



European Union
European Fund for Regional Development

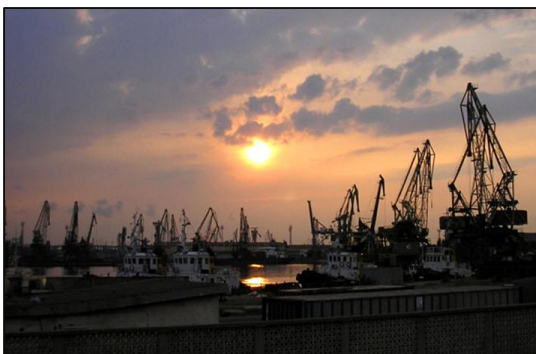


„По- близо, по- близки...“



МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

ИЗРАБОТВАНЕ НА ОБЩ ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ТРАНСПОРТА НА БЪЛГАРИЯ



Доклад за определяне на обхвата и схемата за провеждане на консултации по екологична оценка на общ генерален план на транспорта

Министерство на транспорта

Юли, 2009

Prepared by:
Type name here
Title goes here

Checked by:
Type name here
Title goes here

Approved by:
Type name here
Title goes here

Error! Reference source not found.

Rev No	Comments	Checked by	Approved by	Date
1				

The Johnson Building, 77 Hatton Garden, London, EC1N 8JS
Telephone: 020 7645 2000 Fax: 020 7645 2099 Website: <http://www.aecom.com>

Job No Reference Date Created **Error! Reference source not found.**

This document has been prepared by AECOM Limited ("AECOM") for the sole use of our client (the "Client") and in accordance with generally accepted consultancy principles, the budget for fees and the terms of reference agreed between AECOM and the Client. Any information provided by third parties and referred to herein has not been checked or verified by AECOM, unless otherwise expressly stated in the document.

No third party may rely upon this document without the prior and express written agreement of AECOM.

Съдържание

1	Обхват и съдържание на Екологичната оценка (ЕО) към Общ генерален план на транспорта (ОГПТ).....	8
2	Описание на съдържанието на основните цели на плана и връзката с други съотносими планове и програми.....	14
2.1	Състояние на транспортния сектор в Република България	14
2.2	Стратегически насоки за развитие на транспорта в Република България..	14
2.3	Характеристика на плана	15
2.4	Основни цели на плана	16
2.5	Връзка на плана с други съотносими планове и програми	17
3	Текущо състояние на околната среда и евентуално развитие без прилагането на плана.....	20
3.1	Текущо състояние на околната среда.....	20
3.1.1	Климатични фактори	20
3.1.2	Въздух	21
3.1.3	Води.....	21
3.1.4	Геоложка основа	22
3.1.5	Почви.....	23
3.1.6	Ландшафт	23
3.1.7	Биологично разнообразие.....	23
3.1.8	Флора	24
3.1.9	Фауна.....	26
3.1.10	Защитени зони по смисъла на ЗБР (мрежа Natura 2000)	27
3.1.11	Защитени територии по смисъла на ЗЗТ.....	29
3.1.12	Културно-историческо наследство, вкл. архитектурно и археологическо наследство.....	29
3.1.13	Население.....	29
3.1.14	Човешко здраве	29
3.1.15	Материални активи	30
3.1.16	Отпадъци	30
3.1.17	Превоз на опасни товари	30
3.1.18	Вредни физични фактори.....	31
3.2	Обобщени изводи за състоянието на околната среда и връзката с транспорта.....	31
3.3	Евентуално развитие на компонентите и факторите на околната среда без прилагане на плана.....	31
3.4	Евентуално развитие на компонентите и факторите на околната среда без прилагане на ОГПТ	31
4	Характеристика на околната среда за територии, които вероятно ще бъдат значително засегнати	34
4.1	Характеристика на текущото състояние на околната среда за територии, които ОГПТ вероятно ще засегне значително	34
4.2	Индикиране на основните вероятни отрицателни въздействия.....	34
4.3	Вероятни въздействия върху околната среда по време на строителството и изграждането на транспортната инфраструктура	35
4.4	Вероятни въздействия върху околната среда по време на експлоатацията на транспортната инфраструктура	36
5	Съществуващи екологични проблеми, установени на различно ниво, имащи отношение към плана, включително отнасящите се до райони с особено екологично значение, като защитените зони по Закона за биологичното разнообразие	38
5.1	Текущи проблеми и слаби места на сектор „Транспорт“	38
5.2	Съществуващи екологични проблеми в страната	38
5.3	Съществуващи екологични проблеми, свързани с транспорта.....	39

6	Цели на опазване на околната среда на национално и международно равнище, имащи отношение към плана и програмата, и начинът, по който тези цели и всички екологични съображения са взети под внимание по време на изготвянето на плана	41
6.1	Цели на опазване на околната среда на национално равнище, имащи отношение към плана	41
6.2	Цели на опазване на околната среда на международно равнище имащи отношение към плана	41
6.3	Формулиране на цели по опазване на околната среда за ОГПТ	42
7	Вероятни значителни въздействия върху околната среда	44
7.1	Вид на вероятните въздействия върху компонентите и факторите на околната среда в резултат на реализиране на ОГПТ	46
7.2	Обобщени изводи за въздействието.....	46
8	Мерки, предвидени за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно компенсиране на неблагоприятните последици от осъществяването на плана върху околната среда.....	47
9	Описание на мотивите за избор на разглежданите алтернативи и на методите на извършване на екологична оценка, включително трудностите при събиране на необходимата за това информация, като технически недостатъци и липса на ноу-хау	48
9.1	Описание на мотивите за избор на разглежданите алтернативи.....	48
9.2	Описание на методите на извършване на екологична оценка и трудностите при събиране на информация	48
9.2.1	Използвани нормативни документи	48
9.2.2	Други източници на информация.....	48
9.2.3	Методи на ЕО	48
9.2.4	Трудности при събиране на информация.....	49
10	Описание на необходимите мерки във връзка с наблюдението по време на прилагането на плана	50
11	Резултати от консултациите по екологичната оценка Error! Bookmark not defined.	
11.1	Резултати от консултациите по обхвата и съдържанието на ЕО.....	50
11.2	Резултати от консултациите по предварителната ЕО	50
12	Обобщени резултати и заключение.....	51
12.1	Обобщени резултати от екологичната оценка	51
12.2	Заключение.....	51
13	Нетехническо резюме на екологичната оценка.....	52
14	Схема за провеждане на консултации и отразяване на резултатите от тях в процеса на изготвяне на ОГПТ и Екологичната оценка към плана	53

Приложения:

Приложение 1: Карта с вероятните варианти;

Приложение 2: Главен Доклад 4 за идентифициране на вариантите

Доклад за определяне на обхвата и
схемата за провеждане на консултации по
екологична оценка (ЕО) на общ генерален
план на транспорта (ОГПТ)

[Връзка между Екологичната оценка и етапите на подготовка и изработване на ОГТП. Опит и екологични практики използвани във Великобритания.](#)

Докладът за определяне на обхвата и схемата за консултации по ЕО, е подготвен с цел изясняване на подхода и методите за провеждане на екологичната оценка на Общият Генерален План на Транспорта (ОГТП). При разработването му са спазени изискванията в Решение ЕО №6/2008 г. на министъра на околната среда и водите, като е работено според разпоредбите на глава шеста на Закона за опазване на околната среда и изискванията на Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми.

Въведение

Този раздел обобщава обхвата и нивото на подробност на екологичната оценка. В началото са описани въпросите отнасящи се до елементите на околната среда/индикатори които ще бъдат оценени в отделните раздели на доклада за Екологичната оценка (Елементите на околната среда, които подлежат на оценка са част от Директивата за стратегическа екологична оценка). Доклада обхваща описание на методите за оценка на алтернативите и връзката на екологичната оценка с подготовката на ОГТП. В този раздел е описано нивото на подробност, което ще бъде приложимо на всеки етап от оценката както и подхода – кумулативен, синергитичен и трансграничен. Описан е и подход за ограничаване на въздействията върху околната среда, както и е предложено примерно съдържание относно структурата на Доклада за Екологичната оценка.

Елементи на околната среда, които ще бъдат разгледани в доклада за Екологична оценка

Елементи на околната среда, които трябва да бъдат включени в ЕО

Международното и българското законодателство, отнасящи се до екологичните оценки изискват официално обсъждане на потенциални въздействия върху околната среда за елементите на околната среда. В зависимост от мащаба или вида на плана, някои от елементите може да не бъдат засегнати и затова могат да бъдат извадени на ранен етап. Все пак поради мащаба на генералният план на транспорта и типовете ефекти, които биха могли да се появят в резултат на изпълнението им, като например строителството на нова инфраструктура, беше сметено за подходящо да се оцени планът за всички тези елементи, поради което никой няма да бъде отхвърлен. Елементите на околната среда са представени по-долу в Таблица 1, заедно с основните им характеристики.

Таблица 1 Елементи на околната среда, които ще бъдат отразени в Екологичната Оценка

Елементи на околната среда	Основни характеристики
Биоразнообразие, флора и фауна	<ul style="list-style-type: none"> ■ Международни защитени обекти (Натура 2000) ■ Национални защитени обекти (Национални паркове, Резервати, поддържани резервати, природни паркове,

	<p>Защитени обекти и природни забележителности)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Европейски защитени видове ■ Национални защитени видове ■ Местообитания и видове без специална защита
Ландшафт	<ul style="list-style-type: none"> ■ Зони със специално предназначение и чувствителен ландшафт или градски среда ■ Потенциални чувствителни рецептори на визуални въздействия, в това число жилищни райони
Културно наследство	<ul style="list-style-type: none"> ■ Защитени исторически сгради и археологически обекти
Води	<ul style="list-style-type: none"> ■ Замърсяване на водните тела ■ Хидрология на водохващането ■ Постигане на нужните качества на водата съгласно рамковата директива за водите ■ Уязвимост на транспортната инфраструктура към наводнения ■ Дрениране и течове в резултат на строителството на транспортна инфраструктура
Почви	<ul style="list-style-type: none"> ■ Почви и земеделски земи ■ Нарушени терени ■ Геология
Качество на въздуха	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ключови индикатори за замърсяването, в това число PM10 и NO₂ ■ Чувствителни зони, където замърсяването е съществуващ проблем
Климатични фактори	<ul style="list-style-type: none"> ■ Общ транспорт – относно емисиите на CO₂
Население	<ul style="list-style-type: none"> ■ Достъп до услуги, включително образование и здравни услуги
Човешко здраве	<ul style="list-style-type: none"> ■ Шум и вибрации ■ Качество на въздуха ■ Физическа дейност, в това число ходене и колоездене
Материални активи	<ul style="list-style-type: none"> ■ Минерални ресурси ■ Бизнеси, обществена инфраструктура, жилища

Алтернативи

Три етапа в подготовката на генералният план на транспорта са от особено значение за ЕО. Първо разработването и оценяването на дълъг списък с възможности, на второ място оценяването на преработен къс списък с опции и трето – създаването на първоначален вариант на генералният план на транспорта.

Вече беше изготвен дълъг списък с опции за възможния обхват на плана. Във връзка с този дълъг списък ще бъде подготвено първоначално предложение (Етап 1), което ще определи кои опции ще се вземат по-нататък за по-детайлни анализи. Това първоначално предложение включва екологична оценка, както и оценка на потенциалните икономически и социални въздействия.

Първоначалното предложение ще се отрази на много от опциите, като те ще бъдат изключени от последващото обсъждане, ако не отговарят на целите на плана. Този процес ще се доведе до втори преработен списък с опции. Този къс списък ще бъде обект на по-детайлно предложение (Етап 2), отново включващо екологична оценка. Той отново ще бъде оценен с общ анализ.

Съобразно късият списък с опции ще бъде изготвен проектът на генералния план на транспорта. Най-вероятно ще се направят анализи за оценка на някои опции. Например емисиите на въглероден диоксид ще бъдат моделирани за големи пътни и железопътни варианти.

