



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

Изх. № ЕО-29/.....2020 г.

ДО  
Г-Н РОСЕН ЖЕЛЯЗКОВ  
МИНИСТЪР НА ТРАНСПОРТА,  
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И  
СЪОБЩЕНИЯТА  
1000, гр. София, ул. „Дякон Игнатий“ № 9

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията	
София 1000, ул. "Дякон Игнатий" №9, тел. 02 94 09/568; 662; 650	
Рег. № 14-007-209	Дата 29.10.20

Към наш изх. № ЕО-29/15.10.2020 г.

**Относно:** Процедура по екологична оценка на проект на Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.“

**УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ЖЕЛЯЗКОВ,**

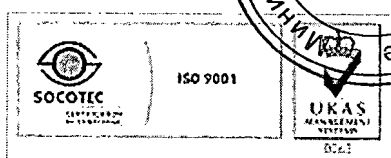
Във връзка с провеждана процедура по екологична оценка на проекта на Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г., с писмо с изх. № ЕО-29/15.10.2020 г. на МОСВ, Ви информирахме, че е изпратено писмо до четирите Басейнови дирекции, с което са изискани становища по чл. 155, ал. 1, т. 23 от Закона за водите (ЗВ), както и за допустимостта на проекта на Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.“ спрямо режимите по ЗВ и в утвърдените Планове за управление на речните басейни и Планове за управление на риска от наводнения. В тази връзка, приложено Ви предоставяме копия на становища на Басейнова дирекция „Черноморски район“ (изх. № 04-01-797(А1)/21.10.2020 г.), Басейнова дирекция „Източнобеломорски район“ (изх. № ПУ-02-159(1)/22.10.2020 г.), Басейнова дирекция „Западнобеломорски район“ (изх. № П-01-240(1)/19.10.2020 г.) и Басейнова дирекция „Дунавски район“ (изх. № ПУ-01-548(1)/22.10.2020 г.), за служебно ползване и съобразяване.

**Приложение:**

1. Копие на становище на Басейнова дирекция „Черноморски район“ с изх. № 04-01-797(А1)/21.10.2020 г.);
2. Копие на становище на Басейнова дирекция „Източнобеломорски район“ с изх. № ПУ-02-159(1)/22.10.2020 г.;
3. Копие на становище на Басейнова дирекция „Западнобеломорски район“ с изх. № П-01-240(1)/19.10.2020 г.;
4. Копие на становище на Басейнова дирекция „Дунавски район“ с изх. № ПУ-01-548(1)/22.10.2020 г.

ЕМИЛ ДИМИТРОВ

Министър на околната среда и водите



София, 1000, бул. „Кн. Мария Луиза“ 22

Тел: +359(2) 940 6194, Факс: +359(2) 986 25 33



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ  
Министерство на околната среда и водите  
Басейнова дирекция „Западнобеломорски район“

изх. №П-01-240...(4) / ..... 19.10......2020 г.

гр. Благоевград

ДО

Г-Н МИРОСЛАВ КАЛУГЕРОВ  
ДИРЕКТОР НА ДИРЕКЦИЯ  
„НАЦИОНАЛНА СЛУЖБА ЗА  
ЗАЩИТА НА ПРИРОДАТА“  
МОСВ

София, 1000,

бул. „Кн. Мария Луиза“ №22

На изх. № ЕО-29/07.10.2020г. на МОСВ

*Относно: Становище по чл. 12, ал.5 и ал. 6 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни намерения с предмета и целите на опазване на защитените зони (Наредбата за ОС) за проект на програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027г.*

**УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН КАЛУГЕРОВ,**

Във връзка с писмо с изх. №ЕО-29/07.10.2020г. на МОСВ за произнасяне съгласно разпоредбите на чл. 12, ал.5 и ал. 6 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни намерения с предмета и целите на опазване на защитените зони (Наредбата за ОС), БД ЗБР изразява следното становище по чл. 155, ал.1, т.23 относно гореописания проект:

1. Предвид кръстопътното положение на България и нейния транзитен потенциал, развитата транспортна инфраструктура е основна предпоставка за ефикасен, ефективен и устойчив транспорт, който да съдейства за пълноценното интегриране на страната в ЕС, като същевременно допринася за балансираното регионално развитие. Два от коридорите на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), а именно коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“ и коридор „Рейнско Дунавски“, пресичат територията на страната. В продължение на два програмни периода (2007-2013 г. и 2014-2020 г.) са реализирани проекти за доизграждането и модернизацията на транспортната инфраструктура на България предимно по направленията на „основната“ TEN-T мрежа. В настоящия програмен период е необходимо да се осигури продължителност и логична последователност на инвестициите от предходните програмни периоди, с оглед отстраняване на наличните „тесни“ места в транспортните мрежи (липса на връзки или на съответствие в техническите параметри).

2. Основен проблем, идентифициран във връзка с характеристиките и качествата на инфраструктурата по основните направления, е липсата на непрекъснати, последователни и постоянни транспортни мрежи, които да осигуряват бързо и безопасно придвижване на по-дълги разстояния. По отношение на:

- *Железопътен транспорт* - основните идентифицирани проблеми във връзка с развитието на железопътния транспорт са следните:
  - Незадоволително състояние на железопътната инфраструктура и на подвижния състав, което е предпоставка за относително ниската скорост и ниво на обслужване на пътническия и товарен транспорт;
  - Недостатъчна интеграция на националната железопътната мрежа в европейската железопътна мрежа и необходимост от привеждане на техническите характеристики на основните направления в съответствие с изискванията на чл. 39 на Регламент (ЕС) № 1315/2013;
  - Липса на повсеместно въведени в експлоатация модерни системи за сигнализация и телекомуникация - ETCS система и GSM-R мрежа за постигане на оперативна съвместимост по направление на основната и широкообхватната трансевропейска железопътна мрежа;
  - Недостатъчно развити връзки на морските и вътрешно-водни пристанища и летища с националната железопътна мрежа за постигане на повишена интермодалност.
- *Автомобилен транспорт* - по отношение състоянието на пътната инфраструктура могат да бъдат дефинирани следните проблеми:
  - Висока интензивност на движението по пътната инфраструктура в сравнение с други мрежи и голям брой пътни участъци с интензивност на движението близка до максималната им пропускателна способност;
  - Недовършена автомагистрална мрежа за осигуряване на качествени, високоскоростни връзки между България и съседните страни, както и между част от главните населени центрове в България;
  - Незадоволително състояние на част от пътната инфраструктура, което не отговаря на условията за непрекъснат, удобен и безопасен транспорт;
  - Липса на обходни пътища на населени места по направленията с висока интензивност на леко и товарно движение;
  - Ниски показатели за безопасност на автомобилното движение спрямо средните за ЕС.
- *Пристанищна инфраструктура и вътрешни водни пътища* - основните рискове за плаването по река Дунав са незадоволителните параметри на корабоплавателния път и лошите навигационни условия (мъгла, ниски водни нива и други препятствия). Не е приключен процесът по подобряване на параметрите на корабоплавателния път и по повишаване на безопасността на корабоплаването по река Дунав и в морските пространства на Република България.
- *Въздушен транспорт* - недостатъчна свързаност на летища с транспортната мрежа. Не е приключено развитието и внедряването на интелигентни транспортни системи във въздушния транспорт.
- *Интермодален транспорт и терминали* - основните проблеми са свързани с:

