реализация на конкретни инвестиционни предложения или проекти, които преди да бъдат приети минават през съответните мултикритериални анализи, съгласувания и процедури, които гарантират максимално технически възможност, оптимални технологични характеристики, проектна допустимост, екологосъобразност и гаранции за безопасността и здравето на изпълнителите, както и здравето на населението. Като цяло материалните активи при реализацията на ПТС имат положително въздействие върху околната среда.

***Културно-историческо наследство***

Очертаната картина на културното наследство на България показва, че реализацията на всяка от инициативите, свързани с приоритетите по ПТС може да застраши културни ценности. За да се преодолеят такива конфликти е необходимо стриктно спазване на разпоредбите на Закона за културното наследство и свързаните с него подзаконови нормативни актове по отношение опазване на културните ценности, вкл. съобразяване на вариантите за разполагане на трасета за транспортна инфраструктура с културните ценности. Предварителните археологически проучвания следва да предхождат с достатъчно време началото на строителството, за спокойно и качествено провеждане на спасителни разкопки на застрашените археологически обекти. Предварителните археологически проучвания следва да обхванат освен проектното трасе и всички, свързани с пътя съоръжения, включително терените за депа и временни пътища. Според законовите изисквания за периферно застрашени обекти, както и за такива с вече завършени спасителни проучвания трябва да се осъществява наблюдение на строителните работи от археолози.

***Вредни физични фактори***

С реализацията на ПТС 2021-2027 г. се очаква подобряване на акустичната среда, което се изразява в:

* подобряване на пътните условия по републиканската пътна мрежа – лошото състояние на пътната настилка на основните пътни участъци е една от основните причини за превишаване на граничните стойности на показателите за шум;
* намаляване на движението по градските пътища в режим на тръгване и спиране, чрез въвеждане на модернизирани системи за управление на трафика – липсата на такава система влошава акустичната обстановка в райони около натоварени основни булеварди и улични отсечки;
* изнасяне на автомобилния поток от Европейски път Е85 и Републикански път II-44 извън пределите на гр. Габрово;
* стимулиране ползването на електромобили и превозни средства на алтернативни горива чрез мерките по ПТС за зарядни станции за електромобили по РПМ, зарядна инфраструктура за алтернативни горива в пристанищата, които са с много по-ниски шумови нива;
* възможност за намаляване на автомобилния поток минаващ през град Пловдив в посока от и към летището – с програмата се предвижда предоставяне на възможност за използване на по-щадящ по отношение на шумовото замърсяване железопътен транспорт. Аналогично е и за гр. Бургас;
* изнасяне на автомобилния поток, който за момента представлява 80-85% от общото шумово натоварване в градовете, извън населените места, чрез:

- изграждане на скоростни връзки между северна и южна България;

- доизграждане на АМ „Струма“;

- изграждане на АМ „Русе-Велико Търново“;

- изграждане на скоростни връзки между северна и южна България.

* възможност за намаляване на автомобилния поток движещ се по Републиканската пътна мрежа чрез повишаване атрактивността на алтернативния железопътен транспорт – модернизации на жп гари, жп линии, изграждане на нови и модернизация на съществуващи жп линии и др.

***Отпадъци***

На територия на Р България има установени добри практики за управление на различните потоци отпадъци. В резултат от изпълнение на дейностите по програмата, генерираните отпадъци ще се третират в съответствие с тези практики и в съществуващи инсталации, съответно не се очаква засягане или значително отрицателно въздействие от образуваните отпадъци при прилагането 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.

Въз основа на нормативно определените превантивни механизми за контрол и при спазване на условието за извършване на подробен анализ в етапа на ОВОС, не се очаква новите проектни предложения да допринесат за увеличаване на риска от големи аварии.

***Здравно състояние на населението***

Чувствителните по отношение на населението и човешкото здраве са обектите, подлежащите на здравна защита - жилищните сгради, лечебните заведения, училищата, детските градини и ясли, висшите учебни заведения, спортните обекти, обектите за временно настаняване (хотели, мотели, общежития, почивни домове, ваканционни селища, къмпинги, хижи и др.), места за отдих и развлечения (плувни басейни, плажове и места за къпане, паркове и градини за отдих, вилни зони, атракционни паркове, аквапаркове и др.), както и обектите за производство на храни по § 1, т. 37 от допълнителните разпоредби на Закона за храните, стоковите борси и тържищата за храни. Освен влиянието на транспорта върху основните компоненти и фактори на околната среда той пряко или косвено има значение за здравето на хората. Допълнително риск от него съществува при травмите и инцидентите, които заемат не малък дял от заболяемостта и смъртността на населението.

Въз основа на анализа на евентуалното значително засягане на територии по отношение на замърсяването на въздуха и шума, въздействието на ПТС 2021-2027 г. ще е положително – не се очаква значително отрицателно въздействие върху територии и обекти, подлежащи на здравна защита.

По отношение на транспортните злополуки се очаква тяхното редуциране с изпълнение на проектите. Съответно не се очаква задълбочаване и влошаване на проблемите, свързани с пътната безопасност.

# **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**

Анализ на съществуващите екологични проблеми в страната, установени на различно ниво, имащи отношение към ПТС 2021-2027 г., в т.ч. 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, е направен в следващата таблица:

**Таблица № 4-1** Съществуващи екологични проблеми и отношението им към проекта на ПТС 2021-2027

| **Компонент/Фактор на околната среда** | **Съществуващи екологични проблеми, имащи отношение към ПТС** | **Развитие на проблема без прилагане на ПТС** | **Развитие на проблема/Възникване на нови екологични проблеми с прилагане на ПТС** | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Изменение на климата и адаптация към изменящия се климат** | Възникване на парников ефект | Високи емисии на парникови газове от транспортния сектор | Развитието и модернизацията на транспортната мрежа и инфраструктура, ще доведе до трайна тенденция на намаляване на емисиите на вредни вещества (вкл. и парникови газове) от транспортния сектор, дължащо се на развитието и модернизацията на транспортните средства и пътните настилки, както и  организация на пътното движение. Очаква се ограничаване на емисиите на парникови газове в резултат на прилагането на програмата. | |
| **Атмосферен въздух** | Влошаване на качеството на атмосферния въздух | Увеличаване количеството на емисиите на замърсителите в атмосферния въздух, включително емисии от ресуспендиран прах от пътните настилки и замърсяване на атмосферния въздух от транспортния сектор | Прилагането на програмата ще доведе до ефект на намаляване на емисиите на замърсители в атмосферния въздух и подобряване на качеството на въздуха, включително в населените места с лошо качество на въздуха, в резултат на развитието и модернизацията на транспортната мрежа и инфраструктура, свързано с намаляване на емисиите в атмосферния въздух, включително от ресуспендиран прах от пътните настилки, водещи до значително замърсяване на въздуха с ФПЧ10 в големите градове. | |
| **Повърхностни води, Подземни води, Зони за защита на водите,**  **Риск от наводнения** | Транспортната инфраструктура и трафик не се определят като значим източник на негативно въздействие върху водите. Не са установени значими проблеми. Единствено е възможно краткотрайно, негативно въздействие върху хидроморфологичното състояние на водните тела, без кумулативен ефект. | Не се очаква развитие. Ако не се приложи ПТС, няма да се реализират строителните дейности касаещи транспортната инфраструктура, което ще намали въздействието върху морфологичното състояние на повърхностните водни тела. | Не се очаква задълбочаване и възникване на екологични проблеми. | |
| **Земни недра** | Съществуващите физико-геоложки процеси и явления и потенциалното им действие на територията на страната могат да доведат до негативно въздействие върху инженерногеоложката основа.  От друга страна има случаи на проява на свлачища, срутища, ерозия, пропадане при изпълнение на строителни дейности и недостатъчни и задълбочени проучвания в терени с усложнена геолого-тектонска обстановка | Възможно е да възникне евентуално въздействие върху земните недра (геоложката среда) от стари, неподдържани и амортизирани съоръжения водещи до: развитие на ерозионни, срутищни и др. физико-геоложки процеси; строителни дейности по поддръжка на пътните и ж. п. трасета; локално замърсяване при евентуални произшествия с петролни продукти и/или опасни вещества | Не се очакват екологични проблеми | |
| **Почви и земеползване** | Негативните процеси в почвите, имащи отношение към програмата са предимно следните:  Почвено запечатване,  Наличие на ерозионни процеси и деградация;  Запрашаване и замърсяване с вредни вещества, емитирани от транспорта в прилежащите му терени;  Непредвидени аварии с разливи на нефтопродукти  Неизвършени или некачествено изпълнени рекултивационни мероприятия от липса на средства за поддръжка на транспортната инфраструктура  Отнемане на високопродуктивни земеделски земи | Ще продължи деградацията и унищожаването на почвения профил вследствие на:  - не изпълнена рекултивация  - прекалено натоварен трафик и остарели и неизправни транспортни средства  Усвояване на терени за транспортна инфраструктура – временни площадки за ремонтни дейности, за изграждане на комерсиални обекти и др. водещи до замърсяване на околните терени водещи до  загуба на земи и почви и на почвено многообразие. | Подобряването на транспортната инфраструктура, обновяването на транспортния парк, реализирането на нови връзки и съоръжения, осигуряват възможност за поемане на по-големи натоварвания, съгласно техническите изисквания, вкл. укрепени и защитени откоси на изкопи и насипи и предвидени рекултивации.  Засиленото поддържане на транспортната инфраструктура и изпълнение на навременна рекултивация ще окаже дългосрочно благоприятно въздействие за намаляване на ерозионните процеси и ограничаване на замърсителите върху почвата.  С прилагането на програмата отрицателното въздействие от отнемане на земи ще намалее - ще има контролируемо усвояване на земи за нуждите на транспортната инфраструктура. | |
| **Растителност** | Растителната покривка и свързаните с нея екосистеми и местообитания в България са значително антропогенно променени, като това е най-силно изразено в равнините под 1000 м. н. в. Естествените растителни съобщества (тревни, храстови и горски) са силно фрагментирани от урбанизирани и интензивни земеделски територии, от транспортна и друга инфраструктура. Запазените естествени и полуестествени екосистеми са с влошени състав и структура, основно в резултат на деградационни процеси – свръхексплоатация на ресурсите, внасяне на неприсъщи и инвазивни видове и др. Особено чувствителни са речните екосистеми и крайбрежните дюни и водоеми край Черно море, река Дунав и някои от големите реки, както и биокоридорите и „горещите точки“ за биоразнообразието – речни долини, клисури и каньони, изолирани планински масиви. Силно е негативното въздействие върху растителната покривка от добива на полезни изкопаеми по открит способ, туристическата инфраструктура, интензивното земеделие и животновъдство и др. Високопланинската растителност, доскоро относително по-слабо нарушена, също търпи негативно въздействие от увеличаването на туристическата преса, водовземанията за питейни и други нужди, неправилните земеделски практики и др. | При неприлагане на предвидените дейности в ПТС за това компонент това ще има неутрално до положително, и по-ограничено отрицателно въздействие. Ще продължи експлоатацията на съществуващата транспортна инфраструктура с всички свързани с това, главно косвени отрицателни въздействия върху растителността, изразяващи се основно с риск от аварии, замърсяване, пожари и др. От друга страна нереализирането на някои от предвидените нови транспортни жп линии и шосейни пътища ще запазят в съществуващото положение важни за биологичното разнообразие географски региони в страната. | Някои от предвидените в програмата дейности, особено изграждане на нова транспортна инфраструктура ж-п. линии и първокласни шосета и магистрали, подобряване на терминали и изграждане на нови напр. по р. Дунав и по Черноморското крайбрежие и др. ще имат отрицателно въздействие върху растителни видове и растителни съобщества и природни местообитания. Развитието на модерен ж.п. транспорт, подобряването на системата за превенции на аварии, диспечерските системи и др. ще имат косвено и незначително положително въздействие върху този компоненти, доколкото ще намали вредните емисии във въздуха и ще редуцира риска от аварии и др. инциденти. Много от предвидените дейности в ПТС 2021-2027 са заложени да се осъществяват във вече съществуващи съоръжения и урбанизирани територии, като например модернизация на ж.п. гари, което изключва пряко и косвено отрицателно въздействие върху естествени и полуестествени растителни съобщества и свързаните с тях растителни видове и природни местообитания. Голяма част от проектите в програмата имат решения по ОВОС със съответните предвидени в тях смекчаващи мерки или решения, издадени от МОСВ, с които е преценено да не се извършва ОВОС. | |
| **Животински свят** | Съществен проблем при реализирането на проектите в обсега на ПТС е възникването на допълнителна фрагментация на местообитанията на животинските видове и прекъсване на биокоридори. Развитието на транспортната инфраструктура и възможността и да поеме все по-засилващ се трафик на транспортни средства е пряко свързан и с повишаване на смъртността от прегазване на индивиди от консервационно значими животински видове. | Неподдържането на отводнителни и оградни пътни съоръжения, откоси и насипи ще способства за запазване на неблагоприятната тенденция на нарастване на смъртността на животни от гръбначната фауна, вкл. и на целеви видове за опазване в мрежата на Натура 2000, в резултат на прегазване от транспортни средства при нарастващ интензивния автомобилен трафик по амортизирана транспортна мрежа. Няма да бъдат приложени и адекватни мерки за намаляване на въздействието върху популациите на видовете по остаряла и несъобразена с пътния трафик транспортна инфраструктура, което ще влоши настоящия природозащитен статус на консервационно значими видове. | Разширяването на транспортната мрежа в нови територии, неповлияни досега от автомобилен и железопътни трафик ще промени естествената структура на съобществата, ще предизвика бариерен и фрагментиращ ефект. Неминуемо ще бъдат променени параметри на съществуващото природозащитно състояние на видове. За смекчаване или предотвратяване на тези отрицателни въздействия са предложени мерки, включени в издадени Решения по ОВОС за по-голяма част от проектите в програмата.  Основна роля за разселване на инвазивните чужди видове от фауната има транспортната система. Отсъствието на контрол за наличие на чужди видове в замърсени транспортни средства и стоки може да доведе до интродуцирането им в естествените екосистеми и сериозно да влоши качеството на екосистемните услуги, да доведе до икономически загуби и не на последно място да бъде фактор за възникване на зоонози, засягащи както дивата фауна, така и пряко човека. |
| **Защитени зони и защитени територии** | Защитените зони по смисъла на ЗБР и защитените територии по смисъла на ЗЗТ опазват едни от най-съхранените и чувствителни природни територии. Защитените територии са обявени със заповеди, в които са разписани режимите и нормите, забраните и ограниченията. Малка част от ЗТ имат и утвърдени планове за управление. За разлика от ЗТ, само 169 от всички защитени зони от Натура 2000 имат заповеди за обявяване с цели на опазване и режими и само 7 защитени зони имат утвърдени ПУ.  Реализирането на различни инвестиционни предложения в или в близост до ЗТ и ЗЗ, неустойчивите практики в земеползването, климатичните промени водят до негативно въздействие върху видовете и природните местообитания, нарушаване на биокоридори, навлизане на чужди и инвазивни видове.  Разширяването на транспортната линейна инфраструктура ще доведе до загуба и фрагментиране на местообитания, нарушаване на биокоридори, навлизане на инвазивни видове, безпокойство и загуба на индивиди при инциденти и сблъсък. | При неприлагане на ПТС 2021-2027 ще се запази съществуващото състояние и тенденции.  По отношение на загубата на местообитания и видове въздействието от неизграждането на нови пътища и ж.п. линии, доколкото те преминават през защитени територии и защитени зони ще има от неутрален до положителен ефект. В същото време се очакват до средни отрицателни въздействия по отношение на замърсяването на въздуха ако не се развива и използва в по-голяма степен ж.п. и водния транспорт, развитие на системи за споделени пътувания, интермодални терминали, система от зарядни станции за електромобили и др.  Липсата на добра вътрешна свързаност между различните видове транспортни системи косвено ще има въздействие върху видовете и местообитанията по отношение на замърсяване на въздуха, възникването на аварии от стара инфраструктура и свързаните с тях химическо замърсяване, пожари и др. | Част от съществуващите проблеми свързани с управлението и опазването на защитените територии и защитените зони не зависят от реализирането на ПТС.  Подготовката и реализирането на ПТС дава възможност за по-добра съгласуваност на ниво политики с целите на опазването на национално ниво и повишаване на капацитета и разбирането за необходимостта от опазване и устойчиво управление на защитените зони и защитените територии.  Реализирането на някои дейности и проекти предвидени в програмата, като изграждането на нови магистрали, скоростни пътища и ж.п. линии, доколкото пряко засягат защитени територии и защитени зони ще имат вероятно отрицателно въздействие, свързано със загуба на природни местообитания, фрагмунтиране на местообитания на видове и загуба на индивиди, нарушаване на биокоридори, навлизане на инвазивни видове.  Част от предвидените проекти в ПТС 2021-2027г. имат решения по ОВОС и мерки, които ограничават негативните въздействия а друга част като ремонт на съществуващи инфраструктури се реализират в урбанизирани територии и населени места, като вероятното въздействие ще бъде косвено доколкото засягат или са в близост до защитени зони и защитени територии.  Доколкото програмата насърчава развитието на ж.п. и водния транспорт, както и свързаността между различните видове транспорт, модернизацията и навигацията, ПТС ще има положително въздействие върху качеството на въздуха и намаляване на някои емисии и съответно косвено положително въздействие върху защитените природни територии и предмета и целите на опазване. | |
| **Ландшафт** | Намаляване на природните ландшафти за сметка на урбанизираните.  Фрагментиране и формиране на линеарни ландшафти с преобладаващи функции транспорт.  Локални визуални промени в ландшафта, без промени в основния тип ландшафт | Увеличаване антропогенния натиск върху територията на трасетата;  Визуални промени в локалния ландшафт; от естетическа гледна точка субективно | Визуални промени в близък и среден обхват на възприятие.  Визуални промени в локалния ландшафт; от естетическа гледна точка субективно; положително с изпълнение на ландшафтен проект и рекултивация. Не се очаква възникване на нови проблеми. | |
| **Материални активи** | Лошо физическо състояние на активите в **железопътния** транспорт (в т.ч. инфраструктура и подвижен състав);  Лошото състояние на пътища и съоръжения при **автомобилния транспорт**, високо енергийно потребление на този вид транспорт, на места висока претовареност на инфраструктурата  За **морския и вътрешноводен транспорт** проблем се явяват морално и физически остарелият транспортен парк, претоварната техника в пристанищата и терминалите и незадоволителни параметри на корабоплавателните пътища и необходимост от повишавана на безопасността при корабоплаване  За **въздушния транспорт** като проблем се посочват недостатъчна свързаност на летищата с транспортната мрежа и липса на интелигентни транспортни системи  За интермодалния транспорт не са установени проблеми. | Ниско ниво на безопасност, неудовлетвореност на пътниците от железопътния транспорт и предпочитане на автомобилния транспорт;  Запрашаване, емисии на изгорели газове от ДВГ, в т.ч. парникови газове, което се отразява и на околната среда и населението в близост до съответната пътна отсечка.  Понижена безопасност и опасност от замърсяване при възникване на аварии, поради затруднено корапоблаване, неблагоприятно въздействие върху околната среда – генериране на прах, шум и др. при пристанищните терминали..  Запрашаване, емисии на изгорели газове от ДВГ, в т.ч. парникови газове, което се отразява и на околната среда, пътниците, работещите и населението в близост до летищните терминали  Не се очаква развитие | Очаква се разрешаване на проблема, чрез обновяване на материалната база. Това ще има и косвен положителен ефект върху изменението на климата, качеството на въздуха, както и останалите компоненти и фактори на средата, предвид очакваното пренасочване към ползване на железопътен превоз на хора и товари.  Очаква се разрешаване на проблема, чрез обновяване на материалната база, намаляване на вредните емисии и въздействието върху околното население.  Очаква се разрешаване на проблема, чрез обновяване на материалната база и подобряване на навигацията  Като цяло развитието на интермодалния транспорт и съоръжения ще има положително въздействие върху всички видове транспорт, предвид комбинирането на различни видове транспорт, намаляване на времето за транспортиране, съответно ограничаване на продължителността на въздействието върху околната среда, свързано с транспортирането  Не се очаква възникване на нови проблеми по отношение на материалните активи с реализирането на ПТС | |
| **Културно-историческо наследство** | Недвижимите културни ценности – археологически обекти са уязвими и най-често засягани при строителни дейности, в т.ч. на транспортната инфраструктура. | Не се очаква развитие | Не се очаква промяна – при строителните дейности на обекти на транспортна инфраструктура винаги има риск от разкриване на нерегистрирани до момента недвижими културни ценности. Прилагането или не на ПТС 2021-2027 г. няма отношение към нивото на този риск. | |
| **Отпадъци** | Образуването и третирането на отпадъци не представляват екологичен проблем за дейностите по изграждане на нова транспортна инфраструктура. В същото време те са фактор, който би могъл да създаде проблем, при неправилно управление. | Неправилното управление на отпадъците не е свързано конкретно с ПТС, затова програмата няма отношение към развитието на проблема. | При правилно управление на потоците отпадъци, образувани при строителството и експлоатацията на пътната инфраструктура не биха възникнали нови екологични проблеми при прилагането на ПТС. | |
| **Вредни физични фактори** | От анализа на състоянието на фактора в т. 2 по-горе като сериозен екологичен проблем на национално ниво се установяват повишените нива на шум в населените места. С изключение на областите Благоевград и Варна, във всички останали се наблюдава регистриране на наднормени нива на шума в над 50% от пунктовете. Проблемът е с пряко отношение към проекта на ПТС 2021-2027 г. | Нереализирането на ПТС 2021-2027 г. ще доведе в най-добрия случай до запазване на високите нива на шум, които се регистрират през последните години в пунктовете за контрол. По-лошия сценарий е, при увеличаване на трафика по Трансевропейската транспортна мрежа минаваща през България към Р Северна Македония например, шумовото натоварване да се увеличи още повече. | Възможно е негативно въздействие единствено по отношение на селищната среда в близост до нови обекти от автомобилната и железопътната инфраструктура. Разработването на акустични проекти за шумозащитни екрани за урбанизираните територии още във фазата на проектиране на новите инфраструктурни обекти няма да се допусне надвишаване на граничните стойности на шумовите нива за тези територии. | |
| **Опасни химични вещества и риск от големи аварии** | Съществува потенциален риск, трасетата на пътните артерии (съществуващи и нови) да не са съобразени с безопасните разстояния до предприятия с нисък или висок рисков потенциал. | Рискът за движението по съществуващите пътища при евентуална голяма авария в близост до трасето, няма отношение към прилагането на ПТС. | Програмата не предвижда съхранение, употреба и дейности с опасни химични вещества и смеси.  Задължително е при проектиране на новите трасета и алтернативите за тях да се прави проучване за наличието в близост на предприятия с рисков потенциал, съответно да се съобразят безопасните разстояние до такива предприятие, с оглед предотвратяване на риска от възникване на нови екологични проблеми в този смисъл. | |
| **Население и човешко здраве**  **Риск от инциденти** | Съществуващи проблеми, свързани с човешкото здраве, произтичащи от транспорта са:   * замърсяване на въздуха; * повишени нива на шум; * пътно-транспортни произшествия/инциденти/злополуки | Очаква се като цяло продължаване на наблюдаваните тенденции в развитието на тези проблеми, а именно – повишаване на емисиите от транспорта и поддържане на високи шумови нива. По отношение на риска от ПТП, политиката на държавата в тази насока е формулирана в изричен стратегически документ - Национална стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България за периода 2021 – 2030 г. – за изпълнението му ще е необходимо предприемане на съответни мерки в транспортния сектор, независимо от реализирането на ПТС. | От анализите на очакваното развитие на проблемите по отношение на атмосферното замърсяване и шума се вижда, че тези проблеми ще се редуцират с прилагането на ПТС.  Същото е и по отношение на риска от инциденти – при адекватно интегриране в проектите на предвижданията на Националната стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България за периода 2021-2030 г. се очаква редуциране на този риск. | |

