



European Union
European Fund for Regional Development

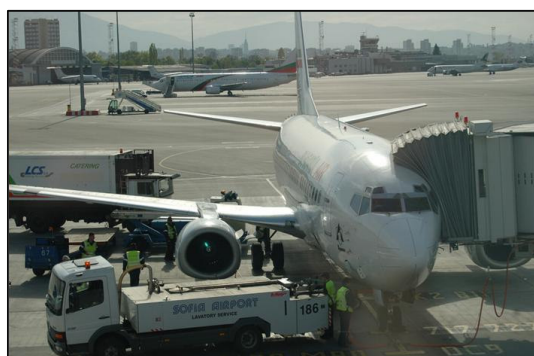
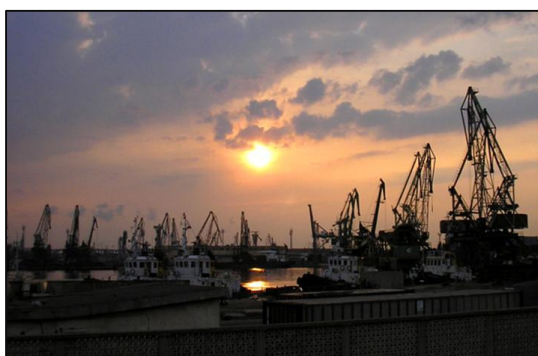


„По- близо, по- близки...”



МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА, ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

ИЗРАБОТВАНЕ НА ОБЩ ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ТРАНСПОРТА НА БЪЛГАРИЯ



Екологична оценка на Общ генерален план за транспорта
(ПРЕДВАРИТЕЛЕН ДОКЛАД) – НЕТЕХНИЧЕСКО РЕЗЮМЕ
Декември 2009

AECOM

Изготвен от: Проверен от:
Диана Страка Дейвид Понтефракт
Ръководител екип от експерти Ръководител екип
ОВОС и ЕО

Рев. No	Коментари	Дата
1	Предварителна Екологична оценка	10/12/2009

Лендмарк Център, бул. "Цар освободител" №14., София 1000, България
Задача No 60044791 Относно ГД7 Дата на създаване: м. август 2009г.

Този документ е изработен от AECOM Limited (АЕКОМ) за ползване от Министерството на транспорта на Република България („Клиентът“). Всяка информация, предоставена от трети лица и свързана с написаното по-долу, не е проверявана или потвърждавана от АЕКОМ, освен ако това не е изрично подчертано в документа.

Никоя трета страна не трябва да разчита на написаното в документа преди да получи изрично писмено съгласие от АЕКОМ.

Съдържание

	Въведение.....	1
1	Описание на съдържанието на основните цели на плана и връзката с други съотносими планове и програми.....	3
1.1	Състояние на транспортния сектор в Република България	3
	Пътен транспорт.....	3
	Железопътен транспорт	4
	Воден транспорт.....	5
	Въздушен транспорт	5
1.2	Слаби места за сектор „Транспорт“	6
1.3	Характеристика на плана	6
1.4	Основни цели на плана и идентифицирани приоритетни проекти	7
1.5	Връзка на плана с други съотносими планове и програми	20
2	Текущо състояние на околната среда и евентуално развитие без прилагането на плана.....	21
3	Характеристика на околната среда за територии, които вероятно ще бъдат значително засегнати	25
4	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	30
5	Цели на опазване на околната среда на национално и международно равнище, имащи отношение към плана.....	34
6	Вероятни значителни въздействия върху околната среда	35
7	Мерки, предвидени за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно компенсиране на неблагоприятните последици от осъществяването на плана върху околната среда.....	39
8	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	40
9	Описание на необходимите мерки във връзка с наблюдението по време на прилагането на плана.....	42
10	Обобщени резултати и заключение.....	44

Въведение

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

Възложител на ОГПТ е Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС). бенефициент на проекта е дирекция „Координация на програми и проекти“ към МТИТС, която е Управляващ орган на СОПТ.

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**. Планът се отнася за периода на действие на СОПТ, но ще служи и като база за планирането за следващия програмен период 2014-2020 г.

Изработването на ОГПТ е възложено по открита процедура за възлагане на обществена поръчка на Faber Maunsell Aecom. Представянето на резултатите се извършва в 13 последователно разработвани Главни доклада (Key Report 1-13) и един Заключителен доклад (Final Report).

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, предвидена като Главен доклад 9.

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.

Въпреки, че екологичната оценка е предвидена като Главен доклад 9, нейното изготвяне започна с изготвяне на Главен доклад 4 „Доклад за идентифицираните варианти“, с което разработването на ЕО се интегрира в процеса и етапите на планиране и то от съвсем начален стадий, 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 мотивиран избор на екологични алтернативи.

Съдържанието и нивото на детайлност на предвижданията на плана не позволява прогнозиране на точното място, естество и размер на въздействие на предвижданията, поради което цел на оценката е **ранна индикация на възможните 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 ще залегнат в следващите етапи на подробно проектиране и изпълнение на конкретни инвестиционни проекти, насоката за развитие на които се дава от настоящия план.

Тъй като ОГПТ е с национален обхват, **съществува вероятност предвижданията му да засегнат както защитени територии** по смисъла на Закона за защитените територии, **така и защитени зони от екологичната мрежа Натура 2000**. Във връзка с това от МОСВ по време на проведените консултации по обхвата и схемата за

провеждане на консултации по ЕО (в писмо с изх.№ 04-00-2320/07.10.2009 г.) е извършена проверка за допустимост по чл.36, ал.2 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, при която се установи, че **ОГПТ е допустим при съобразяване на произтичащите от него програми, проекти и инвестиционни предложения спрямо:**

- Режимите на защитените територии, определени със Закона за защитените територии, заповедите за обявяването им и с утвърдените планове за управление;
- Режимите на защитените зони, определени със заповедите по чл.12, ал.6 от Закона за биологичното разнообразие.

На основание чл.36, ал.3 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 е извършена преценка за вероятната степен на отрицателно въздействие, според която ОГПТ няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитените зони от мрежата Натура 2000.

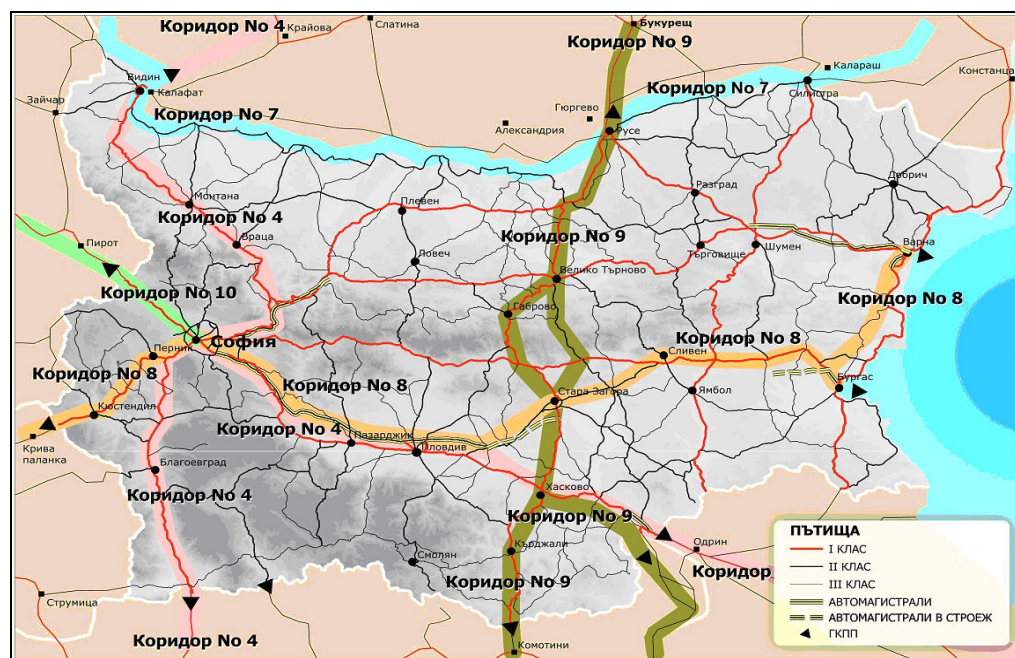
Съгласно разработената схема за провеждане на консултации, до момента са проведени консултации с МОСВ, МЗ, ДАГ, всички РИОИСВ и Басейновите дирекции за управление на водите по разработения доклад за обхват и схема за провеждане на консултации по ЕО на ОГПТ. Получените становища са отразени в т.10.1 на ЕО.

Номерата на таблиците и фигурите в НТП съответстват на тези в ЕО.

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

1.1 Състояние на транспортния сектор в Република България

България има стратегическо географско положение в Европа. Благоприятното географско положение на страната може да се види ясно от преминаването на пет Трансевропейски коридора през територията на страната: 4, 7, 8, 9 и 10, които са разгледани подробно по-долу.



Фигура 1. Европейски транспортни коридори (TEN-T)

Пътен транспорт

Републиканската пътна мрежа обхваща автомагистралите и пътищата от I, II и III клас, част от които са включени в Трансевропейската пътна мрежа.

