

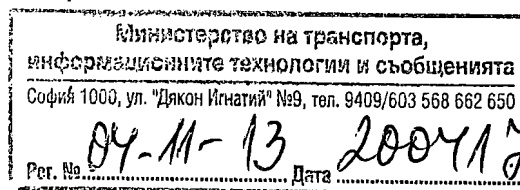


РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

Изх. № ЕО-8/28.03.2017 г.

ДО
Г-Н ХРИСТО АЛЕКСИЕВ
МИНИСТЪР НА ТРАНСПОРТА,
ИНФОРМАЦИОННИТЕ
ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА

На Ваш № 04-11-13/28.03.2017 г.



Относно: Консултации по доклад за екологична оценка (ЕО) за проекта на Интегрирана транспортна стратегия (ИТС) в периода до 2030 г.

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН АЛЕКСИЕВ,

След запознаване с предоставената от Вас документация по ЕО и проект на ИТС, изразяваме следното становище:

I. По отношение на доклада за екологична оценка (ДЕО) и приложенията към него:

ДЕО е изготвен съгласно консултираното на предходен етап от процедурата задание за обхват и съдържание. По изложеното в ДЕО и приложенията към него имаме следните бележки и предложения:

1. В т. II.1.2.1 Емисии на вредни вещества във въздуха на национално ниво, следва да се проверят и прецизират данните за емисиите на вредни вещества и посочените процентни дялове. Например в таблица II.1.2.1-1 „Емисии на вредни вещества в атмосферния въздух по групи източници за 2010 – 2014 г.“ е посочено, че емисиите на NOx за 2014 г. от „Природни източници“ са 188.89 kt, докато в Националния доклад за състоянието и опазването на околната среда за 2014 г., който е посочен като източник на данните, тези емисии са едва 0.582 kt.

2. В т. II.1.2.3 Емисии на прекурсори на озон, текстът под фигура II.1.2.3-2 „Дял емисии на озонови прекурсори от транспорт в националните емисии и от пътен транспорт от общо транспорт (2000-2014)“ не е коректен и трябва да се редактира. В него е посочено, че „Автомобилният транспорт за 2014 г. е източник на над 93% от



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



Тел.: +359(0) 940 6104 Факс: +359(0) 986 25 33

азотните окиси, над 99% от неметановите органични съединения и от въглеродния окис емитирани от транспорта“, което противоречи на посоченото на стр.105 – „Основни източници на азотни окиси са топлоелектрическите централи, но вторият в процентно съотношение източник е пътният транспорт. През 2012 г. пътният транспорт е източник на 26% от общото количество NOx, а през 2014 г. почти достига енергетиката с дял от 29%.“ и „Основен източник на NMVOC е природата – средно около 66-67% от общото емитирано количество за страната се пада на природните източници. Селското стопанство също допринася към емисията на NMVOC със средно около 8-12%.“, както и на данните от Националния доклад за състоянието и опазването на околната среда за 2014 г., в който е посочено, че за 2014 г. пътният транспорт представлява 29% от общите емисии на NOx и 5% от общите емисии на NMVOC.

3. Предлагаме в т. II.1.2.5 *Качество на атмосферния въздух*, при разглеждане на отделните замърсители: серен диоксид, азотен диоксид, ФПЧ₁₀ и ФПЧ_{2.5}, озон, въглероден оксид и ПАВ, да бъде включена кратка информация и за 2013 г., тъй като такава липсва, а същевременно се разглежда периода 2010-2014 г.

4. В т. II.1.9. *Масово разпространени отпадъци* препоръчваме да се ползват последните данни от докладите по Наредбите за масово разпространени отпадъци за 2015 г., публикувани на официалната страница на Изпълнителна агенция по околна среда.

5. Текстът в т. II.1.13.3. *Риск от големи аварии на ДЕО* да бъде заменен, както следва:

„Рискът от големи аварии е свързан с наличието на съществуващи предприятия/съоръжения, класифицирани с нисък и висок рисков потенциал по смисъла на глава седма, раздел I на Закона за опазване на околната среда (ЗООС). Съгласно базата данни на тези предприятия, публикувана на интернет страницата на Министерство на околната среда и водите, към настоящия момент съществуващите предприятия на територията на страната са 105 предприятия/съоръжения, класифицирани с нисък рисков потенциал и 81 предприятия/съоръжения с висок рисков потенциал. Съгласно чл. 104 на ЗООС, мерките за предотвратяване на големи аварии и ограничаване на последствията от тях за човешкото здраве и околната среда се отчитат при устройственото планиране на територията и планирането на защитата на населението и околната среда.