- липса на мрежа от терминали, отговарящи на изискванията за съвременни товаро-превозни услуги;
  - недобра координация между отделните видове транспорт в посока развитието на интермодалните услуги;
  - недостатъчно развити интермодални връзки между пристанища и летища и железопътната мрежа, с оглед насърчаване на потенциалния растеж на търговията и транзитните превози;
  - недостатъчни складовите площи на много от товарните терминали.
- *Метро* – недостатъчно развита мрежа на метрото в София, предвид растящото търсене на транспортни услуги в столицата, въпреки постигнатите резултати по разширяването ѝ през предходните програмни периоди.

### 3. Необходими инвестиции в рамките на Програмата:

Инвестициите следва да се концентрират основно върху модернизацията на направленията по Трансевропейската транспортна мрежа на територията на страната, с оглед постигане на по-добра интеграция на националната транспортна мрежа в тази на ЕС и подобряване на връзките със съседните страни, което ще допринесе за балансираното регионално развитие. Необходимо е да бъдат изградени непрекъснати и последователни транспортни мрежи с еднакви експлоатационни характеристики, което да осигури бързо и безопасно транспортиране на хора и стоки. Повишаването на достъпността е от съществено значение за укрепването на регионалните икономики. Необходимо е да се осигури ефективност и безопасност на транспорта, като се минимизират отрицателните последици за околната среда.

Модернизацията на жп линии по основните направления ще осигури надеждни транспортни връзки между основните урбанизационни центрове вътре в страната, връзки на България със съседни страни и връзки между различни европейски страни през територията на страната. За подобряване на свързаността и развитието на трансграничните връзки от съществено значение е завършването на АМ „Струма“, изграждането на автомагистрала „Русе – Велико Търново“ и на тунела под връх Шипка. Необходими са и допълнителни инвестиции за подобряване на условията за корабоплаване по река Дунав. Също така е необходимо да се подобри свързаността на летищата с транспортната мрежа. Необходими са и инвестиции за изграждане на мрежа от съвременни интермодални терминали, както и за развитие на интермодални връзки между пристанища и летища и железопътната мрежа.

### 4. Обхват на програмата:

В обхвата на Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 попадат всички райони за басейново управление на Р. България. В случай, че изпълнението на проектите от програмата може да доведе до увеличаване в значителна степен на антропогенния натиск върху повърхностни или подземни водни тела, както и върху зони за защита на водите, в териториалния обхват на Западноромански район за басейново управление, задължително трябва да се предвидят мерки за ограничаване на негативното им влияние върху качеството на водите, като при необходимост се направи и анализ на степента на въздействие на предвидените дейности върху състоянието на водните тела, както и върху защитените зони по чл.119а от Закона за водите. В тази връзка, основните

характеристики на повърхностните водни тела в териториалния обхват на ЗБР са описани и представени таблично в *Приложение 1.2.4.* на Раздел 1 на ПУРБ на ЗБР (2016-2021). Таблица №1.3.2.а. на Раздел 1 на ПУРБ съдържа информация за подземните водни тела в ЗБР за БУ. Зоните за защита на водите по чл. 119а от Закона за водите са разгледани в Раздел 3 на ПУРБ на ЗБР (2016-2021).

Следва да се отбележи, че предстои актуализиране на характеристиките на повърхностните и подземните водни тела в ЗБР, което ще бъде изготвено в рамките на междинния преглед на установените проблеми, свързани с управление на водите съгласно изискванията на чл. 168б, ал.1, т.2 от Закона за водите. Актуална информация за Работната програма и графика за актуализацията на ПУРБ на Западнобеломорски район за басейново управление и мерки за консултации със заинтересованите страни и обществеността е налична на сайта на БДЗБР на адрес:

<https://wabd.bg/content/%d0%bf%d1%83%d1%80%d0%b1/%d0%bf%d1%83%d1%80%d0%b1-2022-2027/>.

5. В действащия ПУРБ на ЗБР (2016-2021), е включена Програмата от мерки (ПоМ) в Раздел 7. Приложения 7.2г, 7.2д и 7.3, целяща достигане на добро състояние на повърхностните и подземните водни тела и на зоните за защита на водите, като за същите са разписани конкретни мерки, които трябва да се вземат предвид при изпълнението на произтичащите от разглежданата програма мерки, инфраструктурни проекти и други дейности. При наличие на обстоятелства по чл. 156е, ал. 3 от ЗВ, се прилага задължителна ОВОС по смисъла на чл. 93 от ЗООС за инвестиционни предложения попадащи в обхвата на повърхностни и подземни водни тела, за които в ПУРБ са разписани мерки *РМ\_3\_1 Прилагане на ОВОС при водовземане от подземни водни тела и РМ\_4\_1 Прилагане на ОВОС при водовземане от повърхностни водни тела.*

При реализиране на дейностите по програмата е необходимо да бъдат спазвани и заложените мерки за изпълнение при прилагането на ПУРБ на ЗБР (2016-2021) от Становище по Екологична оценка №4-2/2016г, в Раздел 13 на ПУРБ, Приложение 13.3.6.а