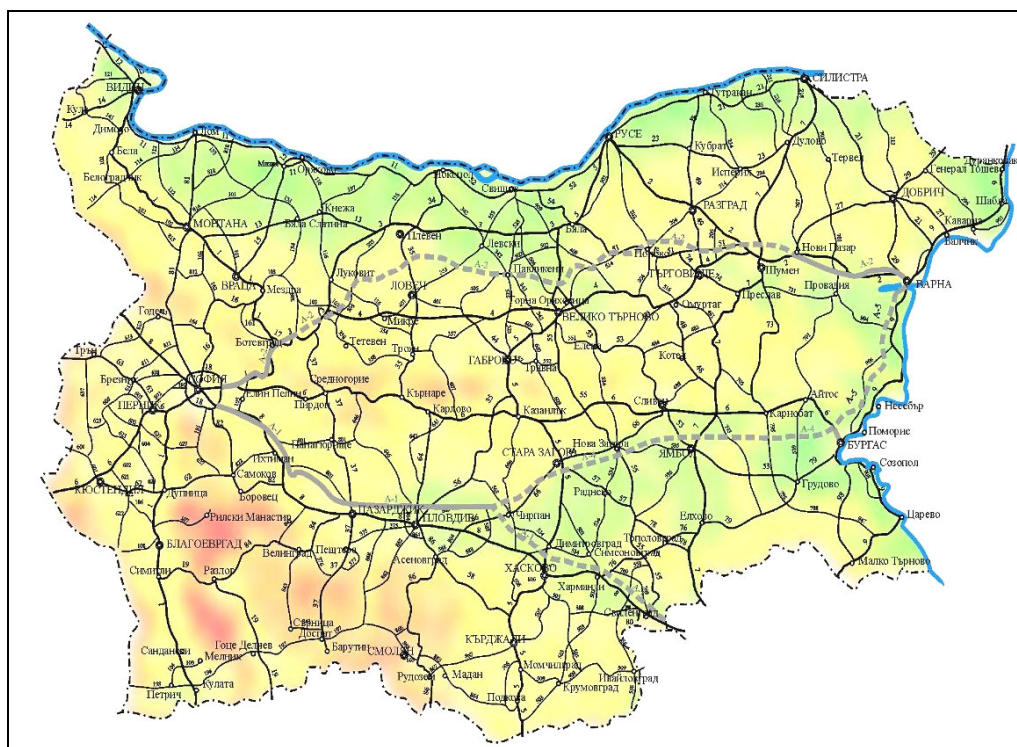
Местните пътища са общински и частни, отворени за обществено ползване, които осигуряват транспортни връзки от местно значение и са свързани с републиканските пътища или с улиците.

Стратегическата магистрална мрежа в България е планирана да обхваща шест главни маршрута: A1 Магистрала "Тракия", A2 Магистрала "Хемус", A3 Магистрала "Марица", A4 Магистрала "Черно море", A5 Магистрала "Люлин", A6 Магистрала "Струма".

България граничи на запад със Сърбия и Македония, на юг с Гърция и Турция, на изток с Черно море и на север с Румъния. В резултат, България е транзитна страна за много Трансевропейски връзки. Пет от десетте Европейски Коридори (Е-пътища) преминават през територията на България. Тяхната обща дължина е приблизително 1900 km.

Съществуващите и планираните автомагистрални участъци в България са или ще станат елементи от инфраструктурата на TEN-T.

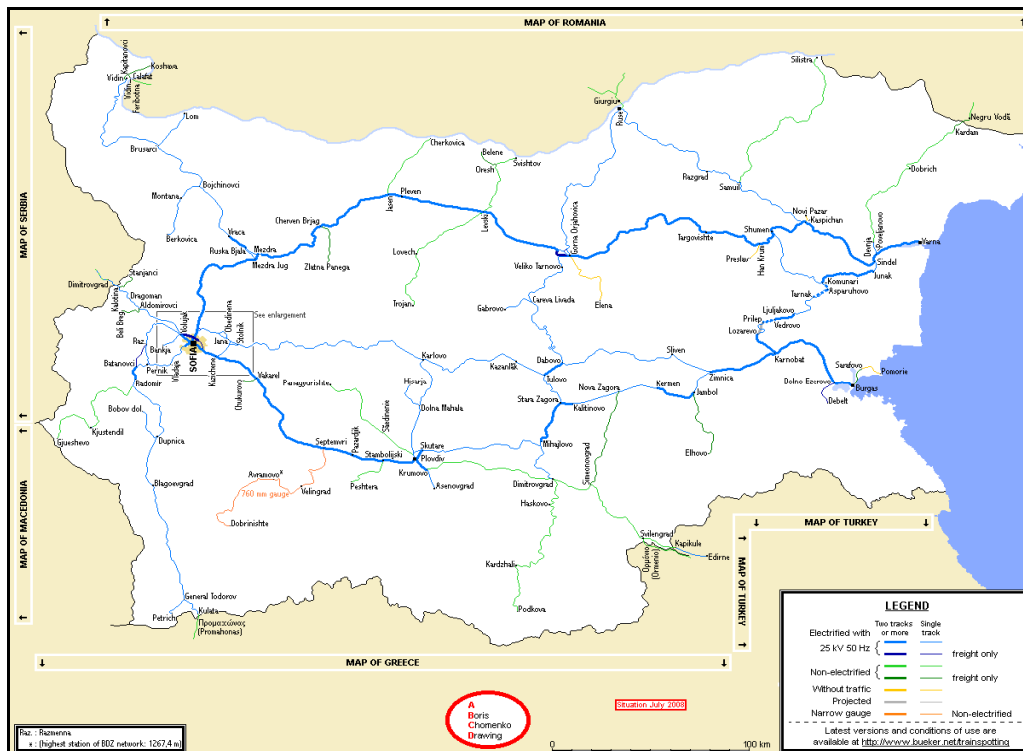
Значителна част от Републиканската пътна мрежа не е била ремонтирана за период по-дълъг от 15 до 20 години, независимо от факта, че задължителният стандарт за регулярни ремонтни работи е 5 до 7 години, и 12 години за възстановителни работи.



Фигура 2. Републиканска пътна мрежа в България

Железопътен транспорт

Българската железопътна мрежа се състои от 4,316 km линии, от които 94.3% са със стандартно междурелсие, а останалите, 5.6% са с тясно междурелсие (760 mm). Само 22% от цялата система е с двойни линии, а 70% е електрифицирана, което е по-високо от средноевропейското ниво. Има 400 гари и 300 гарови спирки.



Фигура 4. Българска железопътна мрежа 2008г.

България има гъста железопътна мрежа от 0.036 km/km², което я поставя само след Република Чехия в сравнение с по-малките Европейски страни (Франция е включена в сравнението като по-голяма страна). Това е стойност, която отнесена към гъстотата на населението илюстрира добрата достъпност на железопътната мрежа.

В момента 42% от българската железопътна мрежа е част от посочените Трансевропейски коридори.

В основата на възможностите на българската железопътен система стои поддръжката на железопътната инфраструктура. Способността да се управлява влаковата безопасност и изискваните честота и скорост, зависи от състоянието на линията, конструктивната, електрическата и сигнализационни системи.

Всички сектори на българската железопътна индустрия признават, че железопътната инфраструктура претърпя сериозен дефицит в поддръжката и подмяната на съоръженията от 1989 г.

Воден транспорт

А. Морски пристанища

Настоящият морски пристанищен капацитет е изчислен от Министерството на транспорта, че възлиза на 30-35 млн.т/год. Общата производителност на Черноморските пристанища за 2006 г. беше 27.5 млн.т., обхващащ 17.6 млн.т. през Бургас и 9.9 млн.т. през Варна. За 2007 г. общата производителност беше по-ниско - приблизително 26 млн.т.

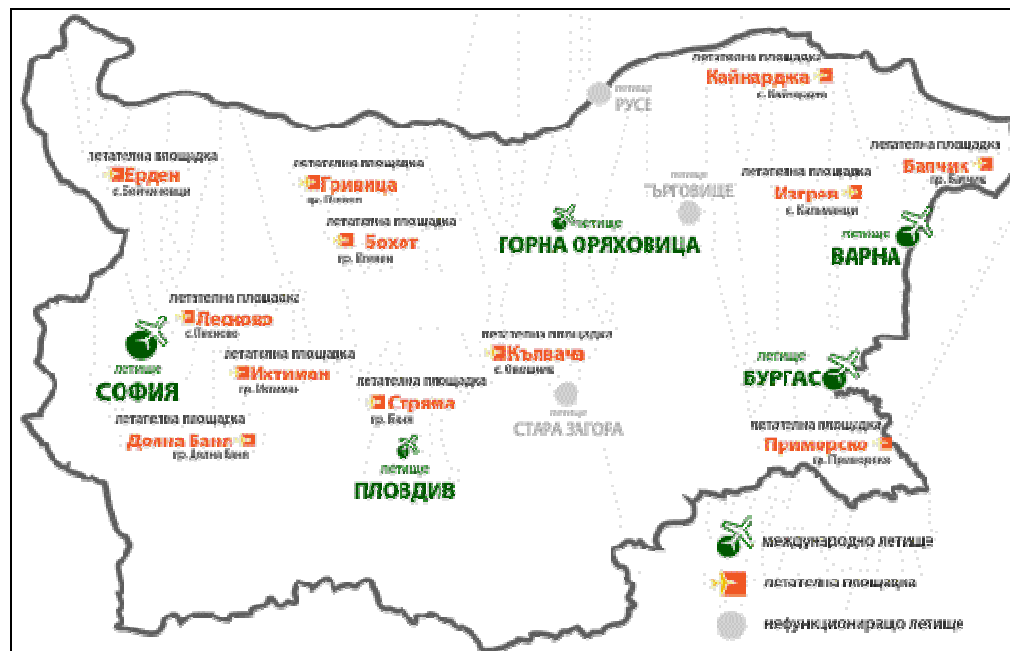
Б. Речни пристанища – река Дунав

След завършването на Главния Канал Рейн-Майн-Дунав през 1992 г. река Дунав стана част от Трансевропейския воден път от Ротердам в Северно море до Сулина на Черно море (3500 km). През 1994 г. река Дунав беше обявена за един от Трансевропейските. Сегашният речен пристанищен капацитет е изчислен от Министерство на транспорта, че възлиза на 10mtpa. Главните пристанища по р. Дунав са Русе и Лом

Въздушен транспорт

В България има пет международни граждански летища:София, Варна, Бургас, Пловдив и Горна Оряховица.