И двата аспекта имат отношение и обхващат развитието на сектор „транспорт“ по отношение на планирането на нови строежи, включително изграждането на транспортни пътища, в близост до съществуващи предприятия и/или съоръжения с нисък или висок рисков потенциал, където разполагането или нови строежи може да бъде източник или да повиши опасностите или последствията от възникване на голяма авария в тези предприятия/съоръжения. Чрез контролът конкретно по отношение на сектор „транспорт“ се осигурява:

- поддържане на безопасни разстояния на предприятия и/или съоръжения с нисък или висок рисков потенциал до големи транспортни пътища;
- предприемане на допълнителни технически мерки за ограничаване на рисковете за човешкото здраве и околната среда, в случай на съществуващи предприятия и/или съоръжения с нисък или висок рисков потенциал.

Предвид обстоятелството, че ИТС не описва конкретни параметри на проектите, включени в отделните сценарии, всеки възложител на нови линейни обекти следва да осигури безопасни разстояния до съществуващите предприятия и/или съоръжения с нисък и висок рисков потенциал при планиране на нови транспортни

пътища или реконструкция на съществуващи, които включват изграждане на нови пътни отсечки 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.“

За целта при изготвяне на проекти на подробни устройствени планове и инвестиционните предложения следва да се оценят опасностите или последствията от възникване на голяма авария в тези предприятия/съоръжения.“

6. По представената информация в Таблица № IV.1-1:

- На стр. 334 по отношение на „Биологично разнообразие, Защитени зони, Защитени територии“ в колона „Развитие на проблема/Възникване на нови екологични проблеми с прилагане на ИТС“ да се редактира текста „На ниво конкретни проекти следва да се търси максимално благоприятна алтернатива за преодоляване на проблемите, което става чрез процедурата по оценка за съвместимост“ по следния начин: „На ниво конкретни проекти следва да се търси максимално благоприятна алтернатива за преодоляване на проблемите, което става чрез процедурата по ОВОС, ЕО и Оценка за съвместимост.“;
- За компонент „Повърхностни води“ е направен извод, че „Няма данни транспортна инфраструктура да оказва негативно въздействие върху екологичното и химично състояние на повърхностните водни тела“, което не отговаря на истината. Автомобилният транспорт е идентифициран като дифузен източник на замърсяване на повърхностните води в процеса на подготовка на вторите Планове за управление на речните басейни (ПУРБ). Разработена е и методика за обработка на информацията за автомобилен транспорт като дифузен източник на замърсяване на повърхностните води, която е част от документацията към ПУРБ.

7. По отношение на предложените мерки в т. VII. 2. Мерки за изпълнение при прилагането на ИТС:

- В мярка 2 след израза „Всеки проект да се съобразява със заложените цели и мерки...“, да се добави и изречение „забраните и ограниченията за водните тела“;
- В мярка 15 да се вземе предвид, че съгласно чл. 11 от Закона за управление на отпадъците, компетентен орган за одобряване на Плана за управление на строителните отпадъци е кмета на общината, на чиято територия се извършват строително-монтажните работи и/или премахването на строежа или съответно кметовете на съответните общини, когато обектът попада в територията на повече от една община, а не РИОСВ.
- В мярка 18 след думите „подходящи съоръжения за“ да се добави текста „приемане и/или“, тъй като в района на пристанищата може да има налични само приемни съоръжения, без съоръжения за пречистване на водите от кораби.

8. Получените становища в резултат на консултациите по заданието за обхват и съдържание на ДЕО са описани в приложената Таблица XIII-1 Резултати от консултациите по заданието за обхват и съдържание на доклада за екологична оценка, като само за някои от бележките и препоръките е упоменато къде са отразени в ДЕО. В тази връзка препоръчваме таблицата да се допълни с посочване срещу всяка препоръка и бележка мястото им на отразяване в ДЕО.

II. Предложение за мерки за наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда и човешкото здраве при прилагането на ИТС:

1. На всеки три години Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията следва да изготвя доклад по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда и човешкото здраве при прилагането на ИТС, включително на мерките за предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни последствия от осъществяването му, който да представя в МОСВ за одобряване не по късно от 1 юли на всяка четвърта година.
2. Наблюдението и контролът на въздействията върху околната среда при прилагането на ИТС да се извършват въз основа на следните мерки и индикатори:

Мярка	Индикатор	Мерна единица	Орган за предоставяне на информация по индикатора
Проследяване на тенденциите в нивата на емисиите на азотни оксиди и парникови газове	Емисии на азотни оксиди и парникови газове от пътният транспорт вследствие реализирането на ИТС до 2030 г.	т/год; % изменение спрямо 2014 г.,	ИАОС
Проследяване на тенденциите в концентрациите на азотни оксиди и $FPCH_{10}$ в атмосферния въздух	Имисионни концентрации на азотни оксиди и $FPCH_{10}$ в пунктовете за мониторинг на качеството на атмосферния въздух в засегнатите от ИТС транспортни центрове (около трасетата на пътните отсечки)	Брой превишения на среднодневната норма за $FPCH_{10}$ и на средночасовата норма за азотни оксиди; % изменение спрямо 2014 г.	ИАОС
Проследяване на тенденциите за засегнатото население, живеещо при наднормени нива на замърсяване на атмосферния въздух с азотни оксиди	Засегнато население, което живее при наднормени нива на замърсяване с азотни оксиди в засегнатите от ИТС транспортни центрове (около трасетата на пътните отсечки)	Изменение на % на засегнатото население спрямо 2014 г.	ИАОС
Установяване на случаи на наводнения вследствие на недостатъчна пропускливост на мостове и водостоци по транспортната инфраструктура	Наводнения, вследствие на недостатъчна водна пропускливост на мостове и водостоци по транспортната инфраструктура	Брой наводнения; Засегнати площи, дка; Нанесени щети – описание.	Възложители/ Бенефициенти по проекти по ИТС
Проследяване на въздействието върху	Установена промяна/влошаване в	Брой засегнати водни тела по	Басейнови дирекции, Възложители/

Мярка	Индикатор	Мерна единица	Орган за предоставяне на информация по индикатора
водите	състоянието на водите	райони за басейново управление	Бенефициенти по проекти по ИТС
Контрол по изпълнението на мерки за техническа и биологична рекултивация, ландшафтно оформяне и озеленяване на транспортни обекти	Изпълнени проекти за техническа и биологична рекултивация, ландшафтно оформяне и озеленяване за транспортни обекти	Площ, дка; % спрямо общия брой транспортни обекти по ИТС	Възложители/ Бенефициенти по проекти по ИТС
Проследяване на въздействието върху природни местообитания	Засягане на природни местообитания	Площ, дка	Възложители/ Бенефициенти по проекти по ИТС
Проследяване на въздействието върху местообитания на видове	Засягане на местообитания на видове	Площ, дка	Възложители/ Бенефициенти по проекти по ИТС
Проследяване на въздействието върху защитени зони	Реализирани мерки срещу фрагментация в защитени зони, включително защитни екрани за птици и прилепи	Брой	Възложители/ Бенефициенти по проекти по ИТС
Проследяване на въздействието върху археологическите обекти	Идентифицирани, разкрити и съхранени археологически обекти	Брой	Възложители/ Бенефициенти по проекти по ИТС

3. При констатиране неблагоприятни последствия върху околната среда да се предложат и предприемат своевременни мерки за възможното им отстраняване.

III. Указания за последващите действия, които да се предприемат по процедурата по ЕО за ИТС:

1. Съгласно разпоредбата на чл. 20, ал.8 от Наредбата за ЕО, в срок до 14 дни от получаване на настоящото писмо следва да съгласувате предложените в т. II мерки по наблюдение и контрол при прилагането на ИТС. В случай, че в поставения срок не е представено становище, се счита, че мерките са съгласувани.

2. След приключване на консултациите е необходимо да отразите в документацията по ЕО, в т.ч. в справка за резултатите от извършените консултации, всички получени становища в резултат на консултациите по чл. 20, ал.1 и ал.3 от Наредбата за ЕО. Обръщаме внимание на разпоредбата на чл. 21, ал.1, т.2 на Наредбата за ЕО, съгласно която в случай, че постъпят повече от две мотивирани негативни становища следва да проведете обществено обсъждане при спазване на изискванията на чл. 21, ал.2 от Наредбата за ЕО.

3. След изпълнение на предходните стъпки следва да внесете в МОСВ окомплектовано искане за издаване на становище по ЕО по смисъла на чл. 23, ал.1 от *Наредбата за ЕО*. Обръщаме внимание, че в случай, че в резултат на консултациите е необходимо да бъдат разгледани и оценени други алтернативи, мнения или предложения към проекта на ИТС, Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията следва да възложи допълване на доклада за ЕО или да прецени възможността от продължаване на консултациите, включително организиране на ново обществено обсъждане. Мотивите за възлагане/отказ от възлагане на допълване на доклада за ЕО или преценяването за продължаване на консултациите е необходимо да бъдат включени в документацията по чл. 23, ал.1 от *Наредбата за ЕО*.

ИРИНА КОСТОВА

Министър на околната среда и водите