# **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**

В т.5 на Доклада за ЕО е направен анализ на онези стратегии, планове и програми от т. 1.4. на Доклада за ЕО, които поставят цели по опазване на околната среда на национално и международно равнище, които имат отношение към ПТС 2021-2027 г.

От анализа може е обобщено, че проектът на ПТС 2021-2027 г. не влиза в противоречие и съобразява относимите цели по опазване на околната среда, включени в разгледаните стратегии, планове и програми.

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

Тъй като ПТС 2021-2027 г. е стратегически документ, оценката на вероятните значителни въздействия върху околната среда и човешкото здраве е разделена на две нива на подробност, като и на двете нива е направено равностойно оценяване на въздействието на двата варианта на проекта на ПТС 2021-2027 г.

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

**Климат**

Реализацията на ПТС 2021-2027 г. като цяло няма да доведе до отрицателно въздействие върху климата на глобално ниво и климатичните условия на локално ниво.

Незначителни емисии на парникови газове ще се образуват единствено от използваната техника по време на строителните дейности, където ще се извършват такива в рамките на конкретните инвестиционни проекти, но те не могат да окажат влияние до степен на изменения в локалните климатични условия.

Промените в климата са в резултат на комплексни продължителни процеси, отдалечени във времето и пространството и които силно зависят както от развитието на съвременната геоложка епоха (планетарни причини), така и от слънчевата активност, т.е. те са факт, вследствие на глобални процеси с големи териториални мащаби.

Следователно реализацията на ПТС 2021-2027 г. няма да повлияе върху изменението на глобалния климат. Няма да се окаже въздействие върху режима и пространственото разпределение на стойностите на климатичните елементи на прилежащите територии в районите на реализация на проектите от програмата.

Втори вариант на ПТС включва изрични мерки, насочени към ограничаването на емисиите на парникови газове – изграждането на зарядна инфраструктура по първокласната пътна мрежа и по българските пристанища с национално значение /морски и речни/, което ще има положително въздействие.

Не се очаква кумулативно въздействие.

**Атмосферен въздух**

Въздействието върху качеството на атмосферния въздух се ограничава основно до етапа на извършване на строителните дейности за реализацията на проектите, включени в ПТС 2021-2027 г.

След приключване на етапа на строителните дейности въздействието върху атмосферния въздух се прекратява, а в определени случаи става постоянно положително.

Реализацията на ПТС 2021-2027 г. като цяло ще повлияе положително на качеството на атмосферния въздух, чрез замяната на автомобилите, като средство за придвижване с други по-ефективни транспортни средства с по-малки емисии на замърсители в атмосферния въздух.

Втори вариант на ПТС включва изрични мерки, насочени към ограничаването на емисиите на вредни вещества от МПС – изграждането на зарядна инфраструктура по първокласната пътна мрежа и по българските пристанища с национално значение /морски и речни/, което ще има положително въздействие.

Не се очаква кумулативно въздействие.

**Води**

Реализирането на ПТС не е пряко свързано с количеството и качеството на повърхностните и подземните водите. Не се очаква промяна в тенденциите по отношение на повърхностните води, като транспортът като дифузен източник на замърсяване няма съществен принос и потенциал за значимо замърсяване на повърхностните води. При реализиране на ПТС може да се очаква хидроморфологично въздействие върху водни обекти при тяхното пресичане и около мястото на преминаване на транспортните трасета.

Могат да се очакват преки и косвени положителни въздействия върху РЗПРН BG1\_APSFR\_DU\_001“Река Дунав“ в обхвата на градовете Русе и Лом.

Ще се пропуснат ползите, които се очакват като резултат от инвестициите във водния транспорт – ограничаване на рисковете от замърсяване на водите за корабоплаване вследствие на инвестиране в подобряване на условията на корабоплаване и навигационната безопасност и в информационни системи (повишават значително адекватността и бързината на реагиране при бедствия)

Не се очаква промяна в тенденциите по отношение на подземните води.

Не се очаква кумулативно въздействие.

**Земни недра**

На стратегически и на проектно ниво ПТС 2021-2027 г. включва дейности свързани със строителство и модернизация, респективно с въздействие върху земните недра, вследствие изграждане на тунели, големи съоръжения (мостове, надлези, подлези, естакади, виадукти, подпорни стени, дълбоки изкопи, високи насипи и др. строителни дейности). Всяко строителство се извършва след няколко етапа на проектиране, където са включени задължително инженерно-геоложки проучвания и доклади към тях, където са направени ясни характеристики на геоложката основа. На база на тях се избират подходящите технологии за работа, проектни решения за реализация и включване на необходимите материали и строителни решения за гарантиране стабилитета на земната основа, а от там и сигурността на изградените съоръжения и цялата инфраструктура.

Степента и характера на въздействие зависят от характеристиките на конкретния проект. По тази причина, като критерий при взимане на решение за такива проекти следва да се вземе предвид въздействието върху околната среда и човешкото здраве.

*Въздействията при строителството н*а големите съоръжения са отрицателни, необратими дългосрочни и постоянни, но са в ограничен обхват – само в обхвата на сервитута и съоръжението и с относително малки мащаби, т.к. се касае за линейни инфраструктурни обекти (голяма дължина, но малка ширина). Самите съоръжения са от порядъка на няколко десетки до няколко стотин метра, което е минимален обхват, отнесено към общата дължина, която е десетки и стотици километра. В такъв аспект, въздействието, макар и отрицателно се класира като незначително и допустимо.

*Въздействия при експлоатация*  - няма. Може при аварийни или бедствени ситуации да се получи временно механично увреждане на геоложката основа – в ограничен обхват, еднократно, временно и краткотрайно – до решаване на проблема. Вероятността от възникване е много малка и непредвидима като време, място и интензивност.

От направените обобщения в предишните точки може да се направи извода, че ПТС 2021-2027 г. няма да окаже недопустимо отрицателно въздействие върху земните недра при спазване на всички проектни и нормативни изисквания за строителството и изпълнение на условията и мерките по ЕО/ОВОС към всеки проект.

Не се очаква кумулативно въздействие.

**Почви**

На стратегически и на проектно ниво ПТС 2021-2027 г. включва дейности свързани със строителство и модернизация, респективно с въздействие върху земи и почви, от дейностите по изграждане на отделните проекти. Всяко строителство се извършва след етап на предварителни проучвания и проектиране, ОВОС и ОС и с избор на вариант най-щадящ околната среда респективно *почви и ландшафт*, където са включени задължително парцеларни планове и доклади за земеползването. На база на тях се избират подходящите технологии за работа, проектни решения за реализация и включване на необходимите мерки по време на строителството и такива, които са задължителни по време на експлоатацията, гарантиращи сигурността на изградените съоръжения и цялата инфраструктура.