В допълнение, има три нефункциониращи летища в Русе, Търговище и Стара Загора, а също и няколко сертифицирани летателни площадки. Местоположенията им са показани на **Фигурата** по-долу.



Фигура 11. Карта на летищата и сертифицираните летателни площадки

ОГПТ се фокусира върху характеристиките на петте международни граждански летища и трите нефункциониращи летища. Това са летищата, описани в 'Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България до 2015, юни 2006г.

1.2 Слаби места за сектор „Транспорт“

При разработването на ОГПТ са идентифицирани пропуските в транспортните мрежи, системите и управлението, към които трябва да се насочи вниманието за да бъдат преодолени слабостите в сектора в контекста на съществуващото и прогнозното бъдещо потребление на транспортни услуги. Изброени са в т.1.2. на ЕО и в Главен доклад 4.

1.3 Характеристика на плана

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 настоящото състояние на транспортната система и съгласно националните и европейските приоритети за сектор „Транспорт“, ОГПТ е 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. 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.

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.

Планът се разработва в 13 Главни и 1 Заключителен доклади.:

Таблица 8. Списък на главните доклади (ГД) по проекта

№	Заглавие на доклада	Резюме на доклада
KR1	<i>Доклад за разработване на транспортен модел</i>	Анализ на утвърдените математически транспортни модели, които представят принципните движения на хора и стоки вътре в, към, от и през България. Основава се на наблюдения за действителното пътуване и движение, получени чрез непосредствени изследвания. Моделът ще информира планирането на транспортни схеми, като предоставя ясна картина на съвременното състояние на търсенето и предлагането на транспортни услуги в България.
KR2	<i>Анализ на действащата транспортна система и недостатъците, които трябва да се преодолеят</i>	Въз основа на транспортния модел за „базовата година“ се анализира настоящото търсене и предлагане, условията за пътуване и недостатъците и слабите места в инфраструктурата, услугите и системите.
KR3	<i>Анализ на бъдещото търсене на транспортни услуги и бъдещите недостатъци, които трябва да бъдат преодолен</i>	В доклада, първоначалните прогнози за търсенето в транспортния сектор през 2015г. и 2030г. са използвани за потвърждаване на пропуските, които биха съществували в бъдеще при реализиране на прогнозния сценарий за транспортния трафик.
KR4	<i>Доклад за идентифицираните варианти</i>	В доклада се идентифицират възможните варианти за преодоляване на съществуващите и бъдещи пропуски в осигуряването на транспортни услуги. Началната точка са проектите, изброени в СОПТ. Разгледани са и допълнителни проекти, предложени от заинтересованите страни, с цел отразяване на всички предложения
KR5	<i>Доклад за рамката за оценяване</i>	Докладът представя методологията за оценяване на проектите
KR6	<i>Доклад за първоначална оценка</i>	Главен доклад 6 представя резултатите от първоначалната оценка на дългия списък от транспортни варианти, идентифицирани в Главен доклад 4, като се използва методологията за оценяване, изложена в Главен доклад 5.
KR7	<i>Доклад за подробна оценка</i>	Главен доклад 7 представя резултатите от подробната оценка на краткия списък на транспортните варианти, посочени в Главен доклад 6, използвайки методологията за оценка, заложена в Главен доклад 5.
KR8	<i>Доклад за Общия генерален транспортен план</i>	Представя цялостната стратегия за развитие на транспорта и идентифицира окончателните приоритетни варианти за финансиране по ОП Транспорт
KR9	<i>Доклад за Стратегическата оценка на околната среда (SEA)</i>	Докладът се изготвя от самото начало на процеса на планиране и е на фаза: Предварителна ЕО (текущия документ)
KR10	<i>Доклад за стратегията за поддържане на активите</i>	Предстои
KR11	<i>Стратегия за изпълнение и финансиране</i>	Предстои
KR12	<i>Стратегия за наблюдение и оценка</i>	Предстои
KR13	<i>Стратегия за развитие на човешките ресурси</i>	Предстои
FR	<i>Окончателен доклад по проучването за Общ Генерален транспортен план</i>	Предстои

1.4

Основни цели на плана и идентифицирани приоритетни проекти

Главната цел на проекта за Общ генерален план за транспорта (ОГПТ) е ясно поставена в Техническите спецификации, изготвени от Българското Министерство на Транспортата като:

“...създаване на стратегическа и последователна база от технически данни, транспортни модели, мултимодални технически проучвания за проектна идентификация при дългосрочни и средносрочни инвестиционни програми в транспортния сектор в България. Тези технически проучвания трябва да притежават висока степен на съгласуваност, чрез разработването на подходящ генерален план за транспорта”

Резултат от ОГПТ проучването е и прогресивния избор и приоритизиране на индикативен списък от инфраструктурни проекти, предвидени за финансиране по ОП. В контекста на ОГПТ за „**приоритетни проекти**” и „**варианти**” 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 и не е предмет на настоящия план.

Вариантите за развитие на транспорта са избрани и приоритизирани на 4 етапа, подробно разгледани в т.8.2. на ЕО.

ЕТАП IV Главен доклад 8 излага предложението за **цялостна стратегия на ОГПТ и определя приоритетните проекти**, които следва да се считат като начало на реализирането и.

В резултат окончателния списък към **ГД 8** идентифицира следните приоритетни проекти:

- **Пътен транспорт – (Н) – 17 проекта**
- **Железопътен транспорт – (R) – 14 проекта**
- **Воден транспорт (W) – 15 проекта**
- **Въздушен транспорт (A) – 5 проекта**
- **Интермодален транспорт (IM) – 5 проекта**

Приоритетните проекти са представени в следващата таблица, като към всеки проект е даден и кратък коментар за наличието на проведена процедура по ОВОС и/или ЕО реда на глава шеста на Закона за опазване на околната среда. Проектите идентифицирани в **ГД 8** и по специално отнасящи се за развитие на коридорите и мрежите (втора и трета категория) **са оценени и анализирани в ЕО** по отношение на въздействието им върху околната среда.

Таблица 9. Варианти оценени като приоритетни в Главен доклад 8

Вариант No.	Наименование	Описание	Същност на предвиждането	Етап на процедурата по ОВОС/ЕО
ПЪТЕН ТРАНСПОРТ				
H01	Администрация на пътната инфраструктура и йерархия на мрежата	Преглед на настоящите административни и организационни структури	По-ефективни действия на организационните структури	Не подлежи на процедура
H02	Финансиране и таксуване	Преглед на възможностите за инфраструктурно финансиране и генериране на приходи	Осигуряване на фондове за належащо и планирано строителство, реконструкции и поддръжка на пътната инфраструктура	Не подлежи на процедура
H03	План за поддръжка на мрежата и наблюдение на състоянието на активите на мрежата	Да се развие план за поддръжка с варианти за финансиране, приоритети и програма и да се установи система за наблюдение на състоянието на активите на мрежата	Общ план за поддръжка на цялата мрежа и система за наблюдение на състоянието на всички активи	Не подлежи на процедура
H05	Организиране на кампания за обучение и информация за пътна безопасност	Организиране на кампания за обучение и информация	Намаляване броя на ПТП	Не подлежи на процедура
H06	Информационна система за водачи на МПС	Предварително проучване за национална информационна система за водачи	Осигуряване на своевременна информация преди или по време на пътуване, която да дава възможност на водачите да правят най-добър избор за маршрут и време на пътуване	Не подлежи на процедура
H07	Преглед на академичното и професионално обучение и ролята на изследователските институти	Преглед на академичното и професионално обучение за транспортните специалисти и инженери, както и на ролята на изследователските институти	Увеличаване на принос от страна на изследователските институти и развитието и приложението на нови технологии. Мотивиране на обучени и квалифицирани специалисти и инженери да работят в сектора	Не подлежи на процедура
H08	A1 Магистрала „Тракия“ Стара Загора до Карнобат	Габарит A29 – Стара Загора до Карнобат (115 км)	Осигуряване на непрекъснат магистрален маршрут изток-запад. Детайлните проекти за инвестиционните предложения ще се съобразяват с екологичното законодателство и въздействията върху околната среда са минимизирани с препоръчаните мерки.	ЛОТ 2 Ст. Загора – Нова Загора – без необходимост от ОВОС и ОС; ЛОТ3 Нова Загора – Ямбол – ОВОС и ОС; ЛОТ 4 Ямбол – Карнобат ОВОС и ОС Етап: Положителна оценка за качеството на ДОВОС, Предстоят обществени обсъждания
H10	A2 Магистрала „Хемус“ Околовръстен път - София до Яна	Габарит A29 – Околовръстен път - София до Яна (8.5 км)		Осъвременен доклад ОВОС. Предстои произнасяне по ОС