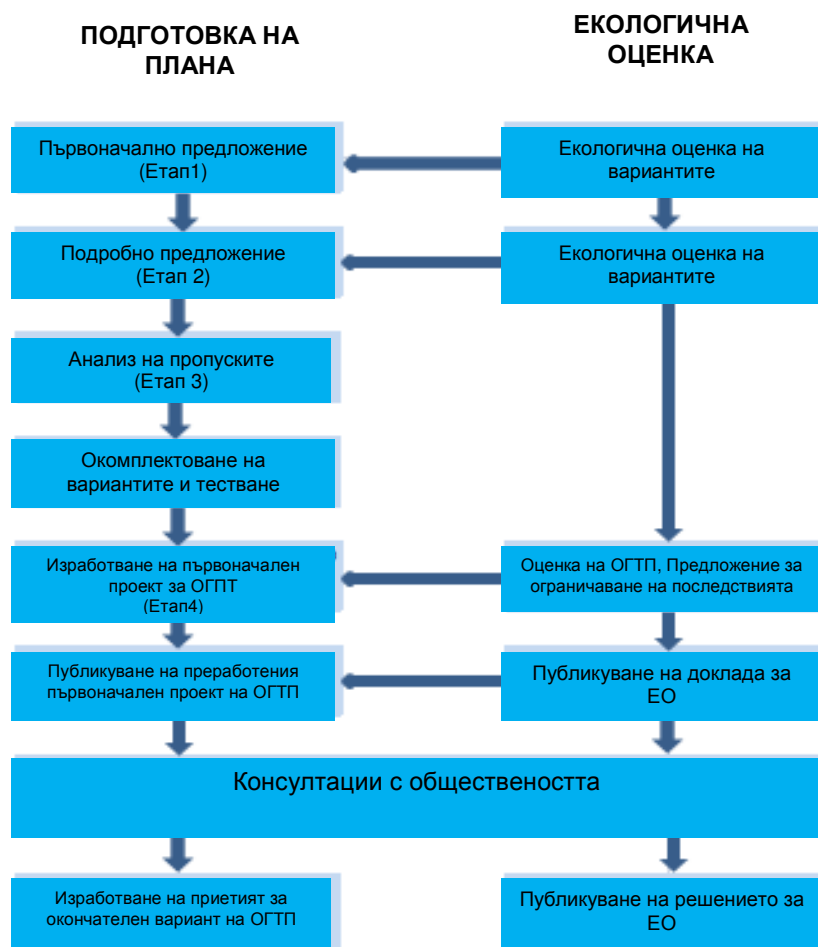
Където се идентифицират негативни ефекти, ще бъдат направени усилия те да се ограничат или ликвидират.

Екологичният доклад ще обобщи резултатите от екологичните оценки, извършени по време на този процес, включващ оценките на дългия и късия списък с опции, както и оценката на проектът за генерален план на транспорта.

Връзки между Изготвянето на генералният план на транспорта и екологичната оценка

Фигура 1 по-долу показва процеса по изготвянето на ЕО и взаимодействието с процеса по изготвянето на генералният план на транспорта.

Фигура 1 Взаимодействие между генералният план на транспорта и екологичната оценка



Ниво на детайлност

Първото предложение (Етап 1) ще бъде най-общо и ще съдържа чисто качествена оценка. Всяка фаза на оценката ще бъде все по-детайлна, с някои количествени анализи на емисиите. Въпреки това, в нито една фаза няма да се правят подробни оценки, тъй като това не е уместно за ЕО на такова ниво. Важно е да се отбележи, че няма да бъдат изготвяни подробни оценки на индивидуални схеми като част от ЕО. Екологичната оценка е на стратегическо ниво, базирана изцяло на литературни източници. Целта и е да оцени генералният план на транспорта. Тя е стратегически план. Поради националната значимост на плана и всеобщият му обхват, оценката ще бъде най-обща и качествена. Няма да бъдат правени подробни анализи на специфични въздействия на обектите, а ще се разгледат само обобщените въздействия. Където е уместно, въздействията върху специфични защитени обекти ще бъдат взети под внимание, но ЕО няма да включва никаква проучвателна работа. Също така, няма да бъдат провеждани измервания и наблюдения (в това число за шум и емисии). Когато са налични данни от трафик модел, могат да бъдат направени прогнози за емисиите на CO₂, но като цяло количествените предвиждания ще

бъдат общи, поради мащаба на плана и възможността за различни бъдещи резултати. Поради това, предвижданията ще се основават преди всичко на професионална преценка, а не на количествени анализи.

Този високо специализиран поход за изготвяне на екологична оценка е основен според националното и международното законодателство, ръководства и практики. По-детайлно на ниво проект се правят оценки за въздействие върху околната среда. Според изисквания, съответните проучвания ще бъдат изготвени, при кандидатстване за виза за проектиране. Те обаче няма да формират част от тази ЕО. Трябва да се отбележи, че тази високоспециализирана ЕО няма да отмени нуждата от бъдещ ОВОС за всеки конкретен проект.

Защитени зони от НАТУРА 2000 и оценка на съвместимост

Съществуват два вида защитени зони от НАТУРА 2000, зони с конзервационен интерес (ЗКИ) и специални зони за защита (СЗЗ).

Всички защитени зони от мрежата НАТУРА 2000 са със специален статут от Европейското и Българското законодателство поради тяхното значение за естествените хабитати и видове, смятани за редки, застрашени от изчезване или уязвими.

Съгласно чл. 6 от *Директива на съвета 92/43/ЕЕС за Запазване на природните местообитания на дивата флора и фауна*, по известна като директива за хабитатите, всеки план или проект с възможности за неблагоприятно въздействие върху защитените зони трябва да подлежи на оценка на съвместимост.

Предложените варианти (проекти) в ОГТП биха имали вероятни неблагоприятни въздействия за защитените зони от НАТУРА 2000 и поради тази причина е възможно да се наложи провеждането на оценка на съвместимост на плана. Раздел 4.1.10 от настоящия доклад предоставя информация относно подготовката на ОГТП, която ще даде възможност на МОСВ да направи преценка относно необходимостта от провеждането на Оценка на Съвместимост на ОГТП. Предоставената информация също така ще подпомогне определянето на обхвата на Оценката на Съвместимост.

Независимо от това е важно да се отбележи, че оценката на съвместимост не е част от настоящия доклад, както и не е част от Екологичната оценка.

Кумулативен, Синергитичен и трансгранични ефекти

В някои случаи ефектите върху околната среда или характерните действия може да бъдат незначителни когато са единични. Независимо от това комбинирания ефект на различните политики, действия или схеми в ОГТП може да има съществено значение. За сравнение други планове или програми биха имали въздействие върху ОГТП. Комбинираното въздействие върху елементите на околната среда на тези планове би било значително от действието на всеки индивидуален план. За целите на настоящата екологична оценка, въздействията на ОГТП върху компонентите на Околната среда и взаимовръзката с другите планове и програми ще бъде разгледано като отделен раздел в Доклада за Екологичната Оценка.

Изискването на законодателството за ЕО относно трансграничното въздействие е взето под внимание. ОГТП представлява проект с национално значение, поради което процеса на развитие на транспортната мрежа в България би имало косвено участие върху съседните страни. Като пример някои от проектите, които са разположени в близост до граничните райони биха имали въздействие върху разположените в съседство чувствителни зони. По време на екологичната оценка тези въпроси ще бъдат взети под внимание и ако бъдат установени неблагоприятни ефекти върху съседните държави, засегнатите държави ще бъдат консултирани.

Мерки за ограничаване на отрицателните въздействия

Европейското и национално законодателство изисква разработването на ограничавачи мерки за защита, намаляване и възможно най-голямо компенсиране на всяко значително въздействие върху околната среда при изпълнението на плана.¹

На това стратегическо ниво мерките за ограничаване по скоро са свързани с промяна на плана, като например избор на един вариант и отпадането на друг вариант с цел намаляване на отрицателното въздействие върху околната среда. Също така, мерките за ограничаване биха имали въздействие върху предложените в плана политики, действия или схеми в плана за защита, намаляване или компенсиране на въздействията.

В случаите в които мерките за ограничаване на вредните въздействия представляват промяна в съдържанието на ОГТП, това ще бъде отразено в Доклада за екологичната оценка. Голяма част от елементите на плана биха имали или неутрален или положителен ефект за околната среда.

В допълнение към мерките за ограничаване на неблагоприятните въздействия може да се наложи създаването на подобрения където се предвижда положително/неутрално въздействие. Мерките за ограничаване на въздействията ще бъдат разгледани по време на екологичната оценката.

Съдържание на Доклада за екологична оценка

Доклада за екологичната оценка ще бъде подготвен в резултат на направените от екологичната оценка заключения. Доклада ще бъде публикуван в периода на обществените консултации заедно с първоначалния вариант на ОГТП. Целта на доклада за екологичната оценка е да установи вероятните значителни въздействия на плана, с цел получаване на по подробни отговори в етапа на консултациите. В допълнение доклада за екологичната оценка ще осигури яснота за това например защо определени решения са взети, ще даде обосновка на избраните варианти и дали те са съобразени с предвидените неблагоприятни въздействия.

Структурата на доклада за ЕО е както следва:

- Нетехническо резюме
- Въведение
 - Цел на ОГТП, Екологична оценка и доклад за екологичната оценка
 - Дейности, извършени до днес
- Ключови дейности относно ОГТП
- Методология
 - Връзка с другите планове, програми и цели на защита на околната среда
 - Информация за околната среда
 - Екологични проблеми
 - Вероятно развитие на околната среда без прилагането на ОГТП
 - Методи за оценка, включително променливи и допускания
 - Коментари по доклада за определяне на обхвата и как са отразени в доклада
- Резултати от оценката
 - Обобщение на оценката на вариантите (алтернативите)
 - Предвидени въздействия върху първоначалния вариант на ОГТП
 - Предвидени кумулативни и синергитични въздействия
 - Мерки за ограничаване на въздействията

¹ Директива 2001/42/ЕС за оценка на ефектите на някои планове и програми върху околната среда

- Последващ мониторинг

Обхват и съдържание на Екологичната
оценка (ЕО) към Общ генерален план на
транспорта (ОГПТ)

1 Обхват и съдържание на Екологичната оценка (ЕО) към Общ генерален план на транспорта (ОГПТ)

Предложените обхват и съдържание на ЕО на ОГПТ са изготвени съгласно указанията в Решение № ЕО-6/2008 г. на министъра на околната среда и водите и разпоредбите на чл.86, ал.3 на Закона за опазване на околната среда (обн. ДВ, бр. 91/2002 г., посл. изм. и доп. ДВ, бр. 12/2009 г.) . Подробността, в която ще се разработят основните точки ще бъде съобразена с обхватът и нивото на подробност на предвижданията на плана.

Екологичната оценка на ОГПТ ще се разработи със **съдържание и обхват** както следва:

Въведение

Общият генерален план на транспорта (ОГПТ) **се изготвя в съответствие** с предвидените конкретни действия на Приоритетна ос 5 „Техническо подпомагане“ на Оперативна програма „Транспорт“ за периода 2007-2013 г. След изготвянето, одобрението и приемането на плана, той става неотменна част от оперативната програма.

Възложител на ОГПТ е Министерство на транспорта, бенефициент на проекта е дирекция „Координация на програми и проекти“ към Министерство на транспорта, която е Управляващ орган на Оперативна програма „Транспорт“.

Основна цел на ОГПТ е създаването на стратегическа и ясна база от технически данни, транспортен модел, мултимодални технически проучвания за идентифициране на проекти в транспортния сектор на Р България за целите на инвестиционното проектиране в средносрочен и дългосрочен план.

Съгласно ключови дейности 5 и 6 от Техническата спецификация (Техническо задание) за проект „Изработване на общ генерален план за транспорта“, разработването на ОГПТ включва и успоредното **разработване на екологична оценка** като част от плана.

Съгласно изискванията на глава шеста на Закона за опазване на околната среда и Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми (обн. ДВ, бр. 57/2004 г., посл.изм. и доп., ДВ, бр. 3/2006 г.) министърът на транспорта е внесъл Искане за преценяване на необходимостта от извършване на екологична оценка на ОГПТ в Министерство на околната среда и водите. На база на представената документация, министърът на околната среда и водите е издал Решение № ЕО-6/14.10.2008 г., с което е преценено, че за ОГПТ е необходимо да се извърши екологична оценка. В решението са представени мотивите за това и са поставени изисквания към обхвата на ЕО.

Целта на ЕО на ОГПТ е идентифициране, анализ и оценяване на потенциалните въздействия върху компонентите и факторите на околната среда в резултат на реализиране на ОГПТ на възможно най-ранен етап от планирането, преди приемането на плана. Разработването на ЕО е напълно интегрирано в процеса и

етапите на планиране и то от съвсем начален стадии, което ще позволи в максимална степен идентифициране на вероятните въздействия върху околната среда, сравнение на алтернативите за реализиране на плана и даване на препоръки за избор на екологична алтернатива.

Съдържанието и нивото на детайлност на предвижданията на плана не позволява прогнозиране на точното място, естество и влияние на предвижданията, поради което цел на оценката е **ранната индикация на възможни въздействия**.