- При дейности, насочени към укрепване на речните брегове и корита, с цел защита от ерозия, приоритетно да се прилага биологично укрепване и използване на съвременни технологии и материали;
- При изпълнение на проектите, свързани със структурни мерки от ПоМ да се поставят условия и да се осигурят механизми за контрол с цел ограничаване на неорганизираните емисии при ремонтни, строителни и транспортни дейности;
- При изпълнение на проектите, свързани със структурни мерки от ПоМ към ПУРБ, да се поставят условия за опазване на почвите от замърсяване, ерозия, свлачища и други деградационни процеси;
- Строителните работи при изпълнение на структурни мерки от ПУРБ да се извършват за кратък период извън размножителния сезон на животинските видове, от март до юли, за да се намалят въздействия като смъртност и безпокойство на видовете животни, предмет на опазване.
- При прилагане на мерките, свързани със строителство, да не се допуска замърсяването на речните легла със строителни материали и гориво-смазочни материали от строителната техника;

6. Мерките от ПУРН на ЗБР за БУ (2016-2021), с които следва да бъдат съобразени дейностите, произтичащи от разглежданата програма, са разписани в *Приложение №4* към плана - *Програма от мерки*, за изпълнение на басейново ниво или по райони със значителен потенциален риск от наводнения (РЗПРН), определени по чл. 5 от Директивата за наводненията, утвърдени със Заповед №РД-746/01.10.2013 г. на Министъра на околната среда и водите, съгласно чл.146г, ал. 2 от Закона за водите. Към настоящия момент, за Западнобеломорски район за басейново управление е разработен проект на актуализирана предварителна оценка на риска от наводнения (ПОРН), с актуализирани предварителни РЗПРН, изготвена на основание чл. 146а, ал. 1от Закона за водите. Предстои публикуването и обявяването на проекта на ПОРН пред обществеността за консултации и писмени становища в рамките на законоустановения срок от 2 месеца на основание чл.146с от ЗВ.

При осъществяване на дейностите от програмата да се прилагат и мерки съгласно Становище по Екологична оценка №3-1/2016г. на проекта на ПУРН на ЗБР:

- По време на строителни дейности за изпълнение на структурните мерки да се избира подходяща транспортна техника за превоз на прахообразни маси от изкопно-насипни дейности; маршрутите, по които ще преминава транспортната техника, да се подбират така, че въздействието на емисиите от тях да се сведе до минимум; да се използва технически изправна механизация;
- Изпълнението на дейности, свързани с почистване на речните участъци, залесявания с подходящи дървесни видове, изграждане на диги и др. защитни съоръжения, да започва след уведомяване на съответния музей в района на изпълнение на дейностите;

7. Забрани и ограничения предвидени от Закона за водите и нормативната база към него, които е необходимо да се вземат в предвид при изпълнението на мерките и инфраструктурните проекти в обхвата на програмата:

- За изграждането на линейна инфраструктура пресичаща водни обекти (аквадукти, мостове), и други съоръжения за защита от вредното въздействие на водите, е необходимо провеждане на процедура за издаване на разрешителни за ползване на воден обект по реда на *чл. 46 от Закона за водите*.
- Съгласно разпоредбите на *чл. 46, ал.2 от Закона за водите*, изграждането на конструкции, инженерно-строителни съоръжения, постройки и други, при които се осъществява или е възможен контакт с подземни води се извършва при условията и по реда на Закона за устройство на територията при спазване на изискванията за опазване на подземните води по глава осма от Закона за водите;
- В съответствие с разпоредбите на *чл. 116 от Закона за водите*, всички води и водни обекти следва да се опазват от замърсяване и увреждане. При планиране на дейности, които биха могли да доведат до увеличаване в значителна степен на антропогенния натиск върху повърхностните и подземни води, задължително трябва да се предвидят мерки за ограничаване на негативното им влияние върху качеството на водите и за недопускане на влошаването на състоянието на повърхностните и подземните води;
- В случай, че дейностите, предмет на настоящата програма засягат санитарно-охранителни зони по чл. 119, ал.4 от Закона за водите, да се спазват забраните,

ограниченията и ограниченията при доказана необходимост, предвидени в Приложение №1 и №2 към чл. 10, ал. 1 от Наредба № 3 от 16.10.2000г. за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на санитарно-охранителните зони около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди.

- Съгласно чл. 134, т. 3 от Закона за водите в крайбрежните заливаеми ивици и принадлежащите земи на водохранилищата се забранява строителство на стопански и жилищни постройки;
- Съгласно чл. 143 от Закона за водите за защита от вредното въздействие на водите се забранява: нарушаването на естественото състояние на леглата, бреговете на реките и крайбрежните заливаеми ивици; намаляването на проводимостта на речните легла, включително чрез баражи и прагове, без съответното разрешително; използването на речните легла като депа за отпадъци, земни и скални маси; съхраняването или складирането на материали, които в значителна степен биха увеличили унищожителната сила на водата при наводнения;
- Съгласно чл. 146, ал. 1 и ал. 2 от Закона за водите, се забранява разполагането на жилищни и вилни сгради и стопански постройки в заливаемите тераси на реките и сервитута на хидротехническите съоръжения и язовирните стени. Басейновите дирекции уведомяват органите, издаващи разрешение за строеж на жилищни, вилни и стопански постройки, за местоположението и обхвата на крайбрежните заливаеми ивици на реките;
- В изпълнение на разпоредбите на чл. 156а, ал. 1 от Закона за водите е необходимо на всички етапи от планирането, проектирането, строежа и поддръжката на предвидените съоръжения да се предвидят мерки за предотвратяване на водите от замърсяване, както в подземните така и в повърхностните водни тела;
- С изпълнението на проектите от програмата следва да постигат резултати насочени към минимизирането на възможно отрицателно пряко и непряко въздействие върху компонент „води“.

8. Относно произтичащите от разглежданата програма за „Транспортна свързаност 2021-2027г.“ планове, инвестиционни намерения и проекти, и/или техните изменения, засягащи водни обекти в териториалния обхват на БД ЗБР, е необходимо същите да бъдат оценявани за допустимост спрямо ПУРБ и ПУРН и могат да бъдат одобрени само след провеждане на приложимите процедури по реда на Глава шеста от Закона за опазване на околната среда - по екологична оценка за планове и програми и за извършване на оценка на въздействието върху околната среда, съгласно изискванията на чл. 155, ал. 1, т. 23 от Закона за водите, за инвестиционни предложения.