Вариант No.	Наименование	Описание	Същност на предвиждането	Етап на процедурата по ОВОС/ЕО
H11	A2 Магистрала „Хемус“ Ябланица до Шумен	Габарит А29 – Ябланица до Шумен (230 км)	Осигуряване на непрекъснат магистрален маршрут изток-запад в северна България	Одобрен с Решение по ОВОС 9-6/2008 г. от МОСВ. Без необходимост от ОС.
H12	A3 Магистрала „Марица“	Габарит А29 – Чирпан до Харманли (68 км)	Осигуряване на достатъчен капацитет за поемане на големия обем от тежък и транзитен международен трафик насочен към Р. Турция	Осъвременен доклад ОВОС. Чака се внасяне. Издадено становище за ОС 05-ОС/2007 г.
H13	A4 Магистрала „Черно Море“	Габарит А29 – Бургас до Приселци (95 км)	Извеждане на транзитния трафик от черноморските села и градове, което е особено тежък проблем през летните месеци, когато е и пика на туристическия сезон	Изготвен ОВОС. Предложени нови варианти за строителство. Чака се ОС за тях.
H14	A6 Магистрала „Струма“	Габарит А29 – Долна Диканя до Кулата (138 км)	Магистрален маршрут, който да поеме тежкия трафик между България и Гърция. Маршрутът следва речно дефиле, което към момента е трудно за преминаване с висока скорост, с голямо количество ПТП.	Одобрен ОВОС I-1/2008. Положително становище за ОС.
H15	Околовръстен път – София северна дъга	Габарит А35 (минимум) – Обновяване на околовръстен път северна дъга (22.3 км)	Подобряване на състоянието, пътните параметри и поддръжката на съществуващия път, по който трафика надвишава критичните граници.	Одобрен ОВОС 156-10/1996 г.
H16	Околовръстен път – София южна дъга	Габарит Г20 (минимум) - Обновяване на околовръстен път южна дъга (28 км)	Подобряване на състоянието, пътните параметри и поддръжката на съществуващия път, по който трафика надвишава критичните граници. Пътят минава през индустриални и жилищни райони и обслужва смес от локален и транзитен трафик	Одобрен ОВОС 13-7/2002 г.
H17	Магистрала „Рила“	Габарит Г20 – Дупница до магистрала „Тракия“ и магистрала „Хемус“ (89 км)	Изграждане на далечен южен обходен път на София за извеждане на тежкия и транзитен трафик от границите на града. Изграждане на връзка с АМ Хемус и АМ Тракия без да се налага минаване през София.	Процедурата не е започната
H19	Ботевград до Мездра, Обходен път Враца, Обходен път Монтана, Ружинци до Димово	Габарит Г20 (нов) – Ботевград до Мездра Габарит Г20 – Обходен път Враца Габарит Г20 – Обходен път Монтана Габарит Г10.50 (рехабилитация) – Ружинци до Димово	Изграждане на първокласна връзка между Видин и София и безпроблемно поемане на предстоящия трафик от Дунав мост – II Извеждане на тежкия и транзитен трафик от централните улици на Враца и Монтана	Ботевград – Мездра – ново проектиране. Изготвеният ДОВОС ще се преработва, преди обществените обсъждания. Обходен път Враца и обходен път Монтана – без необходимост от ОВОС и ОС Ружинци – Димово – процедурите по

Вариант No.	Наименование	Описание	Същност на предвиждането	Етап на процедурата по ОВОС/ЕО
				екологичното законодателство предстоят
H23b	Русе (граница с Румъния) до Маказа (граница с Гърция) през Велико Търново, прохода на Републиката, Нова Загора и Димитровград, Хасково-Маказа	Габарит Г10.50 (минимум) - Обновяване и рехабилитация на Коридор 9 през прохода на Републиката, включително строеж на обходен път за Димитровград	Подобряване на състоянието и поддръжката на съществуващия път, който свързва границата с Румъния при Русе и границата с Гърция при прохода Маказа. Извеждане на тежкия и транзитен трафик от централните улици на Димитровград	Има процедура за отсечката „Кърджали – Подкова“ Осъвременен ДОВОС внесен в МОСВ за оценка. За участъка в рехабилитация няма нужда от ОВОС. Положително становище по ОС 05-ОС/2007 г.
ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ				
R01	Железопътна администрация	Преглед на национални и регионални организационни структури	Осигуряване на достатъчно фондове за належащо и планирано строителство, реконструкции и поддръжка на железопътната мрежа и прилежащите съоръжения за предоставяне на пътнически и товарни услуги	Не подлежи на процедура
R02	Финансиране и таксуване	Преглед на механизмите за финансиране и таксуване	Финансирането да се разпределя не само на годишна база, като по този начин се даде възможност средно или дългосрочно планиране на инвестиции в проекти за подобрения или в подновяване и поддръжка на съществуващите активи	Не подлежи на процедура
R03	Рационализация на мрежата, гарите и товарните съоръжения	Преглед на съществуващите активи и рационализация на гарите, съоръженията и маршрутите	Рационализация на жп инфраструктурата, като се съобрази с настоящите нужди на мрежата и се избегне проблема с поддръжката на слабо използвана инфраструктура.	Не подлежи на процедура
R05	Управление на активи и информация / План за поддръжка на мрежата	Да се подготвят пълна система за управление на информация и регистър на активите. Да се развие план за поддръжка с варианти за финансиране, приоритети и програма.	Поддръжката на съществуващите активи на железопътната мрежа да е ефективна и постоянна, което гарантира качеството, надеждността и сигурността на услугите, предоставяни на всички пътници, както и намалява оперативните и разходите за поддръжка.	Не подлежи на процедура
R07	Подобрения на скоростта	Преглед на възможностите за високоскоростни услуги	Намаляване на ограничения на скоростта или други ограничения за правилното и функциониране и пазарните изисквания за масовия транспорт.	Не подлежи на процедура
R08	Съоръжения за пътници	План за подновяване на съоръженията на ключови гари	Подобряване на пътните съоръжения, които към момента са в лошо състояние за голяма част от гарите. Осигуряване на достъп до съоръженията от хора в	Не подлежи на процедура

Вариант No.	Наименование	Описание	Същност на предвиждането	Етап на процедурата по ОВОС/ЕО
			неравностойно положение.	
R09	Информация за пътници	План за подобряване на информацията, предоставяна на пътниците.	Достатъчна и навременна информация за клиентите относно разписанията.	Не подлежи на процедура
R10	Обучения и образование	Преглед на академичното и професионално обучение и ролята на изследователските институти	:Мотивиране на млади и квалифицирани специалисти да търсят професионална реализация в железопътния сектор.	Не подлежи на процедура
R11	Локомотиви и подвижен състав	Преглед и план за подновяване	Подновяване на подвижни състав за подобряване на предлагания капацитет. Увеличаване на услугите, в резултат на експлоатация на нови и комфортни влакове..	Не подлежи на процедура
R12	Видин до София	Подобряване на линията – подновяване на съществуващите инфраструктурни системи и подобряване на работата	Модернизация на инфраструктура , което ще увеличи комфорта при пътуване, сигурността и ще редуцира до минимум закъсненията	Начален етап – изготвено задание за обхват на ОВОС и ОС. Предстои тръжна процедура за изпълнител на ОВОС и ОС
R13	София – Пловдив – Бургас	Подобряване на линията - подновяване на инфраструктурните системи и подобряване на работата, особено между София и Пловдив.	Модернизация на инфраструктура , което ще увеличи комфорта при пътуване, сигурността и ще редуцира до минимум закъсненията	ЛОТ 1 София – Елин Пелин и Септември – Пловдив – преценка за необходимост от ОВОС. Без необходимост от ОС. ЛОТ 2 Елин Пелин – Септември – ОВОС и ОС Пловдив – Бургас – Решение да не се извършва ОВОС и ОС - № 27-ПР/2009 г.
R14	София – Перник – Радомир – Благоевград – Кулата (граница с Гърция)	Подобряване на линията – възстановяване на първоначално проектираните възможности.	Модернизация на инфраструктура , което ще увеличи комфорта при пътуване, сигурността и ще редуцира до минимум закъсненията	Процедурата не е започната
R21	София – Мездра – Горна Оряховица – Варна	Подобряване на линията - подновяване на съществуващите инфраструктурни системи и подобряване на работата.	Модернизация на инфраструктура , което ще увеличи комфорта при пътуване, сигурността и ще редуцира до минимум закъсненията	Процедурата не е започната
R23	Русе – Горна Оряховица – Стара Загора	Подобряване на линията - подновяване на съществуващите инфраструктурни системи и подобряване на работата.	Модернизация на инфраструктура , което ще увеличи комфорта при пътуване, сигурността и ще редуцира до минимум закъсненията	Процедурата не е започната
ВОДЕН ТРАНСПОРТ				