На база резултатите от анализа на потенциалното отрицателно/вредно въздействие, задача на екипа регистрирани експерти, разработващи ЕО е да предложи адекватни мерки за максимално ограничаване на негативните ефекти върху околната среда. Мерките следва да залегнат в следващите етапи на подробно проектиране и изпълнение на конкретни инвестиционни проекти, насоката за развитие на които се дава от настоящия план.

Предвид изискването на чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие (обн. ДВ, бр. 77/2002 г., посл.изм. и доп., ДВ, бр. 43/2008 г.) **ОГПТ подлежи на преценяване на съвместимостта му с предмета и целите на опазване на защитените зони** съгласно чл.2, ал.1, т.1 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 (Наредба за ОС). На основание чл. 10, ал. 3 от Наредбата за ОС, МОСВ ще се произнесе на етапа на консултации с компетентния орган по околна среда за определяне на обхвата на ЕО. За тази цел към настоящия Доклад за определяне на обхвата са приложени графични и картни материали. (Виж Приложение 1 и 2).

Описание на съдържанието на основните
цели на плана и връзката с други
съотноситими планове и програми

2 Описание на съдържанието на основните цели на плана и връзката с други съотносими планове и програми

Състояние и насоки за развитие на транспортния сектор в Република България

Точката ще включи информация за предходните събития, довели до необходимостта и решението за изготвяне на ОГПТ – законодателство на ЕС за сектор транспорт, състояние на транспорта в страната, стратегии и програми водещи до ОГПТ.

2.1 Състояние на транспортния сектор в Република България

Благоприятното географско положение на България може ясно да се види в преминаването на пет транс европейски коридора през територията на България. Това, въпреки че е от полза, също така представлява и основно предизвикателство и отговорност, тъй като налага голямо ежегодно количество инвестиции.

Голяма част от транспортната инфраструктура в България, особено пътната инфраструктура, изисква значителни инвестиции за достигането на задоволителни равнища. Недостатъците на транспортната система от една страна увеличават бизнес разходите, а от друга страна действат като пречка пред чуждите инвестиции в иначе атрактивен регион.

В Екологичната оценка ще бъдат подробно разгледани силните и слаби страни на сектор „Транспорт“ в Република България към момента.

2.2 Стратегически насоки за развитие на транспорта в Република България

Европейската транспортна политика, представена в така наречената Бяла книга за „Европейската транспортна политика за 2010 г.: време за решение“, се фокусира върху взаимната зависимост и равнопоставеност между различните видове транспорт и намиране на точния баланс между тях, с цел повишаване на ефективността, конкурентоспособност и по-голямо внимание към изискванията за опазване на околната среда.

Националната стратегическа референтна рамка на Р България (НСРР) въведе краткосрочна и средносрочна визия за развитието на страната. До 2013 г. Р България трябва да стане държава с по-висок стандарт на живот, основан на устойчив социално-икономически растеж по време на процеса на пълна интеграция в Европейския съюз. За да постигне тази визия, България има две стратегически средносрочни цели:

- Засилване на конкурентоспособността на икономиката с оглед на постигането на висок и устойчив растеж;
- Развитие на човешкия капитал с цел осигуряване на по-висока заетост, доходи и социална интеграция.

Транспортната политика би могла да допринесе за постигането и на двете цели. Към основните стратегически документи за развитие на транспорта в страната спада и **Националната стратегия за интегрирано развитие на инфраструктурата в Република България и план за действие за периода 2006-2015 г.**

Специфичните цели на националната транспортна политика са насочени към устойчиво развитие на пътната и железопътна транспортна инфраструктура от национално, европейско и трансгранично значение, подобряване на условията за корабоплаване по море и вътрешни водни пътища, интеграция на националната транспортна мрежа в транспортната мрежа на ЕС, постигане на баланс и развитие на връзки между различните видове транспорт.

Развитието на екологично съобразена транспортна инфраструктура и изграждане на обходни маршрути ще допринесе за екологичния баланс и ще подобри качеството на живот в градовете и регионите.

Посочените цели и насоки за развитие на националната транспортна политика са заложи в приетата и действаща към момента **Оперативна програма „Транспорт“ (ОПТ) за периода 2007-2013 г.**, която е част от НСРР. Целта на ОГПТ е развитието на железопътната, пътната и водна инфраструктура, както и стимулиране развитието на комбиниран транспорт в съответствие с транспортната политика на Европейския съюз и установените изисквания за развитие на Транс-европейската транспортна мрежа за постигане на устойчивост на българската транспортна система.

ОПТ залага следните приоритетни оси:

Приоритетна ос 1 - Развитие на железопътната инфраструктура по основните национални и трансевропейски транспортни оси;

Приоритетна ос 2 – Развитие на пътната инфраструктура по основните национални и трансевропейски оси;

Приоритетна ос 3 – Подобряване на интермодалността за пътници и товари;

Приоритетна ос 4 – Подобряване на водната и речната навигация;

*Приоритетна ос 5 – Техническо подпомагане (**включва разработването на Общ генерален план за транспорта**).*

2.3

Характеристика на плана

Точката включва описание на основанията за разработване на плана, териториален обхват, същност на предвижданията, време на действие.

Общият генерален план на транспорта (ОГПТ) **се изготвя в съответствие с предвидените конкретни действия в Приоритетна ос 5 „Техническо подпомагане“** на Оперативна програма „Транспорт“ за периода 2007-2013 г. След изготвянето, одобрението и приемането на плана, той става неотменна част от оперативната програма.

Необходимостта от такъв генерален план произтича от нуждата на Р България от ясна и последователна планова рамка за развитие на транспортния сектор, както и краткосрочни/средносрочни инвестиционни програми и насоки за идентифициране на проекти в дългосрочен план.

На базата на подробен анализ на настоящето състояние на транспортната система и съгласно националните и европейските приоритети за сектор „Транспорт“, ОГПТ ще бъде база за планиране на всички бъдещи дейности в областта на транспорта: система от проекти, предвидени за финансиране от Кохезионния фонд и Европейския фонд за регионално развитие; планирането на транспортни инфраструктурни проекти за финансиране от Държавния бюджет; проекти за финансиране от други международни финансиращи институции, публично-частни партньорства, частно-финансирани инициативи и т.н. Или планът ще формира база за заявка за бъдещо финансиране, за което трябва да

бъде достатъчно детайлен и надежден. Документът ще служи също и за база за програмирането за следващия програмен период от 2014 до 2020 г.

ОГПТ обхваща общото състояние и нужди на транспорта в България по отношение на цялата и територия, вкл. и селските райони. В обхвата се покриват всички видове транспорт и пътувания към, от и в България. Вътрешноградския транспорт не е включен в планирането/плана.

Периода на действие на плана е в рамките на периода, за който е разработена Оперативна програма транспорт – до 2013 г.

Съдържанието и нивото на детайлност на предвижданията на плана е общо – дава се очертание на вероятните инвестиционни проекти за финансиране в сектор транспорт, но на този етап не биха могли да се определят предпочитаните транспортни схеми.

В техническото задание за проектиране на ОГПТ е заложено **планът да включва следните ключови дейности:**

1. Анализ на съществуващата транспортна система и идентифициране на слабите места, които трябва да се коригират;
2. Анализ на бъдещото транспортно търсене;
3. Идентифициране на вариантите и възможните дейности за да се посрещнат настоящите и бъдещи транспортни нужди;
4. Разработване на рамкова схема за оценяване на варианти и дейности;
5. Финансова, социално-икономическа и екологична оценка на плана;
6. Развиване на препоръчителна цялостна стратегия на ОГПТ, включваща Стратегическа ЕО и идентифициране на приоритетни проекти;
7. Анализ на изискванията за бъдеща поддръжка на съществуващата и нова инфраструктура;
8. Стратегия за изпълнение на препоръките, включително начини на финансиране;
9. Стратегия за текущо наблюдение на изпълнението на ОГПТ, както и нейното осъвременяване, свързано с развитието на България.

Необходимо е да се подчертае, че под **приоритетни проекти** в случая не се разбират детайлните проекти на конкретните инвестиционни предложения. Всяко линейно транспортно съоръжение, както и прилежащите елементи и съоръжения към него, като терминали, пристанищни съоръжения и др. подлежат на преценка за необходимостта от извършване на ОВОС и ОС, съгласно екологичното законодателство в Р България, което се прилага от МОСВ и Регионалните инспекции по околна среда и водите и е изцяло в тяхната компетентност.

В случая за приоритетни проекти се считат посочените с плана възможности и направления за развитие на транспорта, видове транспорт, ново строителство или модернизация на транспортната инфраструктура. Не се детайлизират конкретни инвестиционни предложения, тъй като това изисква много по-детайлно проучване и анализ.

2.4

Основни цели на плана

Точката включва описание на основната цел, специфични цели, приоритетни цели/оси при прилагането на плана, варианти и алтернативи, направления за постигане на целите, етапност на изпълнение.

Основната цел на ОГПТ е създаването на стратегически ясна база от технически данни, транспортни модели и мултимодални технически проучвания за идентифициране на приоритетни проекти в транспортния сектор на България. Очертава се рамката на инвестиционното програмиране в средносрочен и дългосрочен план, както и бъдещото развитие на инвестиционните предложения, като възможностите за териториалното им разположение се проучват отделно и съобразно тяхната същност, мащабност и връзка с други обекти и дейности.

ОГПТ се разглежда като инструмент за продължително развитие на решенията и инвестиционното планиране в транспортния сектор и трябва да допринесе за постигането на следните **специфични цели**:

1. Да осигурява мобилност на хора и стоки при възможно най-добрите социални условия и условия на безопасност, подпомагайки постигането на целите на Общността и по-специално по отношение на конкурентоспособността и околната среда, и допринасяйки за укрепване на икономическото и социално сближаване;
2. Да осигурява планирането на висококачествена инфраструктура при приемливи икономически условия;
3. Да обхваща всички видове транспорт, вземайки предвид техните относителни предимства;
4. Да позволява оптимално използване на капацитета на съществуващата инфраструктура;
5. Да насърчава оперативното хармонизиране и интермодалност между различните видове транспорт;
6. Да бъде осъществим на макроикономическо ниво;
7. Да допринася за изпълнението на транспортните дейности в съответствие с екологичните изисквания.

2.5

Връзка на плана с други съотнесими планове и програми

В точката ще бъдат изброени стратегии, планове и програми, като се посочи и анализира им връзката с ОГПТ.

Доколкото транспортната инфраструктура е свързана с нормалното функциониране на всички отрасли в една държава, ОГПТ има връзка с почти всички сфери на дейност. Стратегиите, програмите и плановете, с които е съотнесим тук разглеждания план могат да се разделят условно на две групи:

Специфични стратегии, планове и програми, отнасящи се за сектор „Транспорт“:

- Оперативна програма „Транспорт“ за периода 2007-2013 г. - ОГПТ е в най-пряка и тясна връзка с Оперативна програма „Транспорт“, т.к. приоритетна ос 5 „Техническо подпомагане“ предвижда създаването на ОГПТ. Министърът на околната среда и водите е съгласувал програмата със Становище по ЕО № 2-1/2007 г.
- Национална стратегия за интегрирано развитие на инфраструктурата на Република България и план за действие за периода 2006-2015 г.;
- Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България за периода 2006 - 2015 г.;
- „Национална стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата в Република България за периода 2007 – 2010 г.“ и Средносрочна програма „Управление на безопасността на пътната инфраструктура“;
- Програма за повишаване на енергийната ефективност в сектор Транспорт, чрез прилагане на мерки за енергоспестяване“;
- „Национална дългосрочна програма за насърчаване на потреблението на биогорива в транспортния сектор 2008 – 2020 г.“;
- „Национална програма за развитие на пристанищата за обществен транспорт до 2015 г.“;
- Генерални планове за развитие на летищата и пристанищата;
- Др.

Други стратегии, планове и програми, имащи връзка с ОГПТ:

- Национална стратегическа референтна рамка за периода 2007-2013 г.;
- Национална стратегия за околна среда и Национален план за действие 2005 - 2014 г.

- Национална стратегия за околна среда (2009-2018 г.) и План за действие към нея (проект);
- Национална стратегия за устойчиво развитие на туризма в Р България 2008-2020 г.;
- Национална здравна стратегия (2008-2013 г.);
- Национална стратегия за регионално развитие на Република България за периода 2005-2015;
- Проект на Стратегия за устойчиво развитие на Република България;
- Оперативна програма „Регионално развитие” за периода 2007-2013 г.;
- Оперативна програма „Околна среда” за периода 2007-2013 г.;
- Оперативна програма „Развитие на конкурентоспособността на българската икономика за периода 2007-2013 г.”;
- Национална програма за управление на дейностите по отпадъците (2009-2013 г.);
- Национален стратегически план и програма за развитие на селските райони (2007-2013 г.);
- Планове за управление на речните басейни;
- Др.