Степента и характера на въздействие зависят от характеристиките на конкретния проект.

*Въздействие в етапа на строителство:*

* Усвояване на нови територии, свързано с промяна предназначението на земите и изключването им от поземления и горския фонд – пряко и дълготрайно
* Загуба на плодородни почви – пряко, временно, обратимо
* Почвеното запечатване – пряко, дълготрайно, отрицателно, в обхват сервитута и съоръженията към него, с относително малки мащаби,
* Нарушения в почвения профил – локално, временно;
* Замърсяване на прилежащите терени - промяна на протичащите в почвения субстрат физикохимични, воднофизични и биологични процеси; частично влошаване на почвената структура; застрашеност от ерозия – локални, временни, обратими
* Неизпълнени рекултивации водещи до възникване на ерозирали почви – локални, отрицателни, временни, но обратими със своевременно изпълнение на рекултивация

*В етапа на експлоатация:*

Макар и малка, съществува вероятност от аварийно замърсяване на почвите от разлив на нефтопродукти, опасни товари, водния повърхностен отток на платното и др. Тези въздействията са локални и временни, обратими с подходящо третиране

ПТС 2021-2027 г. няма да окаже недопустимо отрицателно въздействие върху земи, почви и земеползване при спазване на всички проектни и нормативни изисквания за строителството и изпълнение на условията и мерките по ЕО/ОВОС към всеки отделен проект.

Не се очаква кумулативно въздействие.

**Растителност**

Предложените в ПТС 2021-2027 г. мерки като цяло ще окажат предимно незначително отрицателно, слабо положително или неутрално въздействие върху видове растения, растителни съобщества и природни местообитания с консервационна значимост. Развитието на транспортната инфраструктура, особено изграждането на нови шосейни и железопътни връзки ще има и по-съществено отрицателно въздействие особено в територии с богато биологично разнообразие, но същевременно представляващи релефно трудни за преодоляване транспортни бариери. Такива са планините на Западна България и особено Конявска и Земенска планина, Кресненското дефиле, Шипченска и Източна Стара планина. В предвид на бързото и значително развитие на нова транспортна инфраструктура, като магистралите Струма, Люлин, Тракия и Хемус, както и други инфраструктурни обекти в страната през последните години, се очаква и отрицателен кумулативен ефект, който може да бъде смекчен с правилно и еколого-съобразно планиране и прилагане на подходящи смекчаващи мерки за намаляване на негативното въздействие върху растителността. Очаква се отрицателното въздействие върху растителност, флора и природни местообитания да бъде основно в някои от равнинните, предпланинските и нископланинските региони в България, т.е. основно под 1000 м.н.в. Някои от предвидените дейности нямат технически параметри (примерно ново кейово място, разширение и модернизиране на пристанищната инфраструктура на пристанище Варна, разширение на пристанище Лом и др.) и на този етап степента на въздействие върху растителната компонента не може да бъде определена. Голяма част от предвидените в плана дейности засягат модернизация на съществуващи или модернизация на технологични (диспечерска централизация; ремонт на сгради и съоръжения) и не оказват никакво пряко въздействие върху растителността и флората, като има по-скоро косвено положително въздействие, доколкото намаляват рисковете от аварии и замърсяване на въздуха, водите и почвата.

Не се очаква значително кумулативно въздействие.

**Животински свят**

Съществен проблем при реализирането на проектите в обхвата на ПТС е възникването на допълнителна фрагментация на местообитанията на животинските видове и прекъсване на биокоридори. Развитието на транспортната инфраструктура и възможността и да поеме все по-засилващ се трафик на транспортни средства е пряко свързан и с повишаване на смъртността от прегазване на консервационно значими животински видове. Неподдържането на отводнителни и оградни пътни съоръжения, откоси и насипи ще способства за запазване на неблагоприятната тенденция на нарастване на смъртността на животни от гръбначната фауна, вкл. и на целеви видове за опазване в мрежата на Натура 2000, в резултат на прегазване от транспортни средства при нарастващ интензивния автомобилен трафик по амортизирана транспортна мрежа. Ако обаче програмата не се реализира, няма да бъдат приложени и адекватни мерки за намаляване на въздействието върху популациите на видовете по остаряла и несъобразена с пътния трафик транспортна инфраструктура, което ще влоши настоящия природозащитен статус на консервационно значими видове.

Развитието на транспортната мрежа в райони с богато биоразнообразие ще отнеме площи от потенциални местообитания на консервационнозначими видове, възможно е безпокойство, прогонване и смъртност на индивиди в случай, че не бъдат приложени адекватни мерки.

Основна роля за разселване на инвазивните чужди видове от фауната има транспортната система. Отсъствието на контрол за наличие на чужди видове в замърсени транспортни средства и стоки може да доведе до интродуцирането им в естествените екосистеми и сериозно да влоши качеството на екосистемните услуги, да доведе до икономически загуби и не на последно място да бъде фактор за възникване на зоонози, засягащи както дивата фауна, така и пряко човека.

Не се очаква кумулативно въздействие.

**Защитени зони и защитени територии**

Реализирането на ПТС 2021-2027 и част от предвидените проектни и проектни идеи заедно с допустимите дейности, има вероятност да окажат отрицателни въздействие върху защитените природни територии, в случаите на пряко засягане на площи от защитени зони от Натура 2000 и защитени територии. Вероятното отрицателно въздействие от реализирането на дейностите е свързано със загуба на площи от природни местообитания, влошаване качеството на местообитанията на видовете, предмет на опазване, загуба на видове, фрагментация, линейния характер на обектите води до бариерен ефект и нарушаване на биокоридори за част от животинските видове, до навлизане на инвазивни видове, аварии и инциденти и др.

Част от предложените в програмата проекти са стартирали в програмен период 2014-2020, като в предстоящия програмен период ще се финализират и са процедирани по реда на Глава VI от ЗООС и чл. 31 от ЗБР. Друга не малка част от проектните предложения, са за техническа модернизация на системите за управление, навигация и контрол, изграждане на зарядни станции за електромобили и за алтернативни горива на пристанищата, ремонт на гари, модернизация на транспортния парк, което ще има косвено положително въздействие върху защитените природни обекти с подобряване качеството на атмосферния въздух, намаляване на инцидентите, авариите, химично замърсяване и др.

Реализирането на ПТС като цяло, на нивото на информация на която се оценява ще има от неутрално до незначително отрицателно и косвено положително въздействие ако се спазват заповедите за обявяване на защитените природни обекти, предмета и целите на опазване, режимите и условията на опазване в заповедите и плановете за управление там, където има утвърдени такива, както и при спазване на най-добрите международни практики при подготовка и изпълнение на линейни инфраструктурни обекти и изпълнение на предвидените в настоящата оценка мерки.

Не се очаква кумулативно въздействие.

**Ландшафт**

Ландшафта е динамична система – постоянно променяща се.

*Етапът на строителство на транспортната инфраструктура е свързан с:*

* Промяна в локалния ландшафт - отнемане на селскостопански и горски площи и създаване на линеарен ландшафт с функции транспорт – дълготрайно, постоянно, ;
* Промяна във визуалността – дълготрайно струпване на депа за почви и хумус, струпване на строителна техника и материали – локално, пряко, краткотрайно

*Етапът на експлоатация на пътната инфраструктура е свързан със:*

* При големи аварии са възможни непредвидими последици за околния ландшафт и акваторията - водещи и до екологични и естетически изменения в локалния ландшафт - в ограничен обхват, еднократно, временно и краткотрайно – до решаване на проблема.
* Съществена промяна в съществуващата пейзажност и визуалност в близкия и далечен обхват – непрекъснато променяща, относителна
* Отрицателно въздействие от неизпълнени проекти за ландшафтно оформяне на сгради и съоръжения и рекултивация на нарушени терени – визуални отрицателни въздействия – локални, временни, обратими.

Състоянието на всички компоненти на околната реда имат комулативно въздействие върху ландшафта. Локалният ландшафт ще бъде визуално променен със създаване на линеарни инфраструктурни транспортни обекти, но основния тип ландшафт остава непроменен.

ПТС 2021-2027 г. включва на стратегическо и на проектно ниво дейности и решения, които водят като цяло до пряко и/или косвено положително въздействие върхувсички компоненти на околната среда, респективно и върху ландшафта.

ПТС 2021-2027 г. няма да окаже недопустимо отрицателно въздействие върху ландшафта при спазване на всички проектни и нормативни изисквания за строителството и изпълнение на условията и мерките по ЕО/ОВОС към всеки един компонент на околната среда във всеки отделен проект.

Не се очаква кумулативно въздействие.

**Материални активи**

Всяко съвременно проектно и/или строително решение, иновация, въвеждане на съвременни комуникации, сигнализация, логистика и др. дейности свързани със съвременната транспортна система, води до подобряване на материалните активи, осигуряване на безопасност на пътници и товари, повишаване на пропускливостта, въвеждане на екологосъобразни решения за транспорта, а от там и подобряване на условията на труд, безопасност, здравен статус на населението и работещите в транспорта, подобряване на условията на живот и придвижване на населението и товарите за цялата територия на страната.

*ПТС 2021-2027 г. включва на стратегическо и на проектно ниво дейности и решения, които водят като цяло до пряко и/или косвено положително въздействие върху материалните активи.*

**Културно – историческо наследство**

Дейностите за реализиране на проектите по Програма „Транспотна свързаност 2021 – 2027 г.” могат да доведат до застрашаване целостта или дори унищожаване на културни ценности и поради това може да се приеме, че неприлагането на ПТС може да има благоприятно въздействие върху културното наследство. Спазването на изискванията на правната уредба на дейностите по опазване на културното наследство в Р България и международните конвенции в тази област, гарантира че при изпълнението на такива стратегически проекти българското културно богатство ще бъде добре защитено. Следването и усъвършенстването на създадената практика и добрата съгласуваност между компетентните органи по опазване на културното наследство и институциите, работещи в транспортния сектор, ще позволи осъществяването на включените в ПТС – 2021-2027 проекти с минимален риск за културното наследство. Мерките за ограничаване като цяло на замърсяването на околната среда ще допринесат и до намаляване на въздействието на „непреките” фактори, влияещи върху културните ценности.