Вариант No.	Наименование	Описание	Същност на предвиждането	Етап на процедурата по ОВОС/ЕО
W00	Оценка на работата на пристанищата и сертификация Подобрение на безопасността, мерки за сигурност и околна среда	Проверка, оценка и сертификация на оперативното състояние. Одити за безопасност, покритие на нормативите за работа и опазване на околната среда. Подобрения за достигане на Европейски стандарти – всички пристанища.	Решаване на проблеми свързани с работната сертификация на пристанищните съоръжения и въвеждане на регулярност при подновяване на сертификатите, с което се повишава конкурентоспособността на пристанищата в трансграничен аспект.	Не подлежи на процедура
W03	Запазване на земя и водни площи за развитие на пристанища (всички пристанища)	Запазване на територии за бъдещо развитие и законови промени за запазване на публично-държавната собственост без прехвърляне на права.	Законово обвързване на строежи в пристанищните зони. Да се редуцират и предотвратят на най-ранен етап конфликта между разрастването на градските територии и пристанищните структури, както и негативното въздействие или негативни последици за околната среда.	Не подлежи на процедура
W04	Управление на концесионните процедури (всички пристанища)	Промени в закона, които имат за цел концесиите за терминалите и дейностите да се възлагат от пристанищните власти, които са отговорни за публично-държавната собственост и нейното развитие.	Развитие на публично-частните партньорства, с което България да може да се адаптира бързо към промените в пазара на морската търговия	Не подлежи на процедура
W05	Подобрения на пристанищната ефективност (всички пристанища)	Оценка на причините за бавното обработване на съдовете; прилагане на мерки за коригиране.	Ускоряване на обработката на товарите. Съкращаване на времето за изчакване на корабите и времето за обработка, с което да се редуцират разходите за закъснения и увеличаване конкурентоспособността на пристанищата	Не подлежи на процедура
W06	Подобрена ефективност на процедурите за поддръжка на терминалите	Промени в процедурите за поддръжка на терминалите, които се ползват от пристанищни компании.	Увеличаване на инвестициите в поддръжката на пристанищната инфраструктура. Въвеждане на нови пристанищни технологии.	Не подлежи на процедура
W07	Подобрена ефективност при обществените поръчки за оборудване на терминалите	Промени в процедурите за обществени поръчки за ново оборудване на терминалите от страна на пристанищните компании	Съкращаване на периода, нужен за одобрение на поръчките и опростяване на процедурите за да имат възможността на пристанищните компании да поддържа еднородно по тип и произход оборудване, което е много по-лесно за поддръжка.	Не подлежи на процедура
W08	Обработване на течни и твърди отпадъци	Изготвяне на планове за управление на отпадъците за всички пристанища, строеж на преработващи съоръжения и въвеждане на системи за управление и контрол на околната среда.	Съоръжения за предотвратяване и контрол на замърсяванията, включително събирането и третирането на отпадъци от корабите и пристанищните дейности, които да са адекватни на изискванията за	Няма данни за процедури по ОВОС и ЕО за такива съоръжения

Вариант No.	Наименование	Описание	Същност на предвиждането	Етап на процедурата по ОВОС/ЕО
			опазване и възстановяване на околната среда.	
W10	Информационна система за управление на корабния трафик	(Фаза 3) от установяването на информационна система за контрол на корабния трафик (VTMIS) по програма PHARE.	Завършване на информационна система за контрол на корабния трафик, което е от трансгранично значение	Не подлежи на процедура
W11	Подобрения на навигацията по река Дунав	Увеличение на дълбочината, поправка на контролните структури, усилване на бреговете и възстановяване на линиите на каналите.	Привеждане на параметрите на навигационния канал в съответствие със стандартите на Дунавската Комисия. Увеличение на навигационната безопасност, ефективността на речния флот и капацитета на канала и речните пристанища.	Подобряване на корабоплаването в българо-румънския участък на р. Дунав от км 530 до км 520 – Батин и от км 576 до км 560 . Белене. Процедура по ОВОС, който се изработва от Румъния съобразно българското, румънското и европейското законодателство. Обществени обсъждания през Януари.
W12	Информационна система за река Дунав	Развитие на речна информационна система в реално време.	Навигационните опасности по река Дунав включват бързи промени в дълбочината, препятствия, изоставени съдове, ледоход и мъгла. Създаване на система за навременно предупреждаване на корабите за подобни опасности и редуциране на риска от произшествия.	Не подлежи на процедура
W13	Зимно укрите за кораби – Фаза 3	Строеж на зимно укрите за 39 съда.	Изграждане на модерни зимни укрита по река Дунав по продължение на българския участък на реката.	Издадено разрешение за строеж, презаверено през 2004 г. Актуализираният работен проект няма нужда от ОВОС при спазване на заложените в него параметри за приеманите плавателни съдове.
W14	Пристанище Варна – преглед на генерални планове и стратегия за развитие	Одит на генералния план и територията и стратегията за развитие.	Осъвременяване на генералните планове, за да се определят изисквания и график за стратегия за бъдещо развитие на пристанища и терминали, земни и водни площи.	Становище по екологична оценка № 7-5/2007 г. на МОСВ за Национална програма за развитие на пристанищата за обществен транспорт. Да не се процедира по-нататъшно проучване и одобряване за изграждане на терминала за наливни товари в Константиново (Варна), поради предполагаемо значително отрицателно въздействие върху

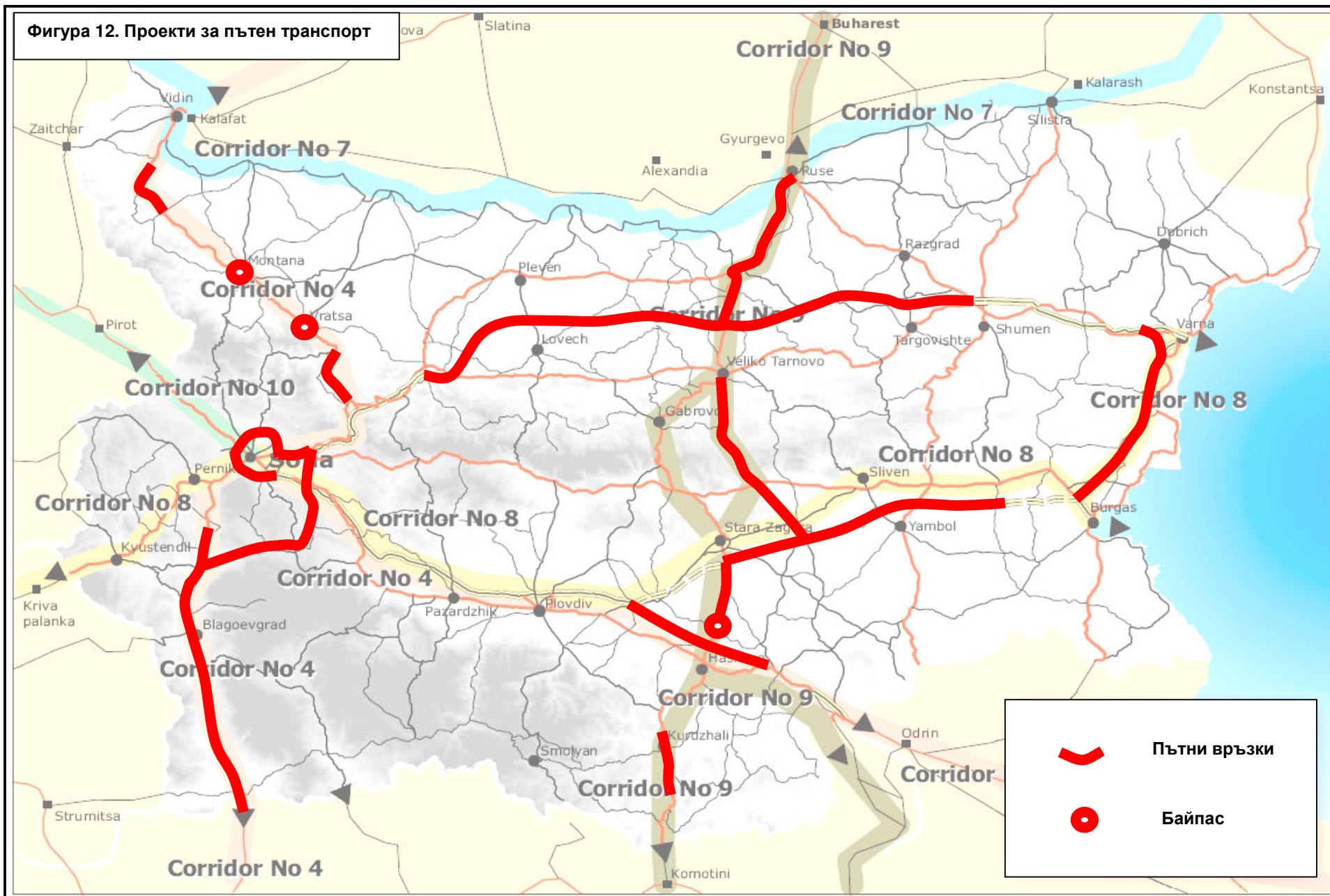
Вариант No.	Наименование	Описание	Същност на предвиждането	Етап на процедурата по ОВОС/ЕО
				водоплаващите птици. Становище по ЕО № 4 – 4/2008 г. от МОСВ за актуализация на генералните планове за пристанищата за обществен транспорт- Варна. Решение по ОВОС 3-2/2009 г. за изграждане на контейнерен терминал – пристанище Варна Без необходимост от ОС.
W26	Пристанище Бургас – преглед на генерални планове и стратегия за развитие	Одит на генералния план и територията и стратегията за развитие.	Осъвременяване на генералните планове, за да се определят изисквания и график за стратегия за бъдещо развитие на пристанища и терминали, земни и водни площи.	Становище по екологична оценка № 7-5/2007 г. на МОСВ за Национална програма за развитие на пристанищата за обществен транспорт. Да не се процедира по-нататъшно проучване и одобряване за изграждане на терминала за наливни товари в Бургас, с цел предотвратяване на допълнителното замърсяване с нефтопродукти и други наливни товари в акваторията на бургаския залив. Одобрен ОВОС за разширение на пристанище за обществен транспорт КРЗ порт Бургас – 14-8/2008 г. Решение по ОВОС 5-5/2008 г. за Разширение на Пристанище Бургас - изграждане на контейнерен терминал 4
W41	Пристанище Лом – преглед на генерални планове и стратегия за развитие	Одит на генералния план и територията и стратегията за развитие.	Осъвременяване на генералните планове, за да се определят изисквания и график за стратегия за бъдещо развитие на пристанища и терминали, земни и водни площи.	Предстои актуализация на генералния план.