Текущо състояние на околната среда и
евентуално развитие без прилагането на
плана

3 Текущо състояние на околната среда и евентуално развитие без прилагането на плана

3.1 Текущо състояние на околната среда

В точката ще бъде направен анализ и оценка на съществуващото състояние на околната среда в Р България, обвързано с транспорта. Степента на подробност, в която ще бъдат разработени точките е съобразена с конкретността на предвижданията на ОГПТ.

Анализът и оценката ще бъдат направени по отделни компоненти и фактори на околната среда, като ще бъде посочена и връзката между тях в подточки както следва:

3.1.1 Климатични фактори

България е разположена в пояса на умерените ширини. Континенталните въздушни маси, нахлуващи страната от север-североизток, се формират над Източна и Централна Европа, а въздушните маси, които нахлуват от юг и югоизток над западните райони на Азия и Северна Африка. Нахлуващите от юг и югоизток и от север и североизток континентални въздушни маси срещат орографската преграда на Старопланинската верига, което се отразява на климатичните различия в Северна и Южна България.

Особено важно значение за климата на България има релефът. Той се характеризира със сложна структура и разнообразна форма. Голяма част от територията на страната е заета от ниски, средновисоки и високи планини, между които са разположени многобройни котловини, низини и долини.

Климатичните фактори са от голямо значение при поддръжката на инфраструктурата. Особено през зимните месеци, в различните райони на страната се използват различни средства за поддръжка на проходимостта на сухоземната инфраструктура. Докато освен почистването във високите планини и в Северна България се налага и опесъчаване или третиране с различни разтвори срещу обледеняване, в Северна България се налага и изграждане на защитни прегради или оформяне на залесени растителни пояси срещу снегонавяванията.

В по-топлите и южни райони вследствие на активни изветрителни процеси и силно овлажняване се получават обрушване и свличания от крайпътните откоси върху платната за движение или върху жп релсите, което често е условие за ПТП. Климатичните фактори са и причината за отмяна на полети или курс на кораби.

Друг проблем се явява при интензивните валежи, при които се образуват порои. Голяма част от реките в България са поройни и през коритото на реката в определени моменти преминават големи количества вода влачеща кал, скален материал и повалени дървена, което при непочистени и неподдържани дерета е условие за разрушителни въздействия върху сухоземната инфраструктура минаваща по мостовете или в близост до речното корито. На последното бяхме свидетели в последните години.

Поддръжката на линейните сухопътни съоръжения е целогодишен и непрекъснат процес извършван от пътните служби по цялата територия.

3.1.2 Въздух

Източниците на атмосферни замърсители се разделят на антропогенни и природни. Само емисиите на неметанови летливи съединения и въглероден оксид от природата са съизмерими с тези от човешката дейност.

Влиянието на транспорта върху замърсяването на атмосферния въздух се проследява на база на дългогодишни наблюдения не само в България, но и в световен мащаб, поради тежките последици от глобалното замърсяване на въздуха и влиянието в една или друга степен върху промяната на климата. Основните замърсители от транспорта са: азотни оксиди; въглероден оксид и полициклични ароматни въглеводороди.

Основни източници на азотни оксиди са автомобилният транспорт. През 2006 г. той емитира съответно 40 % от общото количество в страната. Емисиите на азотни оксиди нарастват общо с 12.4 хил. тона през 2006 спрямо 2005 г., което основно се дължи на нарастване на емисиите от транспорта. През 2006 г. се е увеличило потреблението на бензин и дизелово гориво в автомобилния транспорт съответно с 61.1 хил. тона и 78.1 хил. тона. Количеството на използваното дизелово гориво за друг транспорт се е увеличило с 101.6 хил. Тона.

През 2006 г. емисиите на въглероден оксид нарастват общо с 48.4 хил. тона, което основно се дължи на нарастване на емисиите от битово горене и от автомобилен транспорт. Те са основните източници, съответно с 54 % и 29 % от националните емисии.

Емисиите на олово през разглеждания период намаляват наполовина основно поради постепенното прекратяване употребата на оловни бензини в периода от 2000 до 2006 г. Общият дял на емисиите на олово от индустрията достига 86 % от тоталното количество, емитирано в страната през 2006 г. През 1999 г. 44 % от емитираното количество олово е било в резултат на изгарянето на оловни бензини в транспорта. В момента делът на автомобилния транспорт към националните емисии е 6 %.

Транспортът и битовото горене са най-големи източници на полициклични ароматни въглеводороди, като емитират съответно около 49 % и 31 % от общото емитирано количество. Количеството им е нарастнало общо с 5.6 тона в сравнение с 2005 г., което основно се дължи на увеличение на емисиите от автомобилния транспорт.

3.1.3 Води

В сравнение с повечето европейски държави Република България е бедна на водни ресурси. Характерът на климатичните условия, особеностите на геоложкия строеж и значителното разнообразие на земеповърхностни форми, определят разпределението и гъстотата на речната мрежа. Малкият териториален обхват на България и непосредствената ѝ близост до р. Дунав и Черно море, заедно с положението на Стара планина и близостта ѝ до Егейско море са предпоставка за образуване на къси речни артерии и малки речни системи.

Сухопътният транспорт няма пряко въздействие върху повърхностните или подземните води. Нито инфраструктурата, нито транспортния парк използва някакви допълнителни водни ресурси.

Мостовите съоръжения не използват допълнителни водни количества, но законово са обвързани с издаването на разрешение за ползване на воден обект, като при тази процедура се проверява съоръжението при 100-годишна и 1000-годишна вълна и сигурността на пропускателната му способност.

Въздействието върху водите се изразява във временно повишаване на мътността при строителните работи.

Другият основен проблем, който може да възникне (който е непредсказуем, като интензивност, време или място) е аварийното замърсяване, вследствие на разливи на опасни вещества в откритите водни течения при пресичането им или при преминаване в голяма близост до тях.

Въздушният транспорт също няма пряко отношение към замърсяване на водите. Водният транспорт сам по себе си не води до замърсяване на водите. Въздействията са основно при аварийни разливи.

3.1.3.1

Повърхностни води

Ресурсите на прясна вода са неравномерно разпределени на територията на страната. Най-бедни на водни ресурси са Варненска и Разградска област. В Хасковска, Пловдивска и част от Софийска област се формира около 60% от водния потенциал на страната. Най-богатите водни ресурси, с изключение на река Дунав, са съсредоточени в южните планински райони, докато в обработваемите площи, разположени предимно в равнинните, хълмистите и нископланинските земи, тези ресурси са по-малко.

За регулиране на повърхностния отток са изградени над 3000 язовира и микроязовира. Неравномерното разпределение на повърхностния отток налага използването на пресни подземни води, които представляват около 25–30% от националните водните ресурси. Река Дунав играе важна роля за водния баланс на страната. Водният отток на Дунав е около 10 пъти по-голям от целия годишен отток на територията на страната.

Тъй като водните ресурси на България се подхранват предимно от валежите, оттокът им е разпределен твърде неблагоприятно по сезони. Главният максимум на оттока е през пролетта и зимата, а минимумът е през втората половина на лятото и началото на есента, когато нуждата от напояване е голяма. Средната годишна стойност на речния отток е около 17 208 млн. м³.

Транспортът като цяло не ползва допълнителни количества вода и няма отношение към водните ресурси. Корабоплаването по р. Дунав и в Черно море не е свързано с ползване на водни количества. Единствено възникват проблеми при аварийни разливи или утечки от неизправни кораби.

Проблем с повърхностните води възниква само при аварийни разливи или ако се наложи корегирание на реки при изграждане на сухопътни трасета.

3.1.3.2

Подземни води

Състоянието на подземните води се оценява на база на мрежа от мониторингови пунктове, избрани като представителни за подземните водни тела, които са определени, очертани в ГИС и характеризирани според изискванията на законодателството (българско и европейско). Така всъщност се оценява състоянието на всяко подземно водно тяло. Подземните водни тела се характеризират по реални мониторингови данни като тела извън риск или тела под риск за изпълнение на екологичните цели по член 4 от РДВ или както това е по-подробно разписано в член 4 на дъщерната Директива за подземните води – процедури за оценка на химичното състояние на подземните води.

3.1.4

Геоложка основа

Структурната геоморфология на България са застъпени 3 морфотектонски единици от първи порядък – Мизийска епиплатформена равнина, Балканидна младонагънатата епигеосинклинална зона и Тракийски (Македоно-Родопски) срединен планински масив. Релефът на всяка морфоструктурна единица се отличава със специфичния си стил, орографски план, морфометрия, историко-геоложко залягане и развитие. Релефът е формиран вследствие на сложното и продължително палеогеографско развитие. Територията на страната е част от Алпо-Хималайския орегонен пояс, което обуславя запад-източната посока на основните линии на релефа и простирането на едрите морфографски единици.

Вертикалната диференциация в структурата е в тясна връзка със сложното съчетание на последователно редуване на ниски (31%), хълмисти (41%) и планински (28%) земи. Територията на страната попада в младонагънатия

северен клон на Алпо-Хималайската планинска система и нейните оградни морфоструктурни области.

Различната геоложка структура и геоложките опасности следващи от естествените или техногенни процеси са основен фактор при взимането на проектантските решения при изграждането на линейната сухоземна инфраструктура, както и на съоръжения към нея. Към всяко предпроектно проучване се прави и задължителен геоложки доклад, на базата, който се взимат най-подходящите за изпълнение решения.

Ако ОГПТ не бъде приет и не се осъществи никакво строителство върху геоложката основа, няма да бъде оказано никакво допълнително въздействие вследствие строителство. Но при продължаване на експлоатацията на готовите съоръжения ще се продължи техногенното влияние и ако се оставят пътните и жп трасета без поддръжка, рехабилитация или реконструкция много често, особено в планинските райони се получава кумулативно влияние, което се изразява в обрушване на страничните склонове, свличания на земна маса върху платната, особено при валежи и снеготопене, поява на техногенни срутища, засилени ерозионни процеси и др.

3.1.5 *Почви*

В България съществува голямо почвено разнообразие. От 25 основни почвени групи по света, у нас имаме представители на 16 от тях. Обработваемият фонд в България е съставен главно от черноземни почви и черноземни смолници (30 млн. дка), канелени горски почви (7 млн. дка), а другите видове почви заемат около 5 млн. дка от общия фонд. Най-плодородни са черноземите и черноземните смолници, следвани от канелените и сивите горски почви.

Условията за почвообразуване в България са разнообразни (от преходно - средиземноморски до субалпийски климат, над 3000 вида растителност, различни почвообразуващи скали, релеф) и са предпоставка за почвеното разнообразие у нас.

Въздействието върху почвите от транспорта се изразява в унищожаването им в следата на трасетата на сухоземната инфраструктура и съоръжения.

По време на експлоатация се получава известно влошаване на качествата на почвата само в сервитута на пътните платна, но проблем със замърсяване произлиза само при аварийни разливи на опасни вещества и петролни продукти.

3.1.6 *Ландшафт*

На територията на България се кръстосват европейските и азиатски климатични и географски влияния. Това е формирало върху разнообразния по видове ландшафт изобилие от животински и растителни видове.

Развитието в земеделието, горското стопанство, индустрията, добива на минерали, регионалното и градското планиране, транспортната инфраструктурата, туризма и отдиха, в много случаи ускоряват трансформацията на ландшафта и преминаването от природен в антропогенен.

Основното при транспортните линейни съоръжения е фрагментацията, която налагат на ландшафта с 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, особено за животинските местообитания.

3.1.7 *Биологично разнообразие*

България се нарежда сред страните с най-голямо биологично разнообразие в Европа. Разнообразният релеф, геология, специфичните микроклиматични условия и хилядолетната човешка дейност определят богатото разнообразие на видове, съобщества и природни местообитания, голяма част от които са с

консервационна значимост. На територията на страната са представени 3 биогеографски района – алпийски, черноморски и континентален, разнообразни съобщества и екосистеми, както и почти всички основни типове местообитания на Европа.

Разнообразието на флората и фауната на страната ни има значимо стопанско измерение като биологични ресурси, важни за поминъка на населението и икономиката на страната. Стопанска значимост имат повече от 250 вида лечебни растения (1/3 от видовете с лечебни свойства), от които ежегодно се събират около 15 000 т сухи билки. 200 вида са ядливите гъби, 10 от които са с промишлено или търговско значение. Обект на стопанско ползване са също 20 вида черноморски и сладководни риби, както и някои безгръбначни (охлюви).