9. Предвид гореописаното, считам че реализирането на проектите от програма за „Транспортна свързаност 2021-2027г.“ има вероятност да окаже негативно влияние върху водите в ЗБР и върху заложените цели за екологичното им състояние. Възможен е риск от влошаване на екологичното състояние/екологичния потенциал на повърхностните водни тела, попадащи в обхвата на инфраструктурни проекти, в частност влошаване на хидроморфологичното състояние на повърхностните води и речните екосистеми. В тази връзка, е необходимо да се направи оценка на степента на

въздействие на предвидените дейности върху състоянието на водните тела, както и върху защитените зони по чл.119а от Закона за водите, като се предложат и предприемат своевременно мерки за възможното им отстраняване, както и да се оценят вероятни неблагоприятни последствия от осъществяване на проектите в разглежданата Програма.

По отношение допустимостта на Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027г., с плана за управление на речните басейни и плана за управление на риска от наводнения, не са налице конкретни забрани, произтичащи от гореописаните планове.

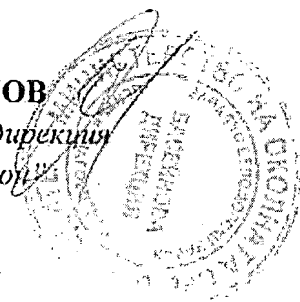
Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027г., е допустима с ПУРБ на ЗБР (2016-2021) и ПУРН на ЗБР (2016-2021), при условие, че:

- се спазват разписаните мерки в ПУРБ на ЗБР (2016 -2021), описани в т.5 и мерките, разписани в ПУРН на ЗБР (2016-2021), разгледани в т.6 от настоящето становище;
- се спазват законовите изисквания, описани в т. 7 от настоящето становище;
- не се нарушават поставените цели за повърхностните и подземните водни тела и зоните за защита на водите в териториалния обхват на ЗБР.

С уважение,

**ИНЖ. МОМЧИЛ ПАШОВ**

Директор на Басейнова дирекция  
„Западнобеломорски район“







РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Министерство на околната среда и водите

Басейнова дирекция „Дунавски район“

Изх. № ПУ-01-548-( А )  
гр. Плевен, ...12...10.2020 г.

Г-Н МИРОСЛАВ КАЛУГЕРОВ  
ДИРЕКТОР НА ДИРЕКЦИЯ  
„НАЦИОНАЛНА СЛУЖБА ЗА ЗАЩИТА НА ПРИРОДАТА“  
МОСВ  
бул. „Мария Луиза“ № 22  
1000, гр. София

На Ваше писмо с изх. № ЕО-29/07.10.2020 г.

**Относно:** Уведомление за изготвен проект на програма „Трансгранична свързаност“ 2021-2027 г., с възложител Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН КАЛУГЕРОВ,

В Басейнова дирекция „Дунавски район“ (БДДР) е постъпило Ваше писмо с изх. № ЕО-29/07.10.2020 г., наш вх. № ПУ-01-548/07.10.2020 г., с искане за изготвяне на становище за проект на програма „Трансгранична свързаност“ 2021-2027 г., на основание чл. 12, ал. 5 и ал. 6, ал. 1 от Наредба за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони. В изпълнение на разпоредбите на чл. 155, ал. 1, т. 23 от Закона за водите, изразявам следното становище:

Съгласно представената информация в проекта на програма „Трансгранична свързаност“ 2021-2027 г.:

- Два от коридорите на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), а именно коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“ и коридор „Рейнско Дунавски“, пресичат територията на страната. В продължение на два програмни периода (2007-2013 г. и 2014-2020 г.) бяха реализирани проекти за доизграждането и модернизацията на транспортната инфраструктура на България предимно по направленията на „основната“ TEN-T мрежа. В настоящия програмен период е необходимо да се осигури продължителност и логична последователност на инвестициите от предходните програмни периоди, с оглед отстраняване на наличните „тесни“ места в транспортните мрежи (липса на връзки или на съответствие в техническите параметри).

- Основен проблем, идентифициран във връзка с характеристиките и качествата на инфраструктурата по основните направления, е липсата на непрекъснати, последователни и постоянни транспортни мрежи, които да осигуряват бързо и безопасно придвижване на по-дълги разстояния. Насърчаването на мултимодалния транспорт, посредством подобряване на връзките между отделните видове транспорт, има възможност да подобри цялостната



5800 гр. Плевен, ул. „Чаталджа“ №60  
тел.: +359 64 88 51 00, факс: +359 64 80 33 42  
e-mail: [dunavbd@bddr.org](mailto:dunavbd@bddr.org), web: [www.bd-dunav.org](http://www.bd-dunav.org)



транспортна ефективност, стимулирайки използването на железопътен и воден транспорт. Необходимо е да продължат инвестициите за подобряване на условията за корабоплаване по цялото протежение на река Дунав, включително поддържането на високо ниво на информационно и навигационно осигуряване.

- Основните рискове за корабоплаването по река Дунав са случаите на малки дълбочини на талвега, особено в периоди на ниски води, когато се създават условия, които могат да предизвикат засядане на кораби и инциденти. Това може да доведе до изпускане на отпадъчни води и до замърсяване с нефт и/или корабно гориво. Подобряването на дълбочината в критичните участъци ще намали вероятността за възникване на инциденти от подобен характер. За подобряване на навигационната безопасност и достъпност на каналите се закупуват специализирани плавателни съдове за осигуряване на корабоплавателния път по река Дунав. Необходими са допълнителни инвестиции за подобряване на условията за корабоплаване по река Дунав (като част от коридор Рейнско-Дунавски). Предвидените мерки следва да допълват реализираните в предходните програмни периоди проекти.