Вариант No.	Наименование	Описание	Същност на предвиждането	Етап на процедурата по ОВОС/ЕО
W47	Пристанище Русе – преглед на генерални планове и стратегия за развитие	Одит на генералния план и територията и стратегията за развитие.	Осъвременяване на генералните планове, за да се определят изисквания и график за стратегия за бъдещо развитие на пристанища и терминали, земни и водни площи.	Предстои актуализация на генералния план.
ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ				
A01	Летищни такси	Законодателна промяна за постигане на по-голяма гъвкавост	Гъвкавост на летищните оператори при промяна на летищните такси в съответствие с промените в пазара и други фактори.	Не подлежи на процедура
A02	Проучване на пазара за въздушен транспорт	Оценка на настоящ/бъдещ потенциал на летищата в Горна Оряховица, Търговище и Русе.	Определяне на потенциала на три летища, разположени близо едно до друго и проблемите свързани с лошото състояние на инфраструктурата.	Не подлежи на процедура
A03	Управление на сигурността	Преразпределение на отговорностите за предоставяне на услуги за сигурност на българските летища.	Изясняване на ролята и отговорността на Гранична полиция, Жандармерия и летищни оператори при поддръжката на сигурността на българските летища.	Не подлежи на процедура
A08	Летища Пловдив, Варна и Бургас	Развитие на дестинации/ пазарно проучване за предоставянето на въздушни транспортни услуги	Подобряване на финансовите показатели и ефективност на активите на летища с изявена сезонност на трафика.	Не подлежи на процедура
A09	Летище София	Развитие на капацитета на терминалите и пистите за посрещане на бъдещо търсене.	Осигуряване на достатъчен капацитет, съответстващ на прогнозното натоварване	Введено в експлоатация
ИНТЕРМОДАЛЕН ТРАНСПОРТ				
IM01	Интермодален терминал Пловдив	Нов терминал за пътен/железопътен транспорт	Изграждане на национална мрежа от модерни интермодални терминали, които да обслужват пътния, железопътния и водния транспорт.	Не е започната процедура по ОВОС/ЕО. Предпроектни проучвания
IM02	Интермодален терминал Русе	Нов терминал за пътен/железопътен/воден транспорт	Изграждане на национална мрежа от модерни интермодални терминали, които да обслужват пътния, железопътния и водния транспорт.	Не е започната процедура по ОВОС/ЕО. Предпроектни проучвания
IM03	Терминали за прехвърляне в обществен транспорт	Преглед на изискванията за подновяване на терминалите в големите градове.	Увеличаване на възможността за прехвърляне между видовете обществен транспорт в големите транспортни възли в България.	Не подлежи на процедура

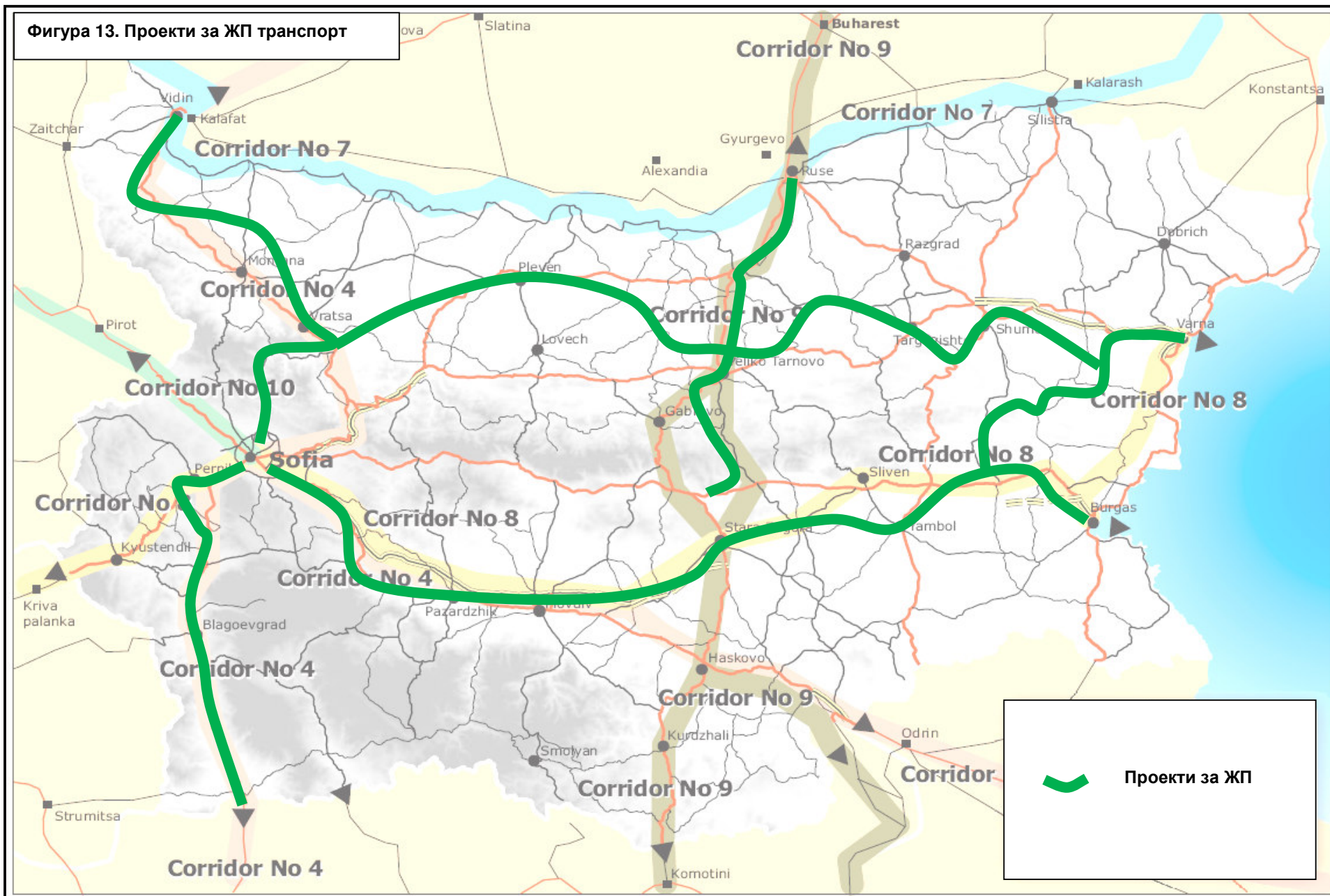
Вариант No.	Наименование	Описание	Същност на предвиждането	Етап на процедурата по ОВОС/ЕО
IM04	Пристанищен/железопътен терминал	Преглед на изискванията за подновяване на съоръженията за трансфер между воден и железопътен транспорт в големите пристанища.	Развитие на трансферните съоръжения за подобряване на транспорта през големите пристанища на Черно Море и река Дунав	Не подлежи на процедура
IM05	Интермодален подвижен състав	Преглед на изискванията за нов интермодален подвижен състав.	Развитието на интермодален транспорт в България с подобряване на състоянието и увеличаване на специализирания интермодален подвижен състав.	Не подлежи на процедура

Инфраструктурните проекти са графично представени на фигури 12 и 13:

Фигура 12. Проекти за пътен транспорт



Фигура 13. Проекти за ЖП транспорт



Специфична задача на ОГПТ е предлагане на **проекти, които могат да бъдат реализирани в краткосрочен план**, и в частност за времето на действие на ОП „Транспорт“ в периода от 2007-2013 г. В следствие на това, изборът от описаните по-горе проекти отнасящи се до управление, транспортни коридори и мрежи зависи от базови ключови критерии.

Подробна информация как отделните проекти съответстват на изброените критерии е представена в **ГД 8**. Въз основа на това е предложен Списък с приоритетни за краткосрочно реализиране проекти (до 2013 г.).

В обхвата на ЕО са разгледани и оценени в съответствие с нивото на подробност на плановите предвиждания, потенциалните въздействия върху околната среда **от реализирането на всички варианти, оценени като приоритетни в ГД 8**, а не само на приоритетните за реализиране проекти в краткосрочен план с цел постигане на по-голяма информативност, пълнота и полза от оценката, вкл. по отношение на очакваните кумулативни въздействия.

1.5

Връзка на плана с други съотносими планове и програми

Доколкото транспортът и 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 съотносим тук разглеждания план могат да се разделят условно на две групи: такива, отнасящи се конкретно за сектор „транспорт“ и такива, които имат връзка с ОГПТ, но не са насочени пряко към развитие на транспорта.