Към момента, с решения на Министерски съвет са приети:

- ✓ 114 защитени зони за опазване на дивите птици, покриващи 20,3% от територията на България и
- ✓ 228 защитени зони за опазване на местообитанията, покриващи 29,5% от територията на България.

Общо в България към момента са приети от Министерски съвет 332 защитените зони от Natura 2000 покриващи общо 33,89 % от територията на страната.

Богатото биологично разнообразие на България е подложено на въздействието на широк спектър от заплахи, в резултат на човешката дейност и на естествените процеси, протичащи в екосистемите. Заплахите, самостоятелно или в комбинация, засягат в различна степен различните организмови групи и местообитания в страната. Те могат да влияят пряко върху видовете, съобществата и природните местообитания (хабитатите) или ефектът от тях да се отразява косвено.

Основните заплахи и предизвикателства за биологичното разнообразие в България могат да се обобщят, както следва:

- ✓ Замърсяване на околната среда;
- ✓ Пряко унищожаване и експлоатация;
- ✓ Генетична ерозия и внасяне на неместни видове;
- ✓ Глобалното изменение на климата;
- ✓ Деградация, фрагментация и загуба на местообитания, предизвикана от човека

Сериозни щети върху местообитанията оказват строителството и инфраструктурните проекти. Тук се включват строежите на пътища, магистрали, газопроводи, удълбочване на река Дунав за транспортни цели.

Човешката дейност (развитието на икономиката, инфраструктурата, туризма, селско- и горскостопанските дейности) води не само до пряка загуба и разрушаване на местообитания, но и до нарушаване на условията в тях. Като резултат, природни масиви и местообитания се разпокъсват, формират се прегради и препятствия, затруднява се връзката между отделните части на популациите, останали във фрагментираната територия.

В Екологичната оценка биологичното разнообразие ще бъде разгледано в три подточки:

3.1.8

Флора

Флората на България е сравнително разнообразна и много богата. Тя включва около 3600 вида висши растения. Различават се пет зонални растителни комплекса.

Широколистни листопадни горски, смесени и храстови съобщества. Разпространени са в низините, равнините, ниските планини, дори на височина до 1500 м.н.в

Иглолистни и иглолистно-дребнолистни горски и храстови съобщества. Разпространени са главно в планините над буковия пояс. Съставени са от бял бор, смърч, бяла и черна мура /Пирин и Славянка/, макар и по-рядко се среща и

елата и черния бор /обикновено в по-ниския планински пояс/. От иглолистните храсти най-широко разпространение има хвойната и клеътът, който е ограничен само в субалпийския пояс на по-високите планини.

Преходносредиземноморски /псевдомаквиса/ съобщества. Разпространени са в подножието на Източни Родопи, в средното поречие на р. Бяла /по протежение на границата ни с Турция/, в района на Харманли и Свиленград. Псевдомаквисите разпространени по долината на р. Струма /на юг от Кресненския пролом/, по долината на р. Места /при с. Дебрен / и в някои части на Странджа са с различен видов състав.

Колхидско-средиземноморски тип листопадни гори /мезофитни горски съобщества/. Разпространени са в Странджа и в Източна Стара планина. Представени *Степopodobни тревисти съобщества.* Разпространени са в крайните североизточни и северни придунавски части. В тях участват евразийски степни растения .

Височинните растителни пояси в България са породени от вертикалното зонироване на климата и почвите. Обособени са шест височинни пояси.

Пояс на ксеротермните /сухолюбиви/ дъбови гори до 7700м.н.в. Развит в низините, хълмистите райони и подножието на планините. От тревния пояс широко разпространение имат житните треви.

Пояс на мезофилните /средновлаголюбиви/ и ксеромезофилни дъбово-габъррови гори /от 600-700 до 900-1000 м.н.в./. Разпространени по северния склон на Стара планина, Средна гора, Родопите и западните гранични планини.

Пояс на буквите гори /от 900-1000 до 1300-1500 м.н.в./. Разположен по северните склонове на планините.

Пояс на иглолистните гори /от 1300-1500 до 2000-2200м.н.в./. Представен в Рила, Пирин, Западни Родопи.

Пояс на субалпийските храстови съобщества /от 2000-2200 до 2500 м.н.в./. Развит във всички високи планини.

Пояс на алпийската растителност/ от 2500 до 2925 м.н.в./. Представен предимно в Рила и Пирин.

Азонални растителни съобщества са лонгозните гори, разположени около устията на черноморските ни реки. Характеризират се с голям брой дървесни видове /над 40/, наличието на лиани, като най-типични представители са бръшлянът, дивата лоза и др. Азонални съобщества са и псамофитната растителност, халофитната и антропофитната растителност.

Горският фонд заема около 1/3 (34,9%) от територията на страната и заема площ от 3 872 938 ха. Средната лесистост на страната е ниска - около 30%, но има и райони, където тя е под 10%. От залесената горска площ около 34% се пада на иглолистните, около 66% на широколистните гори. От площта на широколистните гори само 18% са заети от високостеблени широколистни видове, а около 23% са гори за реконструкция. Преобладават младите /1-20 години/ иглолистни насаждения . Те заемат около 60% от цялата площ на иглолистните гори. С най-малко участие са горите на възраст над 100 години, а при широколистните гори преобладават дърветата на възраст над 100 години.

Неправилната експлоатация на горите поражда редица проблеми:

- намаляване на лесистостта в южните склонове на Стара планина, Източни Родопи, Южен Пирин, Огражден;

- влошен е съставът на растителните съобщества /1/3 от всички гори в страната са нискостеблени, а от тях половината са заклевяли/. Повечето от 70% от церовите и дъбовите и 20% от буквите гори са издънкови и малоценни . Силно деградирани са ливадите и пасищата /2/3 от тях подлежат на реконструкция/;

- прекомерното развитие на насекоми - вредители, довежда до широко развитие на явлениято "обезлистване" на дървета от буквите гори са издънкови и малоценни . Силно деградирани са ливадите и пасищата /2/3 от тях подлежат на реконструкция/;

-извършва се подмяна на първичните растителни съобщества с производни, които са с по-ниска продуктивност весните видове. Особено засегнати са горските екосистеми в Южна България, Завалска планина, Плана, Същинска и Ихтиманска Средна гора, южните склонове на Сърнена гора, южните склонове на Стара планина;

-изтощаване на естествените ресурси на горските плодове и билки, поради неправилното им събиране.

3.1.9

Фауна

В страната ни са установени над 15 000 животински вида, които съставляват около 15% от видовото разнообразие на континента Европа. Предполага се, обаче че действителният състав на фауната ни е около 35-50 хил. вида. Но поради недостатъчната изученост някои от тях не се включват във видовия състав. Най-многобройни са насекомите, следвани от паякообразните. Гръбначните видове са само 700, включително 200 вида риби. Животинския свят в България е обособен в четири основни пояса.

Фауна на дъбово-габървия пояс /на 900-1000м.н.в./. Този пояс е най-богатия във фаунистично отношение, независимо, че площта на обработваемите площи е значителна-обитава се от безгръбначните - правокрили насекоми, гръбначните животни .земноводни,влечуги, степни птици. С този пояс са свързани и единствените представители на термитите. Гръбначните животни се придвижват, но в по-голяма степен се придържат към този пояс, отколкото към следващия.

Фауна на буковия пояс. Характеризира се със сравнително по-бедна фауна, което е във връзка с промяната в климатичните условия. Пеперудите са типични представители на безгръбначните. Основно са представени птичата фауна, влечугите и бозайниците.

Фауна на иглолистния пояс. Представена от студоустойчиви фаунистични видове.

Фауна на субалпийския и алпийския пояс. Обитателите на този пояс се срещат и в иглолистния пояс.

Голямото фаунистично разнообразие на България териториално е обединено в следните зоогеографски райони.

Дунавскоравнинен фаунистичен район. Обхваща Дунавската равнина /без Добруджа/. Най-типични представители са сърната, глиганът, а най-характерни са сивите полевки, мишките, заекът, от птиците - яребицата, пдпдъкът и враната. Степните животински видове са представени от степния пор, европейския лалугер и обикновения хомяк.

Старопланински фаунистичен район. Обхваща Предбалкана и Стара планина. Срещат се високопланински фаунистични видове - дива коза, алпийска гарга, врана, орел, от влечугите - усойница, от земноводните - пъстрият дъждовник и алпийският тритон.

Западнобългарски фаунистичен район. Обхваща земите на юг от Западна Стара планина и на север от Осогово и Рила. Разпространени са както западно- така и средноевропейски и средиземноморски видове.

Добружански фаунистичен район. В него преобладават степните фаунистични видове /лалугер, хомяк, заек, степен орел, лешояд/, едри хищници /вълк, лисица/, а от дребните - пъстрият и степният пор.

Централен високопланински фаунистичен район. Обхваща планините Рила, Пирин, Западни Родопи, Витоша, Славянка и др. В северната му част са представени алпийски и карпатски видове, а в южната - средиземноморски фаунистични видове. Установени са 50 вида паяци .

Горнотракийски фаунистичен район. Разположен между Стара планина и Родопите. Преобладават европейско-сибирските фаунистични видове /воден плъх, колхидски фазан, скална яребица /, но се срещат и голям брой средиземноморски видове /нощен гущер, гекон, жълтокореман гущер, змията червейница, каспийска блатна костенурка/.

Крайчерноморски фаунистичен район. Обхваща крайбрежната ивица. Характерни представители на фауната тук са средиземноморски паяци и влечуги. От бозайниците типичен представител е чакалът.

Струмско-Местенски фаунистичен район. Обхваща долината на р.Струма и Места. Характерни тук са едрите паякообразни, македонски гушер, скорпионите и др.

Долнотракийски фаунистичен район. Обхваща поречието на Марица и Тунджа в близост до южната ни граница. Характерни са влечуги и степни малоазиатски видове - мишевидният сънливец, сивият малък хомяк , а от насекомите - скакалците .

От животинските видове под режим на ползване са поставени 2 вида безгръбначни, 80 вида риби, 27 вида птици, 18 вида бозайници, по един вид земноводни и влечуги.

Държавните дивечовъдни бази в България са 7 в страната. Площта им възлиза на 24 859 ха. и в тях обитават 4 061 броя животни. По-големите бази са Царево, Шумен, Девин и др.

Повече от 2/3 от рибната сладководна фауна е съсредоточена в р.Дунав и притоците ѝ. След периода 1970-1975 г. се установява нарастване на биомасата. Според биоразнообразието си Дунавските притоци се разделят на:

-с богат и разнообразен видов състав: такива са реките Войнишка, Арчар, Скопля, Лом, Цибрица;

-с беден видов състав в долните течения, но с по-богато разнообразие в горното течение: Вит, Осъм, Янтра;

-с най-беден видов състав - Искър.

От другите реки с най-голямо видово разнообразие е р.Марица /1263 вида/, р.Тунджа /662 вида/ и р. Арда /604 вида/.

Крайморските езера са известни с уникалната си по своя състав ихтиофауна и изключително високата рибопроодуктивност в миналото. Днес много от видовете са изчезнали, а рибните ресурси значително намалели. От изкуствените езера с най-висока рибопроодуктивност се характеризират язовирите разположени в Стара планина и нископланинския пояс на страната. Общо в страната има 33 000 дка рибовъдни басейни.

Стопанската дейност на човека довежда до възникването на редица проблеми:

- разрушаване на местообитанията и изолация на естествените местообитания в резултат от развитието на туризма, пътищата, промишлеността;

- промяна във видовия състав в резултат на унифициране на ландшафтите вследствие интензивното земеделие;

- унищожаване на отделни видове поради свръхексплоатация чрез лов, браконьерство и пряко унищожаване;

- изчезване на редица водни представители, поради пресушаване и замърсяване на водоемите или в резултат на снижаване на хранителните запаси.

В Червената книга на България са включени 750 растителни и 150 животински вида, които са застрашени от изчезване.

3.1.10

Защитени зони по смисъла на ЗБР (мрежа Натура 2000)

Към момента с решения на Министерски съвет са приети 114 защитени зони за опазване на дивите птици, покриващи 20,3% от територията на България.

Към момента с решения на Министерски съвет са приети 228 защитени зони за опазване на местообитанията, покриващи 29,5% от територията на България.