**Вредни физични фактори**

С реализацията на ПТС 2021-2027 г. се очаква намаляване на нивата на шум в селищните територии, чрез преки и косвени средства изразяващи се в:

* подобряване на пътните условия по републиканската пътна мрежа – лошото състояние на пътната настилка на основните пътни участъци е една от основните причини за превишаване на граничните стойности на показателите за шум;
* намаляване на движението по градските пътища в режим на тръгване и спиране, чрез въвеждане на модернизирани системи за управление на трафика – липсата на такава система влошава акустичната обстановка в райони около натоварени основни булеварди и улични отсечки;
* изнасяне на автомобилния поток от Европейски път Е85 и Републикански път II-44 извън пределите на гр. Габрово (*през 2018 г. са регистрирани превишения в 80% от пунктовете за мониторинг разположени в града, а през 2019 г. в 100% от пунктовете*);
* стимулиране на електромобилност, която е свързана с по-ниски нива на шум на превозните средства;
* възможност за намаляване на автомобилния поток минаващ през град Пловдив в посока от и към летището – с програмата се предвижда предоставяне на възможност за използване на по-щадящ по отношение на шумовото замърсяване железопътен транспорт. Аналогично е и за гр. Бургас;
* изнасяне на част от автомобилния поток, който за момента представлява 80-85% от общото шумово натоварване в градовете, извън населените места, чрез:

- изграждане на скоростни връзки между северна и южна България;

- доизграждане на АМ „Струма“;

- изграждане на АМ „Русе-Велико Търново“;

- изграждане на скоростни връзки между северна и южна България.

* възможност за намаляване на автомобилния поток движещ се по Републиканската пътна мрежа чрез повишаване атрактивността на алтернативния железопътен транспорт – модернизации на ж.п. гари, ж.п. линии, изграждане на нови и модернизация на съществуващи ж.п. линии и др.

Не се очаква кумулативно въздействие.

**Отпадъци**

На стратегическо ниво, реализацията на ПТС не може да окаже съществено въздействие върху генерирането и управлението на отпадъците на територията на страната. Основно отпадъци ще се генерират по време на строителните дейности на отделните обекти, включени в програмата, т.е. на проектно ниво. Те отпадъци ще бъдат управляване в съответствие с установените практики и при използването на налични съоръжения. Поради това цялостното въздействие от образуването на отпадъци може да се определи като временно, локално, краткосрочно и без значително отрицателно въздействие.

Не се очаква кумулативно въздействие.

**Опасни химични вещества и риск от аварии**

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.

На проектно ниво, при строителството и експлоатацията на обектите, ще се използват горива, масла и други ОХВС, за които е възможно да настъпят аварийни разливи. Тези разливи ще имат локално, краткотрайно и напълно обратимо въздействие, при тяхното своевременно отстраняване.

Друг възможен риск е свързан с превозването на опасни товари чрез железопътния и автомобилния транспорт. За превоза на опасните товари има специализирано законодателство и изисквания, при изпълнението на които рискът за околната среда ще бъде сведен до минимум.

Възможно е и възникване на конфликт между трасетата на бъдещите сухоземни транспортни артерии и наличните предприятия с рисков потенциал, като на настоящия етап и степен на подробност, тези въздействия не могат да бъдат определени.

Не се очаква кумулативно въздействие.

**Здравен риск**

Въздействието върху общественото здраве зависи от въздействията върху останалите компоненти и фактори на средата. На база на направените оценки може да се обобщи, че въздействието на ПТС 2021-2027 г. е положително по отношение на населението и човешкото здраве в сравнение със съществуващото състояние, при спазване на нормите и стандартите за качество на околната среда, мерките и условията от проведените и предстоящите превантивни процедури по реда на глава шеста на ЗООС при изпълнение на проектите.

Не се очаква кумулативно въздействие.

По отношение на възможното **трансгранично въздействие**:

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, идентифициранeто 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, идентифициранeто 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, идентифициранeто 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 се идентифицира един проект в граничен район– по Втори вариант на ПТС 2021-2027 г. –* 1.Рехабилитация на път II-14 о.п. Видин-Кула-Връшка чука – Граница Република Сърбия, от км 0,250 до км 30.240, с обща дължина 29,990 км** – пътният участък е съществуващ, като конкретното въздействие ще зависи от конкретните дейности по рехабилитация, които на настоящия етап не са уточнени. По аналогия на други подобни проекти - 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 вредни вещества (основно прах) и ще е с повишена безопасност, като не се очакват значителни въздействия.
* ***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.

Не се очакват косвени отрицателни въздействия върху растителни съобщества и природни местообитания в участъка на река Дунав в Румъния. Не се очакват отрицателни въздействия върху предмета и целите на опазване на защитените природни територии в пограничния район.

* ***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. Не се очакват косвени отрицателни въздействия върху растителни съобщества и природни местообитания в участъка на река Дунав в Румъния. Аналогични реализирани инвестиции не са показали потенциал за трансгранично въздействие. Не се очакват отрицателни въздействия върху предмета и целите на опазване на защитените природни територии.

**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.

# **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**

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., в Доклада за ЕО са предложени следните мерки за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно компенсиране на неблагоприятните последствия от осъществяването на програмата върху околната среда и човешкото здраве.

***А) Мерки за отразяване в окончателния вариант на програмата***

***Мярка:***Включване в Приоритета за Техническа помощ на програмата за обучения на УО и бенефициентите за Натура 2000, Защитените територии и други аспекти на политиките и законодателството в сектора опазване на природата, добри практики, връзка и съгласуваност с транспортните политики и проекти.

***Очакван резултат:*** Повишен капацитет на УО и бенефициентите за Натура 2000 мрежата, връзка и съгласуваност с транспортните политики и спиране загубата на биологично разнообразие и адаптация към климатичните промени.

***Мярка:*** Включване в Приоритета за Техническа помощ на програмата на допустима дейност: *Разработване на планове за действие съгласно Регламент (ЕС) 1143/2014, основани на предварителен анализ, за основни пътища за транспорт (въвеждане и разпространяване) на случайно попаднали чужди и инвазивни чужди видове растения, гъби и животни, от значение за България и ЕС, , напр. със: самолети, водоплавателни съдове (с изключение на баластна вода и корпусни обраствания), баластна вода, обраствания по корпуса на плавателни средства, МПС, влакове и др.*

***Очакван резултат:*** Изпълняване на ангажиментите на Република България съгласно изискванията на Регламент (ЕС) 1143/2014 и изграждане на методична база за предотвратяване на разпространението на инвазивни чужди видове чрез транспортната система.

***Б) Мерки за изпълнение при прилагане на програмата***

**Общи мерки:**

***Мярка:*** Инвестиционни проекти/проектни предложения по ПТС 2021-2027 г., очертаващи рамка за развитие на инвестиционни предложения (ИП)/планове, програми (ПП) или проекти, за които се изисква процедура по ОВОС/ЕО (по реда на ЗООС) и/или процедура по оценка за съвместимостта с предмета и целите на опазване на защитените зони (по реда на ЗБР) да се одобряват от Управляващия орган на програмата и по реда на съответния специален закон само след влязъл в сила окончателен административен акт, постановен от съответния компетентен орган по околна среда, по реда на ЗООС и/или ЗБР, с който се одобрява/съгласува ИП/ПП, и при съобразяване с условията и мерките от съответния акт.

***Очакван резултат:*** извършване на анализ на потенциалните въздействия върху компонентите и факторите на околната среда в по-голяма степен на подробност и недопускане на значителни отрицателни въздействия върху околната среда.

***Мярка:***  Провеждане на предварителни консултации между проектанти и експерти по околна среда във възможно най-ранен етап от изготвянето на конкретните проекти, с цел избор на оптимални технически решения, съобразени с особеностите на околната среда, в която ще бъдат реализирани.

***Очакван резултат:*** Избягване на противоречия между опазването на околната среда и предлаганите технически решения. Оптимизиране на процедурите по ОВОС, ЕО и ОС.

***Мярка:*** Преди издаване на разрешения за строеж и започване на строителните работи потвърждаване на валидността на постановените решения по реда на глава шеста от ЗООС и ЗБР.

***Очакван резултат:*** Недопускане на неактуалност на извършените оценки на въздействието върху околната среда и за защитените зони.

За ограничаване на въздействието върху **климата и атмосферния въздух и свързания с качеството на въздуха здравен риск,**по време на строителството и експлоатацията на обектите, се предвиждат следните мерки:

***Мярка:*** Ограничаване на праховите емисии при товарене/разтоварване, транспортиране и складиране на земни маси и строителни материали съгласно изискванията на чл.70 от Наредба № 1 от 27.06.2005 г. по време на строителството на обектите.

***Очакван резултат:*** Ограничаване на емисиите на прах по време на извършване на строителните дейности.

***Мярка:*** Да се оросяват строителните площадки по време на изкопните и транспортните дейности в сухо и ветровито време по време на строителството на обектите.

***Очакван резултат:*** Ограничаване на емисиите на прах по време на извършване на строителните дейности.

***Мярка:*** Да се извършва измиване на ходовата част на транспортните средства при напускане на строителните площадки по време на строителството на обектите.

***Очакван резултат:*** Ограничаване на разпространението на емисиите на прах от строителните дейности.

***Мярка:*** При използване на флуорсъдържащи парникови газове да се спазват изискванията и мерките съгласно Регламент (ЕС) № 517/2014 г.

***Очакван резултат:*** Ограничаване на емисиите на флуорсъдържащи парникови газове съгласно Регламент (ЕС) № 517/2014 г.

За ограничаване на въздействието върху**повърхностните и подземните води,**по време на предпроектното проучване, строителството и експлоатацията на обектите, се предвиждат следните мерки:

***Мярка:*** При извършване на строителните дейности състояние на речните легла, брегове и крайбрежните заливаеми ивици да се запази максимално близко до естественото.

***Очакван резултат:*** Ограничаване на ерозионните процеси, осигуряване на добро водозадържане при преминаване на високи води, включително при свързване на речното корито с влажните горски съобщества (естествени ретензионни обеми), намаляване риска от наводнения, повишаване на нивото и подхранване на подземните води, подобряване екологичното състояние на повърхностните водни тела и количественото състояние на подземните водни тела.