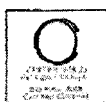
- Средствата по програма „Транспортна свързаност“ ще бъдат използвани основно за развитие на железопътната и пътната инфраструктура по TEN-T мрежата, за внедряване на интелигентни транспортни системи, както и за насърчаване на интермодалността и разширение на мрежата на метрото в столицата. Предвижда се да бъде завършена модернизацията на жп отсечките Елин Пелин – Костенец и София-Перник-Радомир, да бъде изградена жп връзка между България и Северна Македония, както и да бъдат доизградени съоръженията по жп линия Карпобат-Синдел. Ключови жп гари по жп линиите София – Перник – Радомир и София – сръбска граница, също ще бъдат модернизираны. Предвижда се да бъдат изградени нови жп гари, както и жп връзки към летище Пловдив и летище Бургас. В допълнение се предвижда, по Механизма за свързаност на Европа (MCE), да бъдат предложени за финансиране проекти за модернизация на жп линиите Радомир – Гюешево, Видин – Медковец и жп връзката между България и Сърбия в участъка Драгоман – граница с Република Сърбия. С национални средства се осигурява закупуване на нов подвижен състав за нуждите на „БДЖ – Пътнически превози“. За развитие на пътната инфраструктура, по програмата се предвижда приключването на АМ „Струма“, изграждането на АМ „Русе – Велико Търново“ и на тунела под „Шипка“. Средства от държавния бюджет са предвидени за изграждането на участъци от скоростен път Видин – Ботевград (част от пътя Видин – София по коридор Ориент-Източно Средиземноморски). Със средства от МСЕ се предвижда да бъдат финансирани и проекти за подобряване на корабоплаването по река Дунав. Продължават разговорите с румънската страна за постигане на споразумение относно изграждането на нови мостови връзки на р. Дунав.

**1. Оценка на допустимостта на предложението от гледна точка на целите на опазване на околната среда и мерките за постигане добро състояние на водите, определени в плановете за управление на речните басейни**

#### **1.1. По отношение на Плана за управление на речните басейни (ПУРБ)**

Реализацията на гореописаните инфраструктурни проекти, от програма „Трансгранична свързаност“ 2021-2027 г., ще съвпадне с прилагането два ПУРБ в Дунавски район с период на действие 2016 – 2021 г. и 2022 – 2027 г.

Планираните инфраструктурни проекти за реализиране, в обхвата на програма „Трансгранична свързаност“ 2021-2027 г., могат да породят потенциален допълнителен натиск върху повърхностните и подземните водни тела, както и на зоните за защита на водите, в случаите когато тяхната реализация изисква водоземане и/или ползване на повърхностни и подземни водни обекти, или местоположението им е в близост до водни обекти и зони за защита на питейните води.



Не следва от реализацията на всички гореописани инфраструктурни проекти, включени в програмата „Трансгранична свързаност“ 2021-2027 г., да се очаква дълготрайно негативно въздействие върху състоянието на повърхностните и подземните води. Реализацията на програмата ще допринесе за изпълнение на европейската политика свързана с „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“, което в значителна степен е предпоставка за минимизиране на негативното въздействие върху компонентите на околната среда. В тази връзка реализацията на програмата „Трансгранична свързаност“ 2021-2027 г. не следва да възпрепятства постигането планираните екологични цели за повърхностните и подземните водни тела, във водосборната площ, на които ще се реализират проектите.

В ПУРБ 2016 – 2021 г. на Дунавски район не са планирани ограничителни и забранителни мерки насочени към реализацията на гореописаните инфраструктурни проекти в обхвата на програмата „Трансгранична свързаност“ 2021-2027 г.

В момента се изпълняват дейности по актуализация на ПУРБ, който ще е с период на действие 2022 – 2027 г., и предвижданията на програмата „Трансгранична свързаност“ 2021-2027 г. ще бъдат съобразявани и с този план. Като част от тези дейности е актуализацията на екологичните цели и планиране на мерки, за тяхното изпълнение.

**Заклучение:** Проектът на програмата „Трансгранична свързаност“ 2021-2027 г. е **допустим** спрямо целите за опазване на околната среда и мерките за постигане добро състояние на водите заложи в ПУРБ 2016 – 2021 г.

#### 1.2. По отношение на План за управление на риска от наводнение (ПУРН)

Реализацията на гореописаните инфраструктурни проекти, от програмата „Трансгранична свързаност“ 2021-2027 г., ще съвпадне с прилагането два ПУРН в Дунавски район с период на действие 2016 – 2021 г. и 2022 – 2027 г.

Предвидените за реализацията инфраструктурни проекти в обхвата на програмата „Трансгранична свързаност“ 2021-2027 г. не са в противоречие с мерките в Програмата от мерки за намаляване на риска от наводнения, заложи в ПУРН в Дунавски район 2016-2021г.

В ПУРН 2016 – 2021 г. на Дунавски район няма предвидени забрани и ограничения, касаещи реализирането на планираните инфраструктурни проекти в програмата „Трансгранична свързаност“ 2021-2027г.

В момента се изпълняват дейности по актуализация на ПУРН, който ще е с период на действие 2022 – 2027 г., и предвижданията на програмата „Трансгранична свързаност“ 2021-2027 г. ще бъдат съобразявани и с този план. Като част от тези дейности е актуализацията определяне на райони със значителен потенциален риск от наводнения, както и планиране на мерки за намаляване на риска от наводнения.

**Заклучение:** Проектът на програмата „Трансгранична свързаност“ 2021-2027 г. е **допустим** спрямо ПУРН 2016 – 2021 г. Предвидените инфраструктурни проекти не са в противоречие с мерките в Програмата от мерки за намаляване на риска от наводнения.

Реализацията на инфраструктурни проекти в обхвата на програмата „Трансгранична свързаност“ 2021-2027 г., които предвиждат ползване и/или водовземане от повърхностни и подземни води, ще бъдат съгласувани за допустимост спрямо екологичните цели и планираните мерки за запазване и постигане добро състояние на водите в ПУРБ, както и спрямо целите на управлението на риска от наводнения и предвидените мерки в ПУРН за съответния период на действие.



## 2. Забрани и ограничения, предвидени в Закона за водите, по отношение на този вид инвестиционни предложения и/или въздействия в резултат от реализирането

При изпълнение на планираните инфраструктурни проекти в обхвата на програма „Трансгранична свързаност“ 2021-2027 г. е необходимо спазване на следните предвидени изисквания, забрани и ограничения в Закона за водите (ЗВ):

- Дейности, свързани с водовземане и ползване на воден обект, подлежат на разрешителен режим съгласно чл. 44 и чл. 46 от ЗВ, освен в случаите описани в чл. 58 от ЗВ. Разрешителни за водовземане и ползване на воден обект се издават при спазване изискванията на Глава четвърта „Разрешителен режим“ и Глава осма „Опазване на водите и водните обекти“ от ЗВ и нормативните актове по прилагането му.