Разглежданите варианти са разположени в различни направления и обхващат почти цялата територия на страната. На този етап е трудно да се определят конкретни зони, поради големия мащаб и твърде приблизителното

местоположение на трасетата и обектите, т.к. голяма част от тях е вероятно да минават по нов терен, когато започнат следващите етапи на проектиране.

НАТУРА 2000 представлява мрежа от защитени територии в Европейската Общност, която се състои от най-важните и/или застрашени територии на естествените хабитати, както растителни и животински видове, смятани за редки, застрашени от изчезване или уязвими. Съществуват два вида НАТУРА 2000 защитени зони, зони с консервационен интерес (ЗКИ) и специални зони за защита (СЗЗ).

Съществува изискване съгласно чл. 6 от Директивата за хабитатите² според което плана или проекта може да има неблагоприятен ефект върху защитените зони от НАТУРА 2000. В случаите в които е преценено, че ще има вероятно въздействие, с оценката на съвместимост трябва да се прецени дали плана или проекта би оказал неблагоприятно въздействие върху цялата територия на защитената зона.

Това изискване е транспонирано и в българското законодателство чрез Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на съвместимост на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони, по чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие, в която е определено, че за всеки план или проект който би имал вероятно значително въздействие върху защитена зона от Европейската мрежа, трябва да бъде обект на оценка на съвместимост с цел запазване на консервационната способност на тази зона.

Тази точка от доклада представя НАТУРА 2000 зоните и Оценката на съвместимост в контекста на подготовката на Общия Генерален План за Транспорта (ОГТП) за да може Министерство на околната среда и водите (МОСВ) да направи необходимата преценка за това дали е необходимо да се извърши оценка на съвместимост с предмета и целите на опазване на околната среда.

В частност, този раздел дава яснота относно разглежданите варианти за да може МОСВ да направи преценка на следното:

- Дали е необходимо да се извърши оценка на съвместимост;
- Ако е необходимо да се извърши оценка на съвместимост, какви ще бъдат обхвата и степента на подробност

За да може МОСВ да направи преценка относно необходимостта и обхвата на Оценката на съвместимост с въздействията върху защитените зони от мрежата НАТУРА 2000, трябва да се

направи справка с приложение А на Главен доклад 4 – Доклад за идентифициране на вариантите. Този доклад съдържа пълен списък с вариантите, които понастоящем са в процес на разглеждане за включването им в ОГТП, придружени са с карта с приблизителното им местоположение. Главен Доклад 4 включва варианти, които се отнасят до:

- Пътища;
- Железопътен транспорт;
- Пристанища и водни пътища;
- Въздушен транспорт и
- Интермодален транспорт.

Важно е да се отбележи, че Главен доклад 4 включва дълъг списък от вероятни варианти, които ще бъдат внимателно оценени и намалени, като част от процеса на техническа, икономическа и екологична оценка. Също така важно е да се подчертае, че голяма част от вариантите по-скоро са административни или свързани с управлението на различните видове транспорт, отколкото

² Директива на съвета 92/43/ЕЕС за Запазване на природните местообитания на дивата флора и фауна

инфраструктурни проекти и като резултат от това, тези варианти не би трябвало да имат някакво въздействие върху защитените зони от НАТУРА 2000.

Оценката на съвместимост би подпомогнала преценката дали включените в плана проекти самостоятелно или в комбинация биха оказали значително въздействие върху целостта на мрежата НАТУРА 2000, където съществува сигурна възможност така, че да бъдат определени свойствата или мерките за защита на защитените територии.

Ситуациите и позициите описани в Главен доклад 4 могат да се използват като отправна точка.

Трябва да се обърне внимание на факта, че този дълъг списък ще бъде намален до кратък списък с варианти, който ще бъде предоставен на МОСВ в момента в който е готов. Това ще даде възможност за вземане на точно решение кои НАТУРА 2000 зони ще бъдат повлияни, както ще позволи и по-точното определяне на обхвата на оценката на съвместимост.

3.1.11 Защитени територии по смисъла на ЗЗТ

Към края на 2007 г. мрежата от защитени територии се състои от 941 обекта с обща площ от 566701.2 ха, което представлява 5.1% от територията на страната. Разпределението на защитените територии по брой в различните категории е следното: национални паркове – 3; резервати – 55; поддържани резервати - 35, природни паркове-10; защитени местности - 492 и природни забележителности – 346.

3.1.12 Културно-историческо наследство, вкл. архитектурно и археологическо наследство

България се нарежда на призовото трето място по културно-историческо наследство в Европа. По брой и разнообразие на културно-исторически паметници пред нея са само Италия и Гърция. България е земя на седем цивилизации - праисторическата, древно-гръцката, римската, древнотракийската, византийската, българската и ислямската. Седем велики цивилизации и грижата за опазването на оставеното от тях богато културно-историческо наследство е представено в повече от 40 хиляди регистрирани недвижими паметници на културата, а в държавните и общински музеи се съхраняват повече от 5 млн. движими.

Поради изключително богатото разнообразие на културно-исторически находки и пластовете цивилизации, върху които е построена съвременна България при изграждането на транспортната инфраструктура, особена по нови трасета, задължително се извършва археологично картиране на терена, за да се изземат движимите паметници на културата или да се идентифицират нови недвижими.

3.1.13 Население

Транспортната инфраструктура е свързана най-вече с населението и живота му във всички негови аспекти. Нейното развитие е от най-голямо значение точно за човешкия фактор не само в държавен, но и в глобален план.

По данни на националната статистика в Република България живеят 7 973 673 души. Средната възраст за жените е 74 години, за мъжете - 67. Приблизително една четвърт от всички българи са в пенсионна възраст. По-голямата част от населението се ориентира към градовете.

3.1.14 Човешко здраве

Нарастването на транспортната активност е свързано с повишена консумация на енергия, което увеличава емисиите на вредни вещества в атмосферния въздух в

т.ч. и емисиите на парникови газове. Атмосферните и шумови емисии от транспорта причиняват трайни негативни ефекти върху качеството на живот на населението. Пътнотранспортните произшествия са най-честата причина за тежки здравословни последици за участниците в тях.

3.1.14.1 Статистически данни и основни тенденции за фактор човешко здраве в Р България

В подточката ще бъде представена статистическа информация за здравното състояние на населението, както и анализ на връзката му с транспорта.

Индикатор за устойчиво развитие на Евростат е „население, изложено на замърсяване на въздуха по специфични замърсители“. По данни на Евростат по този показател българското население е в най-висока степен изложено на здравен риск в сравнение с другите страни-членки на ЕС. През последните години се запазва постоянно равнището на градското население, изложено на замърсяване с прахови частици ($55,4 \text{ мкг/м}^3$), което е значително над средното за ЕС (30 мкг/м^3).

3.1.14.2 Статистически данни и тенденции за ПТП

През 2006 г. са станали 8 222 тежки пътнотранспортни произшествия, в които са ранени 10 215 души и са убити 1 043. Наблюдава се увеличение спрямо предходната година на ранените с 1%, на убитите с 9% и на произшествията с наличие на материални щети с 6.6%. Най-голям остава броят на тежките пътнотранспортни произшествията, станали по вина на водача на превозно средство поради несъобразена скорост с пътните условия – 2 345 произшествия. С най-голям дял от тежките пътнотранспортни произшествия през 2006 г. са: блъскане на пешеходец (30.4% от всички пътнотранспортни произшествия) и сблъскване между МПС (27.3%). Най- много убити при пътнотранспортни произшествия през 2006 г. има през периода юли – септември (31.7%), а най-малък е техният брой през периода януари - март.

3.1.15 Материални активи

Материалните активи се разделят на дълготрайни (ДМА) и краткотрайни (КМА). В контекста на сектор транспорт това са:

- ✓ ДМА – земите; сгради, машини, съоръжения и оборудване, транспортни средства, стопански инвентар.
- ✓ КМА - суровини , материали , горива.

В Екологичната оценка, материалните активи ще бъдат разглеждани предимно като земи.

3.1.16 Отпадъци

Сами по себе си транспорта и инфраструктурата не са източник на отпадъци. Основният проблем в случая е човешкият фактор – замърсяване по време на строителството, по време на експлоатацията и аварийни разливи при транспортиране на опасни вещества.

3.1.17 Превоз на опасни товари

Опасните вещества дефинирани в Закона за защита от вредното въздействие на химични вещества и препарати и тяхното въздействие имат връзка със сектор транспорт предимно като превозвани товари. Законодателството дава съответните разпоредби за превоза на опасни товари, при спазването на които не се очаква въздействие на този фактор от гледна точка на транспорта. Опасни са аварийните ситуации.

3.1.18 *Вредни физични фактори*

3.1.18.1 Шум

Шумът е основен фактор, свързан с въздействието на транспорта върху околната среда, като е проблем особено за гъсто населените зони.

Увеличеният брой на **моторни превозни средства** в движение, недоброто им техническо състояние, интензивността и скоростта на движението, недобрата пропускателна способност на пътната мрежа, състоянието и вида на пътната настилка са основни фактори, влияещи в посока на увеличаване на шумовото натоварване в големите населени места.

Към настоящия момент в Република България не се провежда мониторинг на шумовите нива от **железопътен транспорт**. Релсовият транспорт в населените места е обхванат отчасти от Националната система за мониторинг на шума в урбанизираните територии на МЗ.

Силата на въздействие на шума в близост до **летищата** се определя от шумовите емисии на отделните самолети, интензивността на движенията, отдалечеността на летището и въздушните коридори. За град София авиационният шум е сериозен проблем, поради непосредствената близост на аерогарата до града, което води до създаване на тежка акустична обстановка за жилищните райони в близост до Летище София.

3.1.18.2 Вибрации

Вибрациите от транспорта резултат основно като вибрации при строителни дейности по пътната инфраструктура, вибрации от тежкотоварния, самолетния и релсовия транспорт.

3.1.18.3 Електро-магнитни полета

Разглеждането на ЕМП в транспорта се прави във връзка с предвиждането да се въведе специална комуникационна система за железниците - GSM-R, която тепърва ще се развива. Независимо, че въздействието от GSM се коментира все по-често, при всички изследвания които са правени, все още не може да се даде еднозначен отговор за вредността и степента на въздействието върху човешкото здраве.

3.2 **Обобщени изводи за състоянието на околната среда и връзката с транспорта**

3.3 **Евентуално развитие на компонентите и факторите на околната среда без прилагане на плана**

В точката ще бъде направена прогноза за развитието на компонентите и факторите на околната среда без прилагане на плана, съгласно т. 4 от изискванията към обхвата на екологичната оценка, поставени в Решение ЕО № 6/2008 г., представен в следната таблична форма:

3.4 **Евентуално развитие на компонентите и факторите на околната среда без прилагане на ОГПТ**

Компоненти и фактори на околната среда	Евентуално/предполагаемо развитие на компонентите и факторите без прилагане на плана

<i>Компоненти и фактори на околната среда</i>	<i>Евентуално/предполагаемо развитие на компонентите и факторите без прилагане на плана</i>

Характеристика на околната среда за
територии, които вероятно ще бъдат
значително засегнати

4 Характеристика на околната среда за територии, които вероятно ще бъдат значително засегнати

4.1 Характеристика на текущото състояние на околната среда за територии, които ОГПТ вероятно ще засегне значително

В подточката ще се включи информация за състоянието на компонентите и факторите на околната среда на територии, които вероятно ще бъдат значително засегнати от плана. Това са главно територии, в които се предвижда изграждане на нови пътища, железопътни линии, разширение и реконструкция на съществуващи обекти на транспортната инфраструктура. Ще се обърне внимание на териториите с особено екологично значение (защитени зони, защитени територии, хигиенно-защитни зони, санитарно-охранителни зони на водоизточници, водни обекти).

4.2 Индикиране на основните вероятни отрицателни въздействия

Тъй като ОГПТ дава насоки за общо планиране в развитието на транспорта, без да идентифицира конкретни инфраструктурни инвестиционни предложения, на този етап не е възможно да се направят прецизни и конкретни прогнози за степента на вероятно отрицателно въздействие върху околната среда, каквато се прави при ОВОС. Поради тази причина, в настоящата подточка ще се обърне внимание основно на индикиране на основните вероятни отрицателни въздействия, свързани с развитието на транспорта.