***Мярка:*** Недопускане вторично замърсяване на водите, физическо увреждане на речните легла.

***Очакван резултат:*** Ограничаване вторичното замърсяване на повърхностните и подземните води, запазване естествената морфология и физическата цялост на речните корита, намаляване и ограничаване на дифузно и/или точково замърсяване на повърхностните води с биогенни и други вещества. Запазване на съществуващото или общо подобряване на екологичното състояние.

***Мярка:*** При проекти, засягащи крайбрежните морски води, териториалните морски води и изключителната икономическа зона на Република България, да се съобразява актуалната към момента на разработване на проектите Морска стратегия на Република България, в т.ч. мерките в нея.

***Очакван резултат:*** Съобразяване на стратегическия документ, опазване на морските води и ограничаване на въздействието на развитието на транспорта върху тях.

***Мярка:*** За обектите, свързани с изграждане на пътна инфраструктура:

* да се предвиждат съоръжения за улавяне на разливи на течни товари и вещества в случаите на аварии с цел опазване на водите от замърсяване;
* да се предвиждат подходящи мерки с цел опазване на пътната инфраструктура от вредното въздействие на водите, в т.ч. и отвеждане на дъждовни води от пътното платно.

***Очакван резултат:*** Опазване на водите от замърсяване и опазване на пътната инфраструктура от вредното въздействие на водите.

За ограничаване на въздействието върху**почвите,**по време на предпроектното проучване, строителството и експлоатацията на обектите, се предвиждат следните мерки:

***Мярка:***При избор на варианти - да се разглеждат и предпочитат варианти, предвиждащи отчуждаване на непродуктивни земеделски земи (над V категория) и нископлодородни почви и да се избягват максимално земи от горския фонд – фаза предпроектни проучвания, ограничаване на строителните дейности само в сервитута на обектите и разрешените площадки и използване на съществуващите пътища за достъп.

***Очакван резултат:***Рационално използване на земята и опазване на горите.

***Мярка:***Изготвяне на проекти за рекултивация на нарушенията в съседните терени от изграждането на транспортната инфраструктура и ландшафтно оформяне с растителност.

***Очакван резултат:***Възстановяване на земите и връщането им към поземления фонд.

***Мярка:***Отнемане и съхраняване на хумусна почва и оползотворяване на хумусния слой при условията на чл. 15, ал.1 и ал. 2 на Закона за почвите и Наредба № 26 за рекултивация на нарушените терени и задължителна рекултивация на нарушените терени, следствие на изграждането на транспортната инфраструктура.

***Очакван резултат:***Предотвратяване риска от загуба на хумусния слой, опазването ме използването по предназначение ; предотвратяване възникване на ерозия.

За ограничаване на въздействието върху**растителността, животинския свят, защитените зони и защитените територии**по време на предпроектното проучване, строителството и експлоатацията на обектите, се предвиждат следните мерки:

***Мярка:***Задължително провеждане на предварителни проучвания на консервационно значими животински и растителни видове, картиране на природните местообитания в 1 км коридор около трасето, в това число в границите на защитените зони и защитените територии, които са потенциално засегнати от реализирането на проектните идеи.

***Очакван резултат:*** Предотвратяване на риска от увреждане на консервационно значими природни територии, местообитания на редки видове, биокоридори и др. Повишаване ефективността за реализиране на проектите и финансирането. Спазване на най-добрите международни практики при реализиране на инфраструктурни обекти.

***Мярка:*** Да се възложи извършването на допълнителна оценка на алтернативите и възможностите за строителство и на двете трасета на Лот 3.2 (Г10.50 и Г20) на АМ Струма извън дефилето, включително по отношение на специфичните природозащитни цели и мерки за защитените зони (след изпълнение на дейностите по определяне им), с оглед и при стриктно изпълнение на препоръките на Европейската Комисия (обективна оценка на алтернативите, предлагане на мерки с доказана ефективност, оценяване на кумулативния ефект, спазване на чл. 6.3 от Директива 92/43\_ЕИО) по отношение на оценката на въздействието върху видове и местообитания в защитена зона BG0000366 „Кресна-Илинденци“ и защитена зона BG0002003 „Кресна“ по-специално в Кресненското дефиле.

***Очакван резултат:*** Предотвратяване на риска от унищожаване на консервационно значими видове растения и животни, растителни съобщества и природни местообитания, както и осигуряване на необходимото финансиране на магистрала Струма.

***Мярка:***Да се възложи извършването на допълнителна оценка на алтернативите за преминаване през територията на ПП „Българка”, въздействието им върху защитената територия и защитената зона, (в т.ч. специфичните цели на опазване на защитената зона, след приемането им), и възможностите за строителство на етапите на пътния обект и на съоръженията към него.

***Очакван резултат:***Мярката се предлага предвид отсъствието на актуална оценка за съвместимост (съгласно писмо на МОСВ с изх.№ 12-00-270/20.12.2018 г. не е изискано извършването на такава). Очакваният резултат е предотвратяване на фрагментиране на територията на ПП „Българка” и защитена зона BG 0000399 „Българка“, предотвратяване на бариерен ефект за популации на целеви видове земноводни, влечуги и бозайници, минимизиране на риска от увреждане на популации на консервационно значими видове растения и животни, растителни съобщества и природни местообитания и влошаване на тяхното природозащитно състояние. Мярката се предлага и на база на съществуващите съдебни практики на ЕС, например решението на съда на ЕС по дело C 217/19 (Европейска комисия/Финландия) където в т. 74 изрично е посочено, че „…не може да се поддържа, че държава членка разполага с най-добрите научни познания, когато при приемането на решението си компетентният орган се основава на проучване, публикувано седем години по-рано…“. Мярката ще удовлетвори необходимостта от оценка на ИП със специфичните цели на ЗЗ BG 0000399 „Българка”, като условие за финансиране с европейски средства.

***Мярка:*** Извършване на инвентаризация на всички изоставени (извън експлоатация) тунели по жп линията Карнобат – Синдел, оценка на тяхната пригодност като потенциални местообитания на прилепи, изработване и реализация на технически проекти за подобряване на качествата им като убежища.

***Очакван резултат :*** Опазване на консервационнозначими видове прилепи и подобряване на тяхното природозащитно състояние.

***Мярка:*** Провеждане на минимум едногодишен мониторинг върху смъртността на животински видове в новопостроени участъци от транспортната инфраструктура след въвеждането им в експлоатация.

***Очакван резултат:*** Оптимизиране на мерките за предотвратяване на смъртността при животните в резултат от прегазване или сблъсък с превозни средства в идентифицирани критични участъци.

***Мярка:***Изготвяне на предварителни оценки за въздействието върху Натура 2000 защитените зони, защитените територии и други чувствителни територии, на база на които да се планират възможни технически алтернативи на възможно най-ранен етап на развитие на проектите преди стартиране на процедурите по реда на глава шеста на ЗООС и чл.31 от ЗБР.

***Очакван резултат:*** Изготвянето на предварителни оценки на въздействието върху Натура 2000 защитените зони и другите уязвими природни територии, както и резултатите от проучването на по-широк коридор (1 км) около трасето ще дадат възможност още на най-ранен етап да бъдат предложени разумни алтернативи. Резултатите от оценките ще бъдат използвани и за процедурите по реда на Глава VI от ЗООС и чл.31 от ЗБР, което ще спести време и разходи на възложителите. Спазване на най-добрите международни практики при реализиране на инфраструктурни линейни обекти.

***Мярка:*** Изготвяне на План за управление на околната среда и План за собствен мониторинг за проектите за изграждане на автомагистрали, скоростни пътища и ж.п. линии.

***Очакван резултат:*** Изпълнение на мерките от ОВОС и ОС, контрол и намаляване на въздействията по време на строителството и експлоатация на транспортната инфраструктура.

***Мярка:***В проектите за рекултивация на територии в защитени зони или защитени територии да се използват само местни видове.

***Очакван резултат:*** Ограничаване на навлизането на чужди и инвазивни видове в защитените територии и защитените зони.

***Мярка:*** За всички линейни обекти, както и за жп гарите и интермодалните терминали, където е възможно – без да се нарушават изискванията за безопасност на обектите, да се предвидят зелени пояси с широчина 4-5 m, от двете страни на линейния обект, съответно около съоръженията на гарите и терминалите, с местни растителни видове.

***Очакван резултат:*** Подобряване на ландшафта, ограничаване на светлинното и шумово замърсяване, осигуряване на укритие за животински видове, храна и биокоридор за преминаване, прилагане на Стратегията за зелена инфраструктура.

За ограничаване на въздействието върху**ландшафта*,*** по време на проектиране и, строителството на обектите, се предвиждат следните мерки:

***Мярка:***Изпълнение на проектите за рекултивация и ландшафтно оформяне с растителност за инфраструктурните обекти – транспотна инфраструктура.

***Очакван резултат:***смекчаващо въздействие - визуално включване на обектите и приобщаване в локалния ландшафт.

***Мярка:*** Реализиране на проекти за рекултивация и ландшафтно оформяне с растителност.

***Очакван резултат:***Опазване на околната среда, и приобщаване на новите обекти към околния ландшафт.

***Мярка:***Да се предвиди и изпълни подходящо ландшафтно оформяне на склоновете – скатове и откоси към трасетата и съоръженията към тях.

***Очакван резултат:*** Стабилизирането им и предпазване от появата на ерозия.

За ограничаване на въздействието върху **културно-историческото наследство,**по време на проектиране, строителството и експлоатацията на обектите, натрупаният опит досега показва, че при реализирането на големи инфраструктурни проекти на територията на Р България, винаги се застрашават археологически културни ценности. По тази причина вече е създадена практика, която е и законодателно регламентирана, строителните дейности, свързани с въздействие върху земната повърхност, да се предхождат от археологически проучвания.

Добрите примери за успешно съвместяване на двата вида дейности са многобройни и са свързани с реализирането на инфраструктурни проекти основно на АПИ и ДП „НКЖИ“. След провеждане предварителни изследвания по трасетата се посочват археологическите обекти, които в различна степен са застрашени от новото строителство. В зависимост от характеристиките на всеки от тях и степента на застрашеност се определят следните ***мерки***:

* наблюдение от археолози по време на извършване на изкопни работи;
* предварителни проучвания в до 10% от засегната площ в сервитута;
* пълни проучвания в рамките на сервитута;
* цялостно археологическо проучване (прилага се за определени видове археологически обекти като надгробните могили).