- Всички дейности да бъдат съобразени с *Наредба № 3 от 16.10.2000 г. за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на СОЗ около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди.*

- За опазване на подземните води от замърсяване се прилагат разпоредбите на чл. 46, ал. 2 и чл. 118а, ал. 1, т. 2, 3, и 4 от ЗВ: „т. 2 - обезвреждането, включително депонирането на приоритетни вещества, които могат да доведат до непряко отвеждане на замърсители в подземните води; т. 3 - други дейности върху повърхността и в подземния воден обект, които могат да доведат до непряко отвеждане на приоритетни вещества в подземните води; т. 4 - използването на материали, съдържащи приоритетни вещества, при изграждане на конструкции, инженерно-строителни съоръжения и други, при които се осъществява или е възможен контакт с подземни води“.

- За недопускане и предотвратяване на замърсявания и аварии, по отношение на повърхностните и подземните води е необходимо спазване на изискванията на чл. 131 от ЗВ: „При аварийни случаи, създаващи предпоставки за замърсяване на водите, собственикът или лицето, експлоатиращо обекта - източник на замърсяване, включително и наситица, е длъжно да вземе необходимите мерки за ограничаване или ликвидиране на последиците от замърсяването съгласно предварително изготвен аварийен план и незабавно да уведоми басейновите дирекции и органите на Министерството на вътрешните работи.“;

- С цел защита на крайбрежните заливаеми ивици и принадлежащите земи на водохранилищата да се изпълняват разпоредбите на чл. 134 от ЗВ, като не се допуска: депониране и третиране на отпадъци; строителство на стопански и жилищни постройки; миенето и обслужването на транспортни средства и техника;

- Съгласно чл. 143 от ЗВ – За защита от вредното въздействие на водите се забранява – съхраняването или складирането на материали, които в значителна степен биха увеличили унищожителната сила на водата при наводнения;

- Съгласно § 1. ал.1 от Допълнителните разпоредби към ЗВ:

- ✓ *"принадлежащи земи на водохранилища" са земите, които се заливат при най-високо водно ниво на водохранилището, определено за преливане на водно количество с оразмерителна обезпеченост;*

- ✓ *"воден обект" е постоянно или временно съсредоточаване на води със съответни граници, обем и воден режим в земните недра и в естествено или изкуствено създадени форми на релефа заедно с принадлежащите към тях земи;*

- ✓ *"крайбрежни заливаеми ивици на реките" са земите, които се заливат: а) в границите на корекциите на реките в населените места и между реката и дигите - при наличие на диги; при протичане на средномногогодишните максимални водни количества с*



обезпеченост 5 на сто или повторяемост веднъж на 20 години - за речни участъци с неизградени корекции или защитни съоръжения.

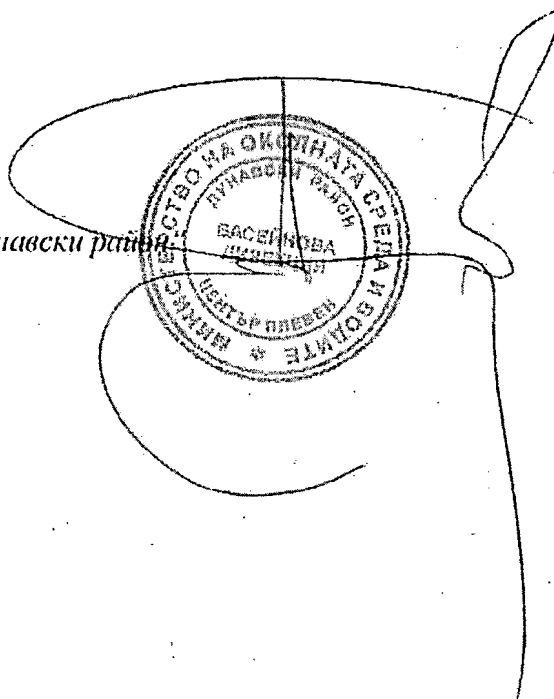
**3. Мотивирана оценка на значителното въздействие върху водите и водните екосистеми.**

Реализирането на програма „Трансгранична свързаност“ 2021-2027 г. няма да окаже значително въздействие върху водите и зоните за защита на водите, при условие, че се спазват планираните мерки в действащите ПУРБ и ПУРН на Дунавския район, както и законовите изисквания посочени в т. 2 законовите изисквания от настоящото становище.

С уважение,

**ИНЖ. ПЕТЪР ДИМИТРОВ**

Директор на Басейнова дирекция „Дунавски район“





# РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

## МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

### БАСЕЙНОВА ДИРЕКЦИЯ „ИЗТОЧНОБЕЛОМОРСКИ РАЙОН“

Изх. № ПУ-02-159/11  
Пловдив, 22.10.2020 г.

ДО

Г-Н МИРОСЛАВ КАЛУГЕРОВ  
ДИРЕКТОР НА ДИРЕКЦИЯ  
„НАЦИОНАЛНА СЛУЖБА ЗА ЗАЩИТА НА ПРИРОДАТА“  
МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ  
БУЛ. „КН. МАРИЯ ЛУИЗА“ № 22  
1000 ГР. СОФИЯ

Ваш изх. № ЕО-29/07.10.2020 г.

Относно: Становище за допустимост съгласно чл. 155, ал. 1, т. 23 от Закона за водите за проект на програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г., с възложител Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

#### УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН КАЛУГЕРОВ,

Във връзка с постъпило писмо Ваш изх. № ЕО-29/07.10.2020 г. с искане за изготвяне на писмено становище на основание чл. 12, ал. 5 и ал. 6 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони (Наредбата за ОС) и съгласно чл. 155, ал. 1, т. 23 от Закона за водите (ЗВ), Басейнова Дирекция „Източноевропейски район“ (БД ИБР) изразява следното становище:

**1. Оценка на допустимостта на ИП спрямо целите за опазване на околната среда и мерките определени в Плана за управление на речните басейни на Източноевропейски район (ПУРБ на ИБР) и в Плана за управление на риска от наводнения в Източноевропейски район (ПУРН на ИБР).** 1.1. **Характеристика и цел на ИП:** В проекта на програма „Транспортна свързаност“ за периода 2021-2027 г. са разгледани проблемите във връзка с развитието по основните направления - железопътен транспорт, автомобилен транспорт, пристанищна инфраструктура и вътрешни водни пътища, въздушен транспорт, интермодален транспорт и терминали, метро, изразезни в липсата на непрекъснати, последователни и постоянни транспортни мрежи, които да осигуряват бързо и безопасно придвижване на по-дълги разстояния. Идентифицирани са необходимите инвестиции за изграждане на надеждни транспортни връзки между основните урбанизационни центрове вътре в страната, връзки на България със съседни страни и между различните европейски страни през територията на страната с оглед постигане на по-добра интеграция на националната транспортна мрежа с тази на ЕС, което ще допринесе за балансираното регионално развитие. Изпълнението на програмата ще има конкретен принос и по политиката за изменение на климата основно чрез увеличаване дела на железопътния транспорт, модернизация на пътната инфраструктура за осигуряване оптимални скорости на движение при оптимален режим на автомобилните двигатели и намаляване на относителния дял на пътуванията с лични моторни превозни средства. Посредством предвидените инвестиции, ще се допринесе за постигане на устойчиво развита транспортна система, ще се създадат необходимите предпоставки за подобряване на мобилността на хора и стоки, което ще насърчи развитието на вътрешния пазар и



4000, Пловдив, ул. „Янко Сакъзов“ 35 Тел: (+359) 032 604 720  
Факс: (+359) 032 604 721, www.earbd.bg; e-mail: bd\_plovdiv@earbd.bg



ISO 9001

конкурентноспособността на Общността, териториалното, икономическо и социално обличаване и опазването на околната среда.

**1.2. Местоположение на ИП:** Териториалният обхват на проект на програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.“ е национален.

В действащият План за управление на речните басейни на Източнобеломорски район (ПУРБ на ИБР 2016-2021г.) е поместена подробна информация за повърхностните и подземни водни тела в обхвата на ИБР (в Раздел 1 и приложенията към него) и зоните за защита на водите (Раздел 3 и приложенията към него).

**1.3. Състояние и цели за опазване на околната среда:** Информацията за състоянието на повърхностните и подземните води, както и поставените екологични цели за водните тела и зоните за защита на водите, в обхвата на ИБР е поместена съответно в Раздел 4 и в Раздел 5; и приложенията към тях от ПУРБ на ИБР 2016-2021 г.

**1.4. Предвидени мерки в ПУРБ и ПУРН на ИБР:**

**1.4.1 Предвидени мерки в ПУРБ.** Мерките, насочени към подобряване на състоянието и за постигане на целите за опазване на подземните и повърхностните водни тела са описани в Раздел 7 и приложенията към него в ПУРБ на ИБР 2016-2021 г.

**1.4.2 Мерки в ПУРН на ИБР.** Мерките от Програмата от мерки на ПУРН на ИБР 2016-2021 г. са описани в Приложенията към Раздел 5 на ПУРН на ИБР 2016-2021 г.

**2. Забрани и ограничения, предвидени в Закона за водите, по отношение на този вид инвестиционни намерения.** Няма предвидени забрани и ограничения по отношение на проект на програма „Транспортна свързаност“ за периода 2021-2027 г. В процеса на изпълнение на дейностите от предложената програма, същите следва да се съгласуват с компетентните органи по околна среда при спазване на изискванията на действащото законодателство.

**Заклучение:** Представеният, на този етап, проект на програма „Транспортна свързаност 2021-2027 г.“ е допустим от гледна точка на ПУРБ на ИБР, ПУРН на ИБР 2016-2021 г. и постигане на целите на околната среда.

С уважение,

**ВАСИЛКА ЧОПКОВА**

Директор на Басейнова дирекция „Източнобеломорски район“





# РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

## Министерство на околната среда и водите

БАСЕЙНОВА ДИРЕКЦИЯ "ЧЕРНОМОРСКИ РАЙОН"

изх. № 04-01-797(А1)/ 21-10-2020

вх. № 04-01-797/07.10.2020 г.

ДО  
ГОСПОДИН МИРОСЛАВ КАЛУГЕРОВ  
ДИРЕКТОР НА ДИРЕКЦИЯ  
"НАЦИОНАЛНА СЛУЖБА ЗА ЗАЩИТА НА ПРИРОДАТА"  
МОСВ

На Ваше писмо с изх. №ЕО-29/07.10.2020г.

**ОТНОСНО:** Уведомление за изготвен проект на програма „Транспортна свързаност 2021-2027г.“, с възложител Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

**УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН КАЛУГЕРОВ,**

Във връзка с горепосоченото писмо относно постъпило уведомление от Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията за проект на програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027г., в изпълнение на изискванията на чл. 12, ал. 6 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони, изразявам следното становище по чл. 155, ал. 1, т. 23 от Закона за водите:

Проектът на програма „Транспортна свързаност 2021-2027г.“ е фокусирана върху развитие на транспортна инфраструктура като основна предпоставка за ефикасен, ефективен и устойчив транспорт, който да съдейства за пълноценното интегриране на страната в ЕС, предвид кръстопътното положение на България и нейния транзитен потенциал, като същевременно допринася за балансираното регионално развитие. Основната цел на проекта е модернизиране и разширение на железопътния, автомобилния, въздушния транспорт и пристанищната инфраструктура, и вътрешните водни пътища.

По Приоритет 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“ се предвижда да бъдат финансирани инвестиционни проекти за: завършване на модернизацията на жп отсечката Елин Пелин-Костенец; модернизация на жп линията София-Перник и Перник-Радомир (фаза 2); изграждане на жп връзка между България и Северна Македония; доизграждане на съоръженията по жп линия Карнобат-Синдел; внедряване на ERTMS, ниво 1 по линии, извън горепосочените. В обхвата на БДЧР попадат дейностите свързани с доизграждане на съоръженията по жп линия Карнобат-Синдел, вкл. внедряване на ERTMS ниво 1.

Приоритет 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа“ предвижда изграждане и модернизация на участъци от пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и техническа помощ за подготовката/завършване на подготовката за инвестиционни проекти за развитие на пътната инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа. Посочените конкретни проекти не попадат в обхвата на БДЧР.