Ефективната транспортна система е от изключителна важност за развитието на икономиката на една държава, още повече че през територията на България минават 5 трансевропейски коридора и страната вече е член на ЕС. Местоположението на страната предоставя отлични условия за свързване на Западна и Централна Европа с Близкия Изток, Западна и Централна Азия, както и северната и южна част на Европа. Заедно с неоспоримите ползи от развитието на транспорта, също така всеизвестно е и негативното въздействие на този сектор върху околната среда. Въздействията при самото строителство и изграждане на транспортната инфраструктура са коренно различни от въздействията по време на експлоатацията, поради което ще бъдат разгледани по отделно за съответните видове транспорт:

Сухоземният транспорт, като въздействие върху околната среда, трябва да се разгледа в три аспекта, поради факта, че той се състои от три основни компонента:

Инфраструктура – пътно или железопътно трасе, със съответните параметри;

Транспортен парк – подвижния жп състав, автомобилния парк и товарите;

Човешки фактор – водачи на МПС или машинисти и пътници

Всеки от горе изброените фактори оказва различно въздействие с различна продължителност и интензивност върху околната среда.

При изграждането на сухоземната транспортна инфраструктура, както и съоръженията към нея, като жп терминали, пристанищни съоръжения и летищни терминали се унищожават еднократно и необратимо геоложка основа,

зеделска земя и естествени местообитания на диви животни и птици върху площта, където се изграждат съоръженията. Основният проблем, който остава след прекратяване на въздействието, причинено по време на строителството е фрагментацията на местообитанията на животинските видове.

Транспортът като цяло, и най-вече пътният транспорт, влияе отрицателно върху околната среда, като замърсява и уврежда качеството на атмосферния въздух (КАВ) в населените зони, променя глобалния климат, създава шум. Поради повишеното потребление на без оловни бензини през последните години, емисиите на олово от пътния транспорт бяха значително намалени в сравнение с минали периоди и практически сведени до нула през 2004 г.

Въпреки това, замърсяването на атмосферния въздух, в така наречените „горещи“ точки на страната, се задълбочава, поради непрекъснато нарастващия автомобилен трафик. Проблемът с увеличаването на атмосферното замърсяване от моторни превозни средства (МПС) допълнително се утежнява от факта, че наличният автомобилен парк в страната е с неблагоприятна възрастова структура. През 2006 г. 17,7 % от автопарка на страната е на възраст до 10 години, а 23,3 % е над 20 години¹. Нивото на модернизиране на товарния парк е положително, като новорегистрираните моторни превозни средства са в съответствие с изискванията за вредни емисии и шум.

Голяма част от пътния трафик преминава през населени места и следователно е фактор, определящ КАВ. Регионите с високо КАВ са в повечето случаи високо населени, с интензивен транспортен трафик – София, Бургас, Пловдив, Варна, Перник и др.

ЖП и въздушният транспорт оказват основно влияние с шума, който е над допустимите норми, както за хората, така и за спокойствието на животинските видове.

4.3

Вероятни въздействия върху околната среда по време на строителството и изграждането на транспортната инфраструктура

При изграждането на сухопътните инфраструктурни проекти, в етапа на строителство или реконструкция се унищожават безвъзвратно геоложка основа, земи и почви, представители на животинския и растителния свят в следата на трасето и непосредствено в сервитута на пътя. Линейната инфраструктура е с голяма дължина, но поради малката ширина обхваща всъщност малка площ, върху която се въздейства необратимо. Това не отменя задължението да се търси най-щадящия и оптимален вариант за изпълнение на всеки един проект, като в най-ранен етап се избере най-подходящ вариант от екологична гледна точка за реализацията му, без да се влиза в противодействие с нормите за проектиране на инженерните съоръжения..

Построяването на транспортни съоръжения води до необратимо увреждане и фрагментация на естествените природни местообитания, което възпрепятства придвижването и миграцията на животните.

Тези въздействия могат да бъдат силно ограничени или смекчени, особено по отношение на местообитанията на видовете с прилагане на добрите европейски практики с изграждане на екодукти, проходи под трасетата, компенсаторни програми и т.н.

При занижен контрол от страна на надзора при изпълнение на строителството се получават следните проблеми:

- не се извършва рекултивация на терени след приключване на дейностите по строителството;
- остават битови и строителни отпадъци. в откритите водни течения, суходолията и всички гънки на релефа;
- не се спазват границите на ограничителната строителна работа и се нарушават допълнителни площи

Последните въздействия могат да бъдат изцяло изключени с прилагане на нормативната база и налагане на строги санкции.

Водният и въздушният транспорт не предполагат изграждане и поддръжка на трасе, така че не се очаква такъв тип въздействие. Пристанищните и летищните съоръжения оказват същото въздействие върху геоложката основа, земите и почвите, както при всяко строителство. Обикновено са изградени в урбанизирани райони и не оказват толкова сериозно влияние върху растителния и животинския свят.

4.4 Вероятни въздействия върху околната среда по време на експлоатацията на транспортната инфраструктура

За разлика от въздействията причинени по време на строителството, които са еднократни и необратими по отношение на някои от компонентите на околната среда, въздействията по време на експлоатация са постоянни, с различна интензивност в рамките на денонощието и най-често с кумулативен ефект. Степента на въздействие тук зависи от много фактори свързани, както с транспорта, така и с инфраструктурата, която се ползва.

Вероятните въздействия са свързани основно със замърсяване на въздуха, шумово натоварване, транспортните злополуки – ПТП и разливи на петролни продукти или други опасни вещества при експлоатация на сухоземната (пътна и жп) инфраструктурата. Като жп транспорта е много по-щадящ по отношение на замърсяване на въздуха, поради факта, че на много места жп линиите са електрифицирани. Проблемът при жп транспорта остава шумовото натоварване. Същото се отнася и за въздушния транспорт в района на летищните комплекси.

Вероятните замърсявания при експлоатацията на водния транспорт е свързана основно с утечки от неизправни плавателни съдове на петролни продукти, или от аварийни разливи. Тъй като в България нямаме вътрешни плавателни реки, а основно ползване на воден транспорт е по р. Дунав и в Черно море, една сериозна авария може да предизвика включително трансгранично замърсяване на международни води.



Съществуващи екологични проблеми

5 Съществуващи екологични проблеми, установени на различно ниво, имащи отношение към плана, включително отнасящите се до райони с особено екологично значение, като защитените зони по Закона за биологичното разнообразие

5.1 Текущи проблеми и слаби места на сектор „Транспорт“

В подточката ще се опишат установените при разработването на ОГПТ слаби страни и недостатъци на транспортната система в страната. Ще бъде направен и анализ и оценка на въздействието на тези проблеми върху околната среда.

Слаби страни и недостатъци на транспортната система	Наличие на връзка с околната среда	Коментар на връзката

5.2 Съществуващи екологични проблеми в страната

Проблемите ще се опишат по компоненти и фактори на околната среда общо за страната.

Резултатите ще се представят в матрица, целта на която е да се открие връзка между транспорта и съществуващите екологични проблеми в страната.

Компоненти и фактори на околната среда	Екологични проблеми	Наличие на връзка с транспорта

5.3 Съществуващи екологични проблеми, свързани с транспорта

На база на резултатите от т. 4.1 и т.4.2, ще бъдат изброени и коментирани съществуващите екологични проблеми на територията на Република България, резултиращи от транспортния сектор.

Компоненти и фактори на околната среда	Екологични проблеми, свързани с транспорта	Слаби страни на сектор „транспорт“, допринасящи за задълбочаване на проблемите

Цели на опазване на околната среда на национално и международно равнище, имащи отношение към плана и програмата

6 Цели на опазване на околната среда на национално и международно равнище, имащи отношение към плана и програмата

6.1 Цели на опазване на околната среда на национално равнище, имащи отношение към плана

Ще бъдат посочени целите на опазване на околна среда, заложи в стратегиите и програмите за околна среда на национално ниво, като с използването на матрица ще се оцени по какъв начин те са взети предвид при изготвянето на ОГПТ. Предвижда се сравнението да се извърши спрямо целите на проекта на Националната стратегия за околна среда за периода 2009-2018 г., както и спрямо целите на Оперативна програма „Околна среда“ за периода 2007-2013 г. Ще се използва следната примерна матрица за оценка:

Приоритети и цели на НСОС/ОП”ОС”	Степен на съответствие с предвижданията на ОГПТ

6.2 Цели на опазване на околната среда на международно равнище имащи отношение към плана

Ще бъдат описани целите на опазване на околната среда, заложи в международни стратегии, планове и документи, като ще се направи анализ на съответствието на приоритетите на ОГПТ с тези цели.

Като международни документи, поставящи екологични цели, имащи отношение към транспорта могат да се посочат:

- **EU Strategy on Environment and Health & European Environment and Health Action Plan 2004-2010;**
- **Програма Марко Поло II (2007-2013 г.),** която се разглежда като една от основните инициативи на ЕС в подкрепа на интермодалния транспорт. Програмата има за цел да намали задръстванията по пътищата и вредното въздействие върху околната среда на цялата транспортна система чрез пренасочване на товарните превози от пътния към морския, железопътния и речен транспорт, като по този

начин допринесе за изграждането на ефикасна и устойчива транспортна система;

- **Международна конвенция за гражданска отговорност за щети от замърсяване с нефт, 1969 г. (CLC);**
- **Международен кодекс за управление на безопасната експлоатация на кораби и предотвратяване на замърсяването (ISM Code);**
- **Международна конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973/1978 г. (MARPOL 73/78);**
- **Др.**

6.3 Формулиране на цели по опазване на околната среда за ОГПТ

На база т.4.3, 5.1 и 5.2 и резултатите от тях, ще бъдат дефинирани екологичните цели на настоящия план. Ще бъде описан и начинът по който тези цели са взети в предвид в процеса на планиране.

Вероятни значителни въздействия върху
околната среда

7 Вероятни значителни въздействия върху околната среда

Степента на подробност на ОТПТ не позволява детайлни прогнози на точното място, естество и влияние на предвижданията. Съобразно това, целта на настоящата точка от плана е не оценяването на конкретни въздействия върху околната среда, а индикация на евентуални/потенциални въздействия.

Транспортът влияе пряко върху икономическото развитие на страната, като се явява свързващо звено между производителите, от една страна и суровините, трудовия пазар и потребителите - от друга. С икономическия растеж, обемът на товарните превози и броят на превозените пътници нараства и обратно, необходимостта от транспортиране на стоките и услугите, стимулира икономическата активност.

Във връзка с членството на България в Европейския съюз и интеграцията на нейната транспортна инфраструктура в европейската транспортна инфраструктура, се полагат значителни усилия при въвеждането и осъществяването на европейските стандарти за модерен, екологичен и безопасен транспорт. Предприемат се действия за прилагане на съответното законодателство на Европейския съюз, като настоящият Общ генерален план на транспорта, се явява стъпка в тази посока.

Независимо от добрите инициативи всяко ново строителство и дейност оказват в някаква степен въздействие върху околната среда, в която се осъществява.

При строителството на сухопътната инфраструктура се нарушава необратимо геоложката основа, почвите, природните местообитания в границите на трасето и сервитута.

Транспортът въздейства върху околната среда по множество различни начини. Нарастването на транспортната активност е свързано с повишена консумация на енергия, което увеличава емисиите на вредни вещества в атмосферния въздух в т.ч. и емисиите на парникови газове.

Транспортната инфраструктура фрагментира земеделските земи, отнема продуктивни територии и нарушава природните местообитания на диви животни и птици.

Атмосферните и шумови емисии от транспорта причиняват трайни негативни ефекти върху качеството на живот на населението.

Пътнотранспортните произшествия се свързват с разливи и замърсяване на водите и почвите с опасни вещества. Превозът на опасни товари също създава потенциален риск за замърсяване на околната среда.

От друга страна инфраструктурата на една страна, както и различните видове транспорта са свързващата схема за нормалното функциониране на цялата държавна структура, икономиката и живота на населението във всичките му аспекти. Транспортната система е като кръвоносната система в човешкия организъм. Това определя необходимостта от поддържането и модернизацията на транспорта като цяло. Оставането на инфраструктурата ни в това състояние, което е в момента, след години липса на добра поддръжка ще води до все по-тежки последици, както за страната, така и за населението и за околната среда.

Оставянето на сухопътната инфраструктура без поддръжка би довело до все по-бавно и трудно придвижване на МПС, което предполага много по-голяма продължителност на работа на двигателите на празен ход или не оптимален режим, което води до много по-тежко замърсяване на въздуха, което много добре може да се проследи в големите градове, където трафика е тежък и с почти непрекъснати задръствания.

Разбиването на настилките, техническите параметри на старите пътища, които не отговарят на натоварванията за съответния клас път, липсата на обходни пътища за много градове, което вкарва тежкия транзитен трафик в населените места са основните условия за ПТП с тежки последствия, както за хората така и за животните.