В определени случаи се прилагат комбинации от тези мерки или техни варианти. Практиката показа, че създадената в процеса на работа методика е правилна и като резултат от прилагането ѝ бяха спасително проучени важни археологически обекти и структури, а стотици ценни археологически находки обогатиха фондовете на музеите.

Натрупаният опит от страна на археолози и строители доведе до добро съгласуване на дейностите им. Осигуряването на достатъчно време за осъществяване на посочените мерки дава възможност те да се приложат пълноценно от една страна, а от друга да не се забавят темповете на строителните работи.

Решенията за приключване на проучванията и за предаване на терени за строителство или прилагане на други мерки за опазване се вземат от междуведомствена комисия, назначена от министъра на културата. Такива комисии се свикват след приключване на всяко археологическо проучване.

***Очакван резултат:*** Предотвратяване на риска от унищожаване или компрометиране на археологически обекти и находки.

За ограничаване на въздействието от **вредните физични фактори и здравния риск,**по време на проектиране, строителството и експлоатацията на обектите, се предвиждат следните мерки:

***Мярка:*** Във фазата на проектиране, към документацията на линейните инфраструктурни обекти да се изработят акустични проекти за определяне на точните акустични параметри на шумозащитните съоръжения.

***Очакван резултат:*** своевременно идентифициране на евентуални проблемни участъци и предотвратяване вероятността от повишаване на фоновия шум над допустимите стойности.

***Мярка:*** За всички дейности по ПТС 2021-2027 г. свързани със строителни процеси да се спазват следните ограничения:

- строителните дейности да се извършват през светлата част от деня, за обектите в или в близост до населените места;

- в етапа на строителство, при необходимост да се поставят временни шумозащитни екрани между съответните строителни участъци и жилищни терени, или обекти с повишени изисквания (*училища, детски градини, болници, зони за отдих и др.*), разположени в непосредствена близост до строителния обект.

***Очакван резултат:*** ограничаване на въздействието върху фоновия шум на селищната среда по време на строителния процес.

***Мярка:*** След въвеждане в експлоатация на съответния линеен инфраструктурен обект да се предвиди извършването на контролни измервания на шумовото ниво в най-близките жилищни сгради и райони за доказване акустичната ефективност на изпълнените съоръжения.

***Очакван резултат:*** Осигуряване на действително и качествено намаляване на шумовите въздействия до приемливи нива.

За ограничаване на въздействието от **отпадъците и свързания с тях здравен риск,**по време на проектиране, строителството и експлоатацията на обектите, се предвиждат следните мерки:

***Мярка:*** Управлението и третирането на отпадъци да става съобразно йерархията за управление на отпадъците, определена в ЗУО.

***Очакван ефект:*** Интегриране на основните принципи за управление на отпадъците при реализация на програмата и ограничаване на отрицателните въздействия от образуването на отпадъци.

***Мярка:*** При реализиране на конкретните проекти да се предвиди екологосъобразно управление на отпадъците - събиране, временно съхранение, предаване за рециклиране, повторна употреба и оползотворяване, съгласно ЗУО и подзаконовите нормативни актове по неговото прилагане.

***Очакван ефект:*** Осигуряване на адекватни действия по опазване на околната среда и човешкото здраве чрез правилно управление на фактор отпадъци.

За ограничаване на въздействието от **ОХВС и риска от големи аварии и свързания с тях здравен риск,**по време на проектиране, строителството и експлоатацията на обектите, се предвиждат следните мерки:

***Мярка:*** При устройственото планиране на територията и планирането на защитата на населението и околната среда, свързани с транспортната инфраструктура, да се прави детайлно обследване за наличието на предприятия с рисков потенциал в близост до проектните трасета.

***Очакван ефект:*** Намаляване на риска от големи аварии и засягането на пътните артерии.

***Мярка:*** Проектите за транспортната инфраструктура, да се съобразят с наличието на предприятия и/или съоръжения класифицирани с висок и нисък рисков потенциал. При наличие в близост на такива предприятия, възложителят следва да осигури безопасни разстояния до новите транспортни пътища, и в случай на необходимост да предприеме допълнителни технически мерки за ограничаване на рисковете за човешкото здраве и околната среда, при наличие на такива предприятия.

***Очакван ефект:*** Недопускане на увеличаване на риска от големи аварии, застрашаващи околната среда, живота и здравето на хората.

За опазване на **човешкото здраве** по време на проектирането и изпълнението на проекти по програмата да се спазва и следната мярка:

***Мярка:*** При планиране и изпълнение на проекти/инвестиционни предложения, местоположението на обектите да е съобразено с очакваните емисии на вредности в околната и жизнената среда и наличието на обекти, подлежащи на здравна защита, както и зони и територии, в които са разположени такива обекти.

***Очакван резултат:*** Ограничаване на риска и опазване на човешкото здраве.

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

До момента за реализацията на ПТС 2021-2027 г. има разработени два варианта – Първи вариант на проекта на ПТС 2021-2027 г. от м. март, 2020 г. и Втори вариант на проекта на ПТС 2021-2027 г. от м. януари, 2021 г.

Вариантите включват идентични предвиждания по Приоритети 1 и 2 на ПТС, като се различават по съдържанието на останалите приоритети на програмата.

За по-добра нагледност и сравнимост двата варианта са представени в таблична форма в **т. 1.3** на Доклада за ЕО, като в **т. 6** на Доклада за ЕО са извършени равностойни анализ и оценка на въздействието на двата варианта на стратегическо ниво и на ниво „идентифицирани проекти“.

Анализът на евентуалното въздействие на „нулевата алтернатива“ е направен в **т.2.2** на Доклада за екологична оценка. От него е видно, че нулевата алтернатива е с по-неблагоприятно въздействие от алтернативата за реализиране на ПТС 2021-2027 г.

От анализите и оценките на въздействието на двата варианта за реализиране на ПТС 2021-2027 г. и въздействието на „нулевата алтернатива“ се налага изводът, че предпочитаната алтернатива от гледна точка на опазването на околната среда и човешкото здраве е реализирането на ПТС 2021-2027 г. по Втори вариант, при който се очаква по-благоприятно въздействие върху околната среда и човешкото здраве (благодарение на изрично включената специфична цел: *Насърчаване на енергийна ефективност и намаляване на емисиите на парникови газове* и свързаните с нея допустими дейности), при задължително изпълнение и спазване на препоръчаните мерки в т. 7 на Доклада за ЕО.

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

В Доклада за ЕО се посочени основните **методически документи**, които са ползвани - 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.

Описан е следвания **подход** при изготвянето на Доклада за ЕО.

Основните **нормативни актове**, **източниците на информация и документацията**, които са съобразени и ползвани, са изброени в Доклада за ЕО.

Не са идентифицирани трудности при събиране на необходимата информация.

# **10. 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., са 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 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.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Мярка за наблюдение и контрол** | **Индикатори, мерна единица** | **Периодичност на отчитане** | **Отговорен орган за изпълнението** |
| **Земи и почви** | | | | |
|  | Аварийни разливи и др. създаващи предпоставки за замърсяване на почвите върху прилежащите земи | площи (дка)  предприети действия (описание) | периодично | РИОСВ |
|  | Мониторинг на ерозирани площи във връзка със транспорта | площи (дка) | периодично | ИАОС |
| **Растителност и животински свят** | | | | |
|  | Природни местообитания и видове в засегнатите защитени зони | Природозащитно състояние | За периода на действие на ПТС 2021-2027 г. | ИАОС и/или изрично възложени проучвания като част от проектите |
|  | Мониторинг на популации на консервационно значими видове растения и животни, включени в НСМБР и в обхвата на трасетата на предвидени в програмата нови обекти | Състояние на популациите им | Съгласно НСМБР | ИАОС и/или изрично възложени проучвания като част от проектите |
|  | Спазване на приетите режими на управление на защитените зони, в това число ограничаване на вероятността от отрицателно въздействие върху защитените зони и приоритетите на опазване в тях | Одобрени инвестиционни проекти на територията на защитени зони, заета площ (дка) | Периодично | МОСВ/РИОСВ и/или изрично възложени проучвания като част от проектите |
| **Ландшафт** | | | | |
|  | Изпълнени проекти за ландшафтно оформяне и рекултивация | площ (дка) | Периодично, при извършване на дейността | Бенефициенти |
| **Вредни физични фактори** | | | | |
|  | Проследяване на динамиката на шумовите нива, които се регистрират от Националната система за мониторинг на шума в урбанизираните територии засегнати от реализацията на ПТС 2021-2027 – преди и след реализация ѝ | Бр. на пунктовете, в които се регистрират наднормени нива на шума | Ежегодно | ИАОС/РЗИ |
| **Отпадъци** | | | | |
|  | Разработване на планове за управление на строителните отпадъци за всеки конкретен обект | Бр. утвърдени планове | Периодично, при започване на дейността | Бенефициенти/Дружества, изпълняващи строителните работи |
| **ОХВС и риск от големи аварии** | | | | |
|  | При разработването на проектните предложения, с конкретните алтернативни варианти за трасета, да бъде направено обследване за наличието на предприятия с рисков потенциал. | Спазване на зоните за защита | Еднократно, при проектиране | Бенефициенти, ИАОС |

# **11. Заключение на екологичната оценка**

Въз основа на резултатите от прогнозите, които са направени в Доклада за ЕО, както и получените становища по време на процедурата по ЕО, екипът от експерти направи своето заключение относно предполагаемото значително въздействие на разработените до момента варианти на проекта на ПТС 2021-2027 г. и „нулевата алтернатива“ върху околната среда и човешкото здраве.

**Климат**

В заключение на извършения анализ на климата и климатичните фактори и на  
очакваното въздействие на ПТС 2021 – 2027 г. върху тях, може да се обобщи, че изпълнението на Програмата ще доведе до положителен ефект по отношение  
на климата и адаптацията към изменението на климата, в резултат на изпълнението на дейностите, свързани с намаляване на емисиите на парникови газове. Значително по-положително е въздействието на Втори вариант на проекта на ПТС 2021-2027 г., в който са предвидени конкретни дейности за ограничаване изменението на климата.