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

Таблица 17. 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
Климат		Не се очаква промяна в тенденциите за развитие на компонента със или без прилагане на ОГПТ.
Атмосферен въздух		Предвижданите в ОГПТ дейности имат пряка връзка с качеството на атмосферния въздух в населените места и нереализирането на ОГПТ ще доведе до отрицателни промени в съществуващите тенденции за развитие на компонента (замърсяване на приземния въздух в чувствителни територии). Ако не се реализират предвидените пътни отсечки, увеличаващият се брой на автомобилния трафик ще води до неизбежно замърсяване на приземния въздух, увеличаване на автопроишествията и задръстванията. Ако не се реализира предвиденото подобряване на ж.п. линиите не е възможно разтоварването на пътният трафик (при запазен товарооборот) и съответно намаляване на емитираните замърсители. Ако не се предвидят интермодални терминали няма да бъде възможно комбинирането на различните видове транспорт и осигуряване на гъвкавост на транспортната система, което отново ще натовари предпочитания в момента пътен трафик. Страната е пресечена от няколко транспортни коридора, които свързват съседни държави и/или са част от общата европейска транспортна система, поради което увеличаването на транзитния трафик е закономерно и предвижданите изменения могат да бъдат насочени само в посока на осигуряване на пропускливостта чрез организиране на съответните пътни артерии, а не чрез неприлагане на ОГПТ или на приемане на мерки за намаляване пътният трафик.
Води	Повърхностни води	Повечето предвиждания на ОГПТ нямат пряка връзка с повърхностните води и нереализирането на ОГПТ няма да доведе до промени в съществуващите тенденции за развитие на компонента. Изключение правят предвижданията за воден транспорт и най-вече навигацията на р. Дунав. Навигационният канал на р. Дунав не съответства на стандартите на Дунавската Комисия. Настоящите условия налагат ограничения на навигационната безопасност, ефективността на речния флот и капацитета на канала и речните пристанища. Това води до потенциална заплаха за аварии с кораби, с всички произтичащи от това последици за околната среда. При нереализиране на предвидената с ОГПТ навигация проблемът ще се задълбочи. Ако не се извършат одити на Генералните планове на пристанищата, няма как да се идентифицират и решат съществуващите проблеми по отношение на водите, навигацията и дейностите свързани с нормалното функциониране на пристанищната, вкл. и опазването на околната среда. Ще се стигне до задълбочаване и увеличаване на проблемите, свързани с натоварване и замърсяване на водните обекти, поради неправилното функциониране и недостатъчния капацитет на съоръженията и цялата инфраструктура.
	Подземни води	Предвижданията на ОГПТ нямат пряка връзка с режима и баланса на подземните води. Нереализирането на ОГПТ няма да доведе до промени на съществуващото състояние на компонента. Същевременно косвено, качествения състав на подземните води, като част от водния кръговрат има връзка с чистота на валежните води, които се инфилтрират в зоната на аерация (чистота на атмосферния въздух, наличие на отпадъци) както и с чистотата на повърхностните водни течения. В тази връзка нереализирането на ОГПТ няма да доведе до подобряване

Компоненти и фактори на околната среда	Евентуално/предполагаемо развитие на компонентите и факторите без прилагане на плана
	на съществуващото състояние на компонента.
Геоложка основа	Ако ОГПТ не бъде приет и не се осъществи никакво строителство, върху геоложката основа няма да бъде оказано никакво допълнително въздействие. Същевременно 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.
Земни и почви	Транспортната инфраструктура е консуматор в голям процент на земеделски земи, поради комуникационните си функции между отделните населени места, които в по-голямата си част са в райони с обработваеми земи. Без прилагане на ОГПТ ще се задълбочи прекомерното натоварване на съществуващата и остаряла транспортна инфраструктура, нейното износване, респективно риск от непредвидени аварии и замърсени терени с тежки метали и нефтопродукти (респективно замърсяване и на подпочвените води), както и деградиране на граничещите почвите от използването на остарели методи за поддръжка на пътните платна. Усвояването на временни терени с комерсиална цел ще рефлектира негативно върху граничещите земи – замърсяване с битови отпадъци, непредвидени аварии и др.
Ландшафт	Почти всички предвиждания на ОГПТ имат пряка връзка с ландшафта, особено с визуалните качества на ландшафта (останалите природни компоненти на ландшафта са разгледани в отделните точки). Всяка една антропогенна намеса води до изменение и промяна в локалния ландшафт. Пътищата, и ж.п.линиите формират т.н. „линеарни ландшафти“ със собствено съдържание и специфика. Независимо от това дали ще бъде приложен плана или не промени в локалния ландшафт ще настъпят. Всеки инфраструктурен обект е консуматор на терен. Недостатъците на пътната и ж.п инфраструктура на водния и въздушен транспорт, водещи до произшествия и непредвидени инциденти рефлектират върху видимата страна на ландшафта. Основните проблеми са екологични, естетически, функционални, пространствени, икономически, социални. Ако не се извърши интеграция на екологичните концепции в процеса на икономическото и пространствено планиране (одити на планове за развитие на отделните сектори, вкл. ОГПТ, както и на териториалното устройство на отделните зони) не биха могли да се решат проблемите свързани с опазването и визуалността на ландшафта. Тази интеграция би осигурила максимална обратимост и отстраняване на нарушенията, повишаване на съвместимостта на функциите, възстановяване на местообитанията, и на естествените условия в екосистемата. Усвояването на нерегламентирани временни терени с комерсиална цел рефлектира негативно върху визуалността и естетическата стойност на заобикалящата ги природна среда. Без прилагане на ОГПТ ще се задълбочи прекомерното натоварване съществуващата и транспортна инфраструктура, нейното износване, респективно риска от непредвидени аварии и загуба на икономически ползи

Компоненти и фактори на околната среда		Евентуално/предполагаемо развитие на компонентите и факторите без прилагане на плана
Биоразнообразие	Флора	Без прилагане на ОГПТ (особено за пътната инфраструктура) ще се задълбочи прекомерното натоварване на съществуващата и остаряла транспортна инфраструктура, респективно риск от непредвидени аварии, замърсени терени и усвояване на временни терени с комерсиална цел, което ще рефлектира негативно върху растителността в сервитутните ивици. Увеличава се риска от инциденти и унищожаване на растителността развила се в близост или в сладководни и морски води
	Фауна	Неприлагането на плана предполага движение на пътнотранспортните средства с ниска скорост, увеличаване на шумовото замърсяване и на количеството на вредните емисии в атмосферата, около пътното платно. Неприлагането на ОГПТ ще доведе до повишаване вероятността за възникване на произшествия с представители на фауната, аварии и риска от пожари и замърсяване на почви и речните корита. Честите ремонти на амортизираната пътна настилка ще доведат до допълнително безпокойство, прогонване и дори убиване на животни. Ниският дял на магистралните пътища, както и липсата на проходи за дивите животни, ще увеличи риска от унищожаването им. Липсата на шумозаглушителни екрани ще допринесе за разпространение на шумовото замърсяване от пътния трафик в откритите пространства и обезпокояването на представителите на фауната. Ниското ниво на водите на река Дунав ще създаде предпоставки за аварии, както и недостатъчната площ за маневриране в черноморските пристанища, създават предпоставки за аварии, изтичане на опасни вещества и замърсяване с нефтопродукти, които са пагубни за ихтиофауната.
	Защитени зони	Неприлагането на ОГПТ ще доведе до запазването на съществуващото в момента състояние на защитени зони.
Защитени територии		Неприлагането на ОГПТ ще доведе до запазването на съществуващото в момента състояние на защитени територии.
Културно-историческо наследство		Отказът от реализиране на разглежданите проекти на ОГПТ няма да доведе до промени в съществуващите тенденции за развитие на културно-историческото наследство. Продължаването на експлоатацията на пристанищата, по начина, който се е наложил до момента води до постепенно унищожаване на подвижните археологични паметници (много често те са и продължение на археологичните обекти от брега), потънали под наносните пластове, които се отнемат при драгажна дейност, преминаване на кораби в плитките води и т.н. При приемане на ОГПТ, при използване на съвременни методи за проектиране и въвеждане на контрол (вкл. върху предварителните проучвания на подводни археологични обекти след одитите на пристанищата в България) ще има индиректно положително въздействие върху опазването на културно-историческото наследство от акваториите.
Население и човешко здраве		Претоварените, остарели и амортизирани транспортни съоръжения и инфраструктура, както и трафика по тях към момента имат непрекъснато отрицателно въздействие върху човешкото здраве. Тенденцията ще се запази при отказ от реализирането на плана. ОГПТ предвижда в най-общ аспект модернизация и изграждане на транспортна инфраструктура, съобразно съвременните изисквания, с което се редуцира максимално въздействието на транспорта върху околната среда и човешкото здраве. Всеки проект, който предвижда ограничителни мероприятия по отношение на отрицателните въздействия спрямо хората, като извеждане на тежкия транзитен трафик от населените места чрез обходни пътища, шумозащитни екрани и др. има потенциал за положително въздействие върху фактора човешко здраве.

Компоненти и фактори на околната среда		Евентуално/предполагаемо развитие на компонентите и факторите без прилагане на плана
Риск от инциденти		Все по-голяма амортизация на пътните платна, 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 условия за ПТП с тежки последствия, както за хората така и за животните. Голяма част от неподвижните препятствия (дървета, стълбове и др.) са в непосредствена близост до активните ленти за движение, поради което и най-малкото отклонение на вниманието от страна на водача завършва с удар в неподвижно препятствие. Недостатъците на пътната инфраструктура, старите автомобили с ниска степен на пасивна и активна безопасност, липсата на адекватна маркировка по пътищата, съчетано с ниската култура на движение и занижен контрол ще водят до увеличаване на броя на жертвите при ПТП. При жп транспорта основния проблем е остарелия ПЖС и инфраструктура. Модернизацията е изключително необходима за повишаване на безопасността на движение. Нереализирането на плана по отношение предвижданията за водния и въздушния транспорт няма да доведе до промяна в текущите тенденции за риска от инциденти..
Материални активи		Неприлагането на ОГПТ ще доведе до запазване на тенденцията свързана с остарялата и амортизирана, неотговаряща на стандартите и нуждите транспортна инфраструктура, което от своя страна ще се отрази негативно на останалите фактори, както и върху компонентите на околната среда.
Отпадъци		Остарялата и неподдържана пътна инфраструктура спомага за ускорената амортизация, чести аварии и не на последно място увеличаване на количествата ИУМПС. Съществуващите към момента съоръженията за събирането и третирането на отпадъци от корабите и пристанищните дейности са недостатъчни и не отговарят на необходимите изисквания, поради което създават неприемлив риск за околната среда. Без прилагане на ОГПТ и в частност – предвиждане W08 – обработване на течни и твърди отпадъци, проблемът ще се задълбочи.
Превоз на опасни товари		При отказ от реализиране на планираните направления в ОГПТ, това няма да се отрази на съществуващите тенденции по отношение на фактор „опасни вещества“. Аналогично на отпадъците, остарялата и неподдържана транспортна инфраструктура води до увеличаване на честотата на аварийните ситуации по отношение на пътния, железопътния и водния транспорт.
Вредни физични фактори	Шум и вибрации	При нереализиране на предвидените обходни пътища ще се задълбочи проблема с шумовото натоварване
	ЕМП	Прилагането/неприлагането на ОГПТ няма отношение към ЕМП.