Приоритет 3 „Подобряване на интермодалността и развитие на устойчива градска мобилност“ предвижда дейности, свързани с: 1/разширяване на метрото в София, включително закупуване на подвижен състав, създаване на нови интермодални връзки за пътници в обществената транспортна система на София и 2/дейности по 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. Предвидено е да се финансират инвестиционни проекти за изграждане на железопътна връзка към летище Бургас; изграждане на железопътна връзка към летище Пловдив; модернизация на ключови жп гари по жп линията София-



Перник-Радомир; модернизация на ключови жп гари и изграждане на нови по жп линията София – сръбска граница; развитие на жп възел Горна Оряховица, жп възел Русе и жп възел Варна. В обхвата на БДЧР попадат дейностите свързани с изграждане на железопътна връзка към летище Бургас и развитие на жп възел Варна.

По Приоритет 4 „Иновации в транспорта, модернизиращи системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ са планирани дейности за 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.

Програма Транспортна свързаност“ 2021-2027г. предвижда и приоритет за техническа помощ, с оглед подпомагане изпълнението и, повишаване на административния капацитет и публичната подкрепа.

#### **I. По отношение на Плана за управление на речните басейни (ПУРБ) за Черноморски район 2016-2021г.:**

Планът за управление на речните басейни в Черноморски район за басейново управление (ПУРБ) е стратегически документ, който регулира управлението на водите в района за басейново управление и е изготвен в съответствие с изискванията на чл. 155, ал. 1, т. 2 от закона за водите (ЗВ) и чл. 13 от Рамковата директива за водите (РДВ – директива 2000/60/ЕС), която е транспонирана в Закона за водите. ПУРБ за периода 2016-2021г. и Националната програма за изпълнението му са приети с Решение № 1107/29.12.2016г. на Министерски съвет.

Проектът на програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027г. обхваща всички повърхностни и подземни водни тела на територията на ЧРБУ, зоните за защита на водите по чл.119а от Закона за водите и определените санитарно-охранителни зони, съгласно Наредба № 3/2000 г. за СОЗ. В Програмата от мерки към ПУРБ 2016-2021г. не са включени конкретни мерки на ниво водно тяло, имащи отношение към проект на програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027г.

Допълнителна информация е представена в Раздел 7 - Програма от мерки към ПУРБ 2016-2021 г., налична на интернет страницата на БДЧР.

#### **II. По отношение на ПУРН за Черноморски район 2016-2021 г.:**

Планът за управление на риска от наводнения в Черноморски район за басейново управление (ПУРН) е изготвен в съответствие с чл. 146о, ал.3 от Закона за водите, съгласувано с актуализацията на ПУРБ. ПУРН за периода 2016-2021г. и програмата за изпълнението му са приети с Решение № 1103/29.12.2016г. на Министерски съвет.

Проектът на програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027г. обхваща определените райони със значителен потенциален риск от наводнения на територията на ЧРБУ, определени със Заповед №128/15.08.2013 г. на Директора на БДЧР и утвърдени със Заповед № РД-745/01.10.2013 г. на Министърът на околната среда и водите.

В Програмата от мерки към ПУРБ 2016-2021г. не са включени конкретни мерки на ниво РЗПРН, имащи отношение към проект на програма „Транспортна свързаност 2021-2027г.“ в Република България“.

Допълнителна информация е представена в Приложение 18 Програма от мерки към ПУРН 2016-2021 г., налична на интернет страницата на БДЧР.

#### **III. По отношение изискванията на Закона за водите:**

При изпълнение на дейностите, произтичащи от прилагането на проекта на програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027г. следва инвестиционните проекти, произтичащи от предвижданията на програмата да са в съответствие с целите и мерките, определени в ПУРБ и ПУРН за ЧРБУ, и да се спазват забраните и ограничения, регламентирани в Закона за водите и подзаконовата нормативна база:

1. Съгласно чл. 7, ал. 1 от Закона за водите, основен принцип при отношенията, свързани със собствеността върху водните обекти е упражняването на собственост без да се допуска нарушаване на целостта и единството на хидроложкия цикъл и на природната водна система.

2. Изискванията на чл. 44 и чл. 46 от Закона за водите, в случай на водовземане и/или ползване на воден обект, включително чл. 46, ал. 4 по отношение на заустването на битово-фекалните води.

3. Изискванията на чл. 125 от Закона за водите, че включването на нови количества отпадъчни води, следва да се съобрази с капацитета и ефективността на съществуващата канализационна система.

4. Забраните и ограниченията за дейности в крайбрежни заливаеми ивици и принадлежащи земи на водохранилища съгласно чл. 134, 143 и 146, ал. 1 от Закона за водите.

5. при извършване на дейности, граничещи с води и водни обекти – публична държавна собственост е необходимо да се определят граници, в съответствие с чл. 155, ал. 1, т. 1 от Закона за водите.

6. Изискванията на чл. 198о от Закона за водите, че предоставянето на ВиК услуги на потребители се извършва единствено от ВиК оператор по реда на Закона за водите и Закона за регулиране на водоснабдителните и канализационните услуги.

7. Забраните за пряко и непряко отвеждане на замърсители в подземните води, съгласно чл. 118а от Закона за водите.

8. В съответствие с разпоредбите на чл. 116 от ЗВ, всички води и водни обекти следва да се опазват от замърсяване и увреждане. При реализиране на ИП да се предвидят мерки за недопускане на влошаването на състоянието на повърхностните и подземните води.

9. Да се спазват ограниченията и забраните за извършване на дейности, в границите на определени пояси на СОЗ около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди, регламентирани в заповедите за определяне на зоните и Наредба № 3/16.10.2000 г. за СОЗ.

10. Спазване на приложимите мерки от Програмите от мерки към ПУРБ и ПУРН по отношение на конкретните дейности по инвестиционни проекти, произтичащи от прилагане на програмата.

#### **IV. Мотивирана оценка на значителното въздействие върху водите и водните екосистеми.**

Проекта на програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027г. е допустим спрямо ПУРБ 2016-2021 и ПУРН 2016-2021 за ЧРБУ.

Реализирането му няма да окаже значително въздействие върху водите и водните екосистеми при условие, че:

- бъдат спазени нормативните изисквания, посочени в т. III от настоящото становище;
- не се допуска замърсяване на водите и влошаване на състоянието на водните тела.

С уважение,

**инж. ДЕСИСЛАВА КОНСУЛОВА**

Директор на Басейнова дирекция "Черноморски район"