Остарялата жп транспортна система; остарелия подвижен жп състав; параметрите на старите жп трасета, които не позволяват придвижване с висока скорост и неподдържането на жп съоръженията води до допълнителни рискове и забавяне на движението. Независимо от това, че той е един от най-щадящите по отношение на замърсяване на въздуха и има редица начини за редуциране на шумовото въздействие в съществуващия вид пътищата го избягват, а и товарооборота намалява.

Остарелия транспортен парк води и до създаване на допълнителни условия за аварии с автомобили или жп цистерни транспортиращи опасни вещества, което води до вторични и понякога тежки замърсявания.

Анализът и оценката ще бъдат направени по отделни компоненти и фактори на околната среда, както и по видове транспорт (съгласно т. 3 от изискванията към обхвата на ЕО (Решение № ЕО-6/2008 г)в подточки както следва:

- **Климатични фактори**
- **Въздух**
- **Води**
- **Повърхностни води**
- **Подземни води**
- **Геоложка основа**
- **Почви**
- **Ландшафт**
- **Биологично разнообразие**
- **Флора**
- **Фауна**
- **Защитени зони по смисъла на ЗБР (мрежа Натура 2000)**
- **Защитени територии по смисъла на ЗЗТ**
- **Културно-историческо наследство, вкл. архитектурно и археологическо наследство**
- **Население**
- **Човешко здраве**
- **Материални активи**
- **Отпадъци**
- **Превоз на опасни товари**
- **Вредни физични фактори**
- **Шум**
- **Вибрации**
- **Електро-магнитни полета**
- **Риск от ПТП за различните видове транспорт**
- **Естество и честота на въздействието**

Ще бъдат разгледани и оценени вторични, кумулативни, едновременни, краткосрочни, средносрочни и дългосрочни, постоянни и временни,

положителни и отрицателни последици от осъществяване на предвижданията на плана, съгласно т.1 от изискванията към обхвата на екологичната оценка, поставени в Решение ЕО №6/2008 г. въздействията ще бъдат оценени както по видове транспорт, така и за предвижданията на ОГПТ като цяло. Анализът ще бъде направен с помощта на следната примерна матрица за оценка на въздействието:

- 7.1 Вид на вероятните въздействия върху компонентите и факторите на околната среда в резултат на реализиране на ОГПТ

Компоненти и фактори на околната среда	Вид на въздействието									
	вторични	кумулятивни	едновременни	краткосрочни	средносрочни	дългосрочни	постоянни	временни	положителни	отрицателни

- 7.2 Обобщени изводи за въздействието

В таблично-матрична форма ще бъдат представени основните резултати от анализа и оценката на вероятните отрицателни въздействия върху компонентите и факторите на околната среда по видове транспорт.

Обобщени резултати за въздействието на предвижданията на ОГПТ върху компонентите и факторите на околната среда

Компоненти и фактори на околната среда	Въздействие на предвижданията по видове транспорт			
	Пътен	ЖП	Въздушен	Воден

8 Мерки, предвидени за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно компенсиране на неблагоприятните последици от осъществяването на плана върху околната среда

Съгласно т. 5 от изискванията към обхвата на ЕО (Решение № ЕО-6/2008 г.), в тази точка ще бъдат предложени мерки за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно компенсиране на неблагоприятните последици от осъществяването на ОГПТ върху околната среда и за предотвратяване и редуциране на предполагаемите негативни здравни въздействия. Мерките ще се мотивират, в т.ч. и по отношение на очакваното положително въздействие.

Мерките ще се дефинират по компоненти и фактори на околната среда, като ще бъдат групирани по етап/фаза на прилагането им (мерки за отразяване в окончателния вариант на ОГПТ, мерки за съобразяване при разработване на заложените в ОГПТ приоритети и мерки при прилагането на ОГПТ).

9 Описание на мотивите за избор на разгледаните алтернативи и на методите на извършване на екологична оценка, включително трудностите при събиране на необходимата за това информация, като технически недостатъци и липса на ноу-хау

9.1 Описание на мотивите за избор на разгледаните алтернативи

В точката ще се опише как е изготвен предварителния проект на ОГПТ, като се представят основните резултати от анализа на съществуващата транспортна система, анализ на нуждите за в бъдеще, определяне на възможните варианти, мотивите за избор на разгледаните в плана алтернативи.

9.2 Описание на методите на извършване на екологична оценка и трудностите при събиране на информация

В точката бъдат изброени ползваните нормативни и информационни източници при разработването на ЕО, както и методите на ЕО. Подходите и методите, които ще бъдат използвани за разработване на ЕО са избрани съобразно същността, мащабността, обхвата и степента на подробност на предвижданията на ОГПТ.

9.2.1 Използвани нормативни документи

Използваните нормативни документи ще бъдат изредени в списък.

9.2.2 Други източници на информация

Използваните нормативни документи ще бъдат изредени в списък.

9.2.3 Методи на ЕО

Съгласно изискването на т. 6 и 7 на Решение № ЕО-6/2008 г на министъра на околната среда и водите, Екологичната оценка на ОГПТ се разработва при използването на методите и подходите, описани в „Ръководство за екологична оценка на планове и програми в България“, както и при ползване на

указанията и методиките на Европейската комисия за стратегическа екологична оценка.

За изготвянето на оценката ще се ползва и изданието на Европейската конференция на министрите на транспорта „Strategic Environmental Assessment for Transport”, 2000 г.

9.2.4

Трудности при събиране на информация

При срещане на трудности при събиране на информацията, те ще бъдат отразени в предварителната ЕО.

10 Описание на необходимите мерки във връзка с наблюдението по време на прилагането на плана

Съгласно т. 5 от изискванията към обхвата на ЕО (Решение № ЕО-6/2008 г.), в тази точка ще бъдат предложени мерки за наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на плана, в т.ч. и индикатори за наблюдение, които ще са част от предвидената система за наблюдение и оценяване на ОГПТ и всеки проект в неговите рамки.

Мерки за наблюдение	Индикатори	Ед.мярка	Орган по контрола

В точката ще бъдат описани становищата, мненията и препоръките, получени в хода на консултациите по екологична оценка на ОГПТ. Те ще бъдат представени в таблици, като ще се посочи по какъв начин и къде са отразени в ЕО, както и мотивите за приетите и неприетите от тях. Тъй като консултациите са условно разделени на два етапа, резултатите от консултациите ще се представят в две подточки, както следва:

10.1 Резултати от консултациите по обхвата и съдържанието на ЕО

Ведомство	Дата на внасяне Вх.№	Дата на получаване Изх. №	Описание на становището	Начин на отразяване и мотиви за това

10.2 Резултати от консултациите по предварителната ЕО

Ведомство	Дата на внасяне Вх.№	Дата на получаване Изх. №	Описание на становището	Начин на отразяване и мотиви за това

11 Обобщени резултати и заключение

11.1 Обобщени резултати от екологичната оценка

На база на направените анализи, прогнози и оценки за вероятното въздействие върху компонентите и факторите на околната среда, в резултат на реализирането на ОГПТ, ще бъдат обобщени основните резултати за въздействията.

11.2 Заключение

На база обобщените резултати в т. 10.1, както и на мерките за компенсиране на негативните предполагаеми въздействия върху околната среда, регистрираните независими експерти, разработили ЕО ще дадат своето заключение относно приложимостта на плана от гледна точка на въздействието върху околната среда и човешкото здраве.

12 Нетехническо резюме на екологичната оценка

НТР ще бъде изготвено като приложение към ЕО, като информацията в него ще бъде представена на достъпен за обществеността език в обем, не по-малък от 10 на сто от обема на екологичната оценка. Освен текстовата част резюмето ще съдържа необходимите нагледни материали (карти, снимки, схеми).

13 Схема за провеждане на консултации и отразяване на резултатите от тях в процеса на изготвяне на ОГТП и Екологичната оценка към плана

Схемата за провеждане на консултации в хода на изготвяне на ЕО на ОГТП е разработена при спазване на изискванията на Глава четвърта от Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми. Поради обхвата и характера на предвижданията на плана, в резултат на реализирането му не се очаква засягане на територии извън границите на страната, както и няма предпоставки за въздействие върху околната среда на териториите на други държави, поради което не се предвижда провеждането на трансгранични консултации. Разработването на ОГТП, ЕО към плана и консултациите ще се осъществят на следните етапи:

І-ви етап: Провеждане на консултации по обхвата и съдържанието на ЕО с компетентните органи по околна среда и други специализирани ведомства (съгласно чл. 19 а) от Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми).

Успоредно с разработването на предварителния проект на ОГТП, се разработва и обхват и съдържание на ЕО към плана при провеждане на периодични срещи между Възложителя, планиращия екип и екипа експерти, разработващ ЕО. Обхватът и съдържанието на ЕО ще бъдат внесени за становища, препоръки и мнения до следните компетентни органи и специализирани ведомства:

1. МОСВ – Дирекция „Превантивна дейност“;
2. МОСВ – Дирекция „Национална служба за защита на природата“;
3. Министерство на здравеопазването;
4. Министерство на земеделието и храните;
5. Регионални инспекции по околна среда и води: София, Перник, Благоевград, Бургас, Варна, Шумен, Враца, Монтана, Плевен, Велико Търново, Пазарджик, Пловдив, Русе, Смолян, Стара Загора, Хасково;
6. Басейнова дирекция „Дунавски район“ с център Плевен;
7. Басейнова дирекция „Източнобеломорски район“ с център Пловдив;
8. Басейнова дирекция „Западнобеломорски район“ с център Благоевград;
9. Басейнова дирекция „Черноморски район“ с център Варна;
10. Държавна агенция по горите.

Срокът за получаване на становища, мнения и препоръки от посочените ведомства ще бъде **30 календарни дни (1 месец)**.

Получените в резултат на консултациите становища, мнения и препоръки ще бъдат разгледани и подробно коментирани от Възложителя на ОГТП, проектантите на плана и екипът експерти, разработващ ЕО към плана. Всяко становище ще бъде подробно описано в т.10.1 на ЕО, като ще се посочи и начинът по който е отразено в оценката, както и мотивите за приемането/неприемането му.

II-ри етап: Провеждане на консултации по изготвената предварителна ЕО и проекта на ОГПТ (съгласно чл.20 от Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми)

След изготвяне на предварителната ЕО е предвидено провеждането на консултации по оценката и проекта на ОГПТ, които ще включват:

1. Публикуване на съобщение в интернет страницата на Възложителя (www.mt.government.bg) за провеждане на консултации, което съдържа:

- информацията по чл. 8, ал. 1 на Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми), както и информация за одобряващите и прилагащите плана органи;
- място с публичен достъп и време за запознаване с проекта за плана, предварителната ЕО и материалите към нея;
- срок за изразяване на становище, който не може да бъде по-кратък от 14 дни;
- начин на изразяване на становище, който не може да бъде само чрез интернет или други електронни средства;

На определеното място ще бъде осигурен регистриран експерт или лице с необходимата квалификация от планиращия екип, отговорно да предоставя допълнителни устни разяснения на място.

Проекта на ОГПТ, предварителната ЕО и материалите към нея ще бъдат публикувани на интернет страницата на Министерство на транспорта (www.mt.government.bg)

2. Внасяне на предварителната ЕО на хартиен и електронен носител за становище в МОСВ.

3. Изпращане на съобщение до останалите ведомства, изброени по-горе с информация за:

- мястото за публичен достъп до проекта на плана, предварителната ЕО и материалите към нея;
- интернет страницата на която са публикувани проекта на ОГПТ, предварителната ЕО и материалите към нея;
- начинът и срокът за изразяване на становища.

Получените становища отново ще бъдат подробно коментирани с Възложителя, планиращия екип и екипа експерти, разработващ ЕО и съответно отразени в ОГПТ и ЕО. Всяко становище ще бъде описано подробно в т.10.2 на ЕО, заедно с начина на отразяване и мотивите за приемането/неприемането му.

III-ти етап: Получаване на Становище по ЕО

След допълването на плана и ЕО, в резултат на консултациите по предварителната ЕО, оценката ще бъде внесена с Искане за издаване на Становище по ЕО от министъра на околната среда и водите.

При получаване на положително Становището по ЕО следва отразяване на резултатите от ЕО и предвидените групи мерки (мерки за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно компенсиране на неблагоприятните последици от осъществяването на плана върху околната среда и мерки за наблюдение по време на прилагането на плана) в окончателния вариант на ОГПТ от планиращия екип. Становището по ЕО ще бъде публикувано на интернет страницата на Възложителя.

Приложения:

Приложение 1: Карта с вероятните варианти;

Приложение 2: Главен Доклад 4 за идентифицираните варианти