Без изпълнението на ПТС 2021-2027 г., емисиите на парникови газове ще продължат да се увеличават, което е свързано с т.нар. „парников ефект“ и повишаването на средногодишната температура на въздуха, включително все по-честата поява на екстремните климатични явления през следващите години.

**Атмосферен въздух**

В заключение на извършения анализ на състоянието на атмосферния въздух, може да се обобщи, че изпълнението на ПТС 2021-2027 г. ще подпомогне намаляването на емисиите на основните замърсители на атмосферния въздух от транспортните средства и пътните настилки, които понастоящем представляват значителен източник на емисии, най-вече на прахови частици. Наднормените нива на ФПЧ10 и ФПЧ2.5 се явяват основен проблем за качеството на атмосферния въздух в големите градове, който изисква значителни допълнителни усилия за трайното му решаване.

С изпълнението на Програмата ще се постигне значително намаляване на замърсяването с ФПЧ10, ФПЧ2.5 и азотни оксиди и допълнително намаляване на замърсяването с СО и ПАВ от транспортните средства, което ще подпомогне изпълнението на нормативните изисквания за качеството на атмосферния въздух в населените места и ще намали процентът на населението, живеещо в условията на наднормено замърсяване на атмосферния въздух.

В същото време изпълнението на програмата ще улесни изпълнението на изискванията за постигане на националните тавани на емисиите на основните замърсители в съответствие с европейското законодателство (Директива 2016/2284) и Националната програма за контрол на замърсяването на въздуха 2020- 2030 г.

По-положително е въздействието на Втори вариант на ПТС 2021-2027 г., в който са включени конкретни мерки за ограничаване на замърсяването на атмосферния въздух от транспорта.

**Води**

Транспортът и транспортната инфраструктура като цяло не са значим източник на негативно влияние върху водите. При реализирането на конкретните проекти се очакват отрицателни въздействия, които с подходящи мерки на ниво „проект“ могат да бъдат минимизирани. Положително въздействие се очаква от обновяването на инфраструктурата, подмяната на подвижния състав, постигането на устойчивост по отношение на изменящия се климат и в частност – риска от наводнения.

**Земни недра**

Не се очаква значително отрицателно въздействие върху земните недра и геоложката основа от реализацията на ПТС 2021-2027 г. Въздействията са ограничени и допустими при изпълнение на условията и мерките дадени в Решенията по ЕО/ОВОС и съобразяване с инженерно-геоложките проучвания и докладите към тях.

**Земи и почви**

Не се очаква значително отрицателно въздействие върху почвите и почвеното плодородие от реализацията на ПТС 2021-2027 г. При земеползването – те са преки и необратими – отнемане на земи за целите на транспорта. Въздействията са ограничени и допустими при изпълнение на условията и мерките дадени в Решенията по ЕО/ОВОС.

**Растителност**

Предложените в ПТС 2021-2027 г. мерки като цяло ще окажат предимно незначително отрицателно, слабо положително или неутрално въздействие върху видове растения, растителни съобщества и природни местообитания с консервационна значимост на територията на цялата страна. Развитието на транспортната инфраструктура, особено изграждането на нови шосейни и железопътни връзки ще има и по-значително въздействие в планините на Западна България и особено Конявска и Земенска планина, Кресненското дефиле, Шипченска и Източна Стара планина. Голяма част от предвидените в плана дейности засягат модернизация на съществуващи или внедряване на нови технически системи (диспечерска централизация; ремонт на сгради и съоръжения) и не оказват никакво въздействие върху растителността и флората, а внедряването на нови системи за управление на движението, изграждането на подземна транспортна инфраструктура и др., имат косвено положително въздействие доколкото намаляват риска от замърсявания на въздуха, почвата и водите, както и намаляват риска от аварии, пожари и възможност от появата на неместни и инвазивни видове в екосистемите, които са засегнати или се намират в близост до транспортната инфраструктура.

**Животински свят**

Реализирането на програмата е свързана с риск от загуба на животински индивиди, но не би могла да окаже значително отрицателно въздействие върху видовете като цяло. Въздействията произлизат главно от строителните дейности. Новото строителство е свързано с отнемане на площи от местообитания на видове и може да доведе до частична, временна или постоянна фрагментация на засегнатите популации. Това въздействие е необратимо и в зависимост от засегнатата площ слабо до средно по степен. Въздействията като безпокойство и прогонване на индивиди са преди всичко с временен характер и ниска степен. Идентифицираните потенциални отрицателни въздействия могат да бъдат смекчени или отстранени при прилагане на мерките, разписани чрез процедурите по ОВОС, както и при формулиране на подходящи инженерно-технически решения на етап „проектиране”.

**Защитени зони и защитени територии**

Реализирането на ПТС 2021-2027 и част от предвидените проектни и проектни идеи заедно с допустимите дейности, има вероятност да окажат отрицателни въздействие върху защитените природни територии, в случаите на пряко засягане на площи от защитени зони от Натура 2000 и защитени територии. Вероятното отрицателно въздействие от реализирането на дейностите е свързано със загуба на площи от природни местообитания, влошаване качеството на местообитанията на видовете, предмет на опазване, загуба на видове, фрагментация, линейния характер на обектите има вероятност да доведе до бариерен ефект и нарушаване на биокоридори за част от животинските видове, до навлизане на инвазивни видове, аварии и инциденти и др.

Част от предложените в програмата проекти са стартирали в програмен период 2014-2020, като в предстоящия програмен период ще се финализират и са процедирани по реда на Глава VI от ЗООС и чл. 31 от ЗБР. Друга не малка част от проектните предложения, са за техническа модернизация на системите за управление, навигация и контрол, зарядни станции за електромобили и алтернативни горива (във Втори вариант на ПТС, което го прави и по-предпочитан по отношение на въздействие върху околната среда като цяло), ремонт на гари, модернизация на транспортния парк, което ще има косвено положително въздействие върху защитените природни територии с подобряване качеството на атмосферния въздух, намаляване на инцидентите, авариите, химично замърсяване и др.

В заключение реализирането на ПТС като цяло, на нивото на информация на което се оценява ще има от неутрално до незначително отрицателно и косвено положително въздействие ако се спазват заповедите за обявяване на защитените природни обекти, предмета и целите на опазване, режимите и условията на опазване в заповедите и плановете за управление там, където има утвърдени такива, както и при спазване на предложените мерки в настоящата оценка и най-добрите международни практики при подготовка и изпълнение на линейни инфраструктурни обекти.

**Ландшафт**

Реализацията на ПТС 2012-2027 г. до преки, косвени относителни въздействия върху визуалността на локалния ландшафт (останалите компоненти на околната среда и връзката с ландшафта - геология, води, флора и фауна, шум и т.н. са разгледани в доклада). Предвид новите технологии, прилагани в транспортните системи, осигуряващи безопасност на транспорт на хора и товари, увеличаване на комфорта при пътуване и др. не се очакват негативни въздействие върху ландшафта. Промяна във визуалността на локалния ландшафт ще има, но основният тип ландшафт остава непроменен. Въздействията са ограничени и допустими при изпълнение на условията и мерките по всички компоненти на околната среда, дадени в Решенията по ЕО/ОВОС.

**Материални активи**

Реализацията на ПТС 2021-2027 г. ще доведе до трайни преки и косвени положителни въздействия, изразяващи се в ново екологосъобразно строителство, прилагане на иновативни технологии и реализация на проекти, подобряващи пропускливостта на транспортните системи, на логистиката, осигуряване на безопасност на транспорта на хора и товари, увеличаване на комфорта при пътуване и др.

**Културно – историческо наследство**

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. Затова е необходимо при осъществяването на инфраструктурни проекти стриктно да бъдат спазвани определените от специализираната нормативна база мерки за защитата на културните ценности. При изпълнението на това условие не се очаква значително отрицателно въздействие върху обектите на културното наследство при реализирането на ПТС 2021-2027 г. Осъществяването на проектите, включени в програмата, от своя страна може да допринесе за по-пълноценното развитие на културния туризъм и популяризиране на културното наследство на България.

**Вредни физични фактори**

При съблюдаване на заложените мерки за избягване, предотвратяване, намаляване и при възможност - премахване на установените значителни неблагоприятни последици за околната среда и човешкото здраве в процедурите по ОВОС на съответните проекти към ПТС 2021-2027 г. и мерките към Раздел 7 от настоящия доклад, не се очаква дискомфорт по отношение на вредните физични фактори. Като цяло реализацията на ПТС 2021-2027г. ще доведе до положителни промени в акустичната среда на иначе силно натоварените агломерации. По-изразено положително въздействие ще има Втори вариант на ПТС 2021-2027 г., благодарение на предвидените мерки за зарядна инфраструктура за алтернативни горива, тъй като превозните средства на алтернативни горива са и с по-ниски шумови нива на работа на двигателите.

**Отпадъци**

Извършването на строителни дейности ще бъде основния източник за образуване на отпадъци, при реализирането на програмата. При правилно и екологосъобразно управление на генерираните отпадъци, не може да се очаква значително отрицателно въздействие.

**ОХВС и риск от аварии**

Предвижданията на програмата не са свързани с употреба и съхранение на ОХВС. С цел намаляване на риска от големи аварии, като задължително условие остава, при разработването на конкретни проектни предложения, да бъде направено обследване за наличието на предприятия с рисков потенциал в близост до предлаганите трасета. При това, въздействията от програмата могат да се оценят като незначителни.

**Здравен риск**

Въздействието върху общественото здраве зависи от въздействията върху останалите компоненти и фактори на средата. На база на направените оценки може да се обобщи, че въздействието на ПТС 2021-2027 г. е положително по отношение на населението и човешкото здраве в сравнение със съществуващото състояние, при спазване на нормите и стандартите за качество на околната среда, мерките и условията от проведените и предстоящите превантивни процедури по реда на глава шеста на ЗООС при изпълнение на проектите. По-изразено положително въздействие има Втори вариант на ПТС, благодарение на конкретните мерки за ограничаване изменението на климата и замърсяването на атмосферния въздух от транспорта.

***Във връзка с изложеното, препоръчваме съгласуване и последваща реализация на ПТС 2021-2027 г. по Втори вариант, при задължително спазване и изпълнение на мерките, препоръчани в т. 7 на Доклада за ЕО.***