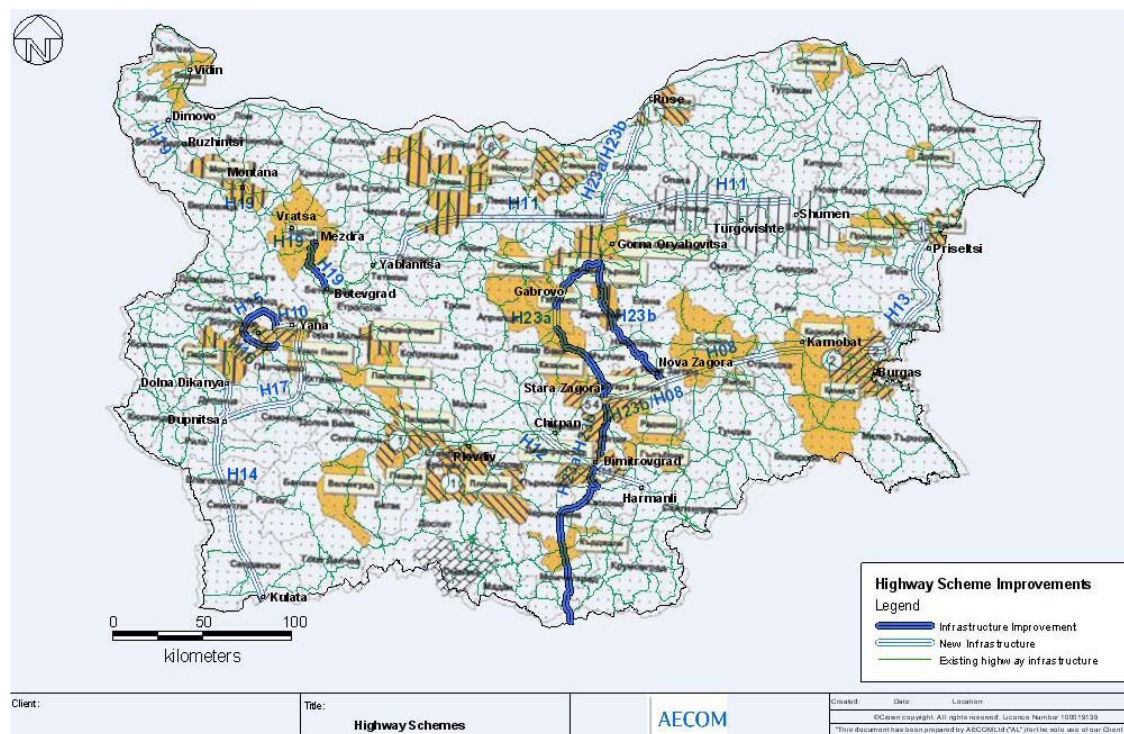
3 Характеристика на околната среда за територии, които вероятно ще бъдат значително засегнати

Като чувствителни територии са определени:

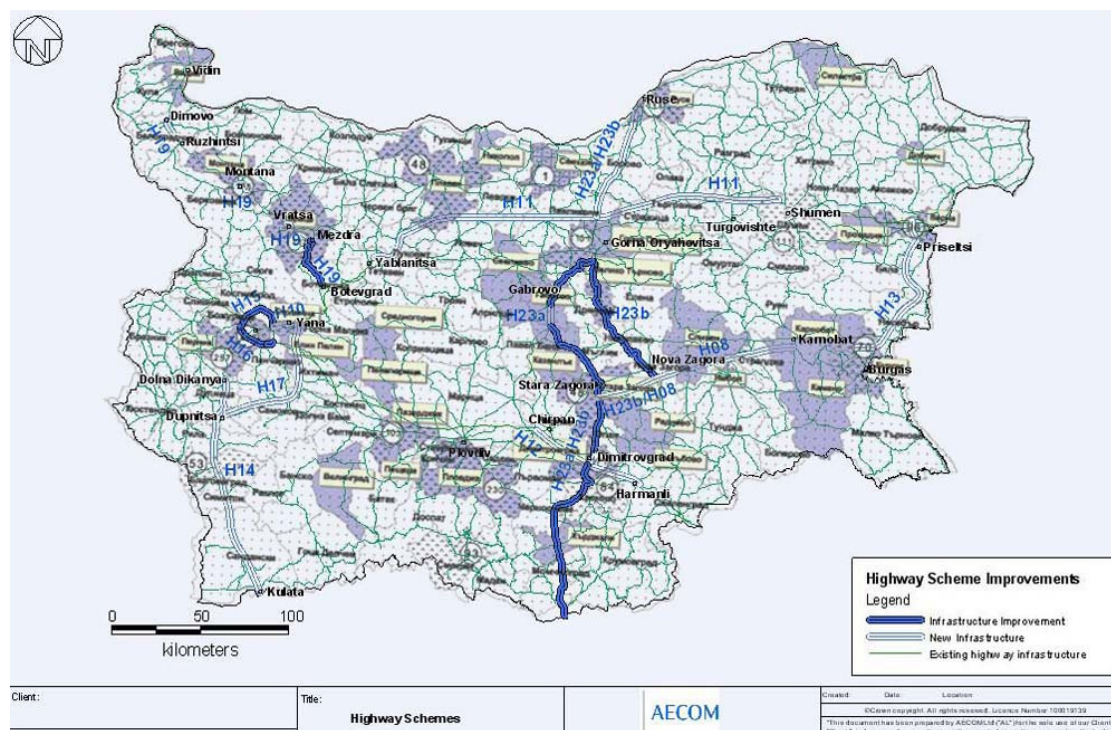
А. Райони за оценка и управление на качеството на атмосферния въздух

След 1999 г. съществува тенденция за намаляване на емисиите на вредни вещества в атмосферата.

Териториално индустрията в страната е концентрирана във и около гъсто населени райони. Така се формират промишлени райони, за които е характерно относително по-високо ниво на емисиите в сравнение с останалата част от страната и едновременно замърсяване на въздуха с няколко вида вредни вещества. Основен принос за това замърсяване в гъсто населените места, особено с азотни оксиди и прахови частици, има пътния трафик. Разпределението на емисиите на вредни вещества в страната е извършено по **Райони за оценка и управление на качеството на атмосферния въздух /РОУКАВ/** от Националната система за контрол качеството на въздуха на МОСВ. Разположението на РОУКАВ, спрямо предвидените в ОГПТ пътни отсечки са дадени на следващите фигури. Вижда се, че **по-голямата част от тези пътни отсечки преминава през тези райони**, но освен че ще има принос към замърсяването в тях се очаква и положителен ефект поради поемането и извеждането на пътния трафик извън гъсто населените жилищни квартали.



Фигура 16. Разположение на РОУКАВ (ИАОС 2003) с наднормени нива на азотни оксиди (NO_x) и разположение на пътните артерии, спрямо тях



Фигура 17. Разположение на РОУКАВ (ИАОС 2003) с наднормени нива на фини прахови частици (PM_{10}) и разположение на пътните артерии, спрямо тях

Б. Санитарно-охранителни зони

Санитарно-охранителните зони са част от зоните за защита на водите и се определят съгласно ЗВ и Наредба №3 за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на СОЗ около водоизточници и съоръжения за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди. Те се определят около водовземни съоръжения на повърхностни и подземни водни тела, във връзка със запазване качеството и количеството на водите, използвани за питейно-битово водоснабдяване.

Поради общото ниво на планиране, с което се разработва ОГПТ, на този етап няма утвърдени трасета за изграждане на пътища и железопътни линии и не може да се установи дали същите засягат СОЗ.

В. Геоложка основа

Необходимо е да се подчертае, че при проектирането на транспортната инфраструктура от голямо значение е провеждането на инженерно-геоложки и хидрогеоложки проучвания. Антропогенното въздействие върху геоложката основа, трябва да отчита рисковите геодинамични процеси и явления и последствията от тяхното възникване.

Г. Флора

Трайните отрицателни въздействия върху растителността при строителната дейност се изразяват в пряко унищожаване на растителни съобщества с различен характер върху територията на трасетата и сервитутните им зони. Съществува и вероятност от унищожаване на защитени растителни видове, не попадащи в защитените зони и територии, както и от промяна в естествения състав на растителността, граничеща с трасетата.

Друга вероятност за неблагоприятно въздействие върху флората е промени в абиотичните фактори на средата, което може да доведе до загуба на индивиди от определен вид за сметка на друг и трайна промяна в характера на съобществото.

Растителните биоценози се влияят и от инвазия на видове, чужди за съответното местообитание. Възникналите в последствие вътре- и междувидова конкуренция също може да е причина за унищожаване им.

Макар и малка вероятност от възникване на пожар и унищожаване на растителност (особено в горски масиви) при неспазване на технологична и трудова дисциплина от недобросъвестни изпълнители. Последното може да се изключи, като вероятност при сериозен контрол.

Д. Фауна

Въздействието на проектите могат да предизвикат пряко унищожаване на гнездови, хранителни местообитания, местообитания за почивка, за укрития и др. Поради изменения в другите компоненти на околната среда (осветяване, шум, вибрации, хидрологични промени) е възможно да настъпят обратими или необратими промени в характеристиките на обитаваните от видовете територии.

Птици, безгръбначни, земноводни, влечугите, прилепите и някои дребни бозайници често стават жертви на автомобилния трафик, което довежда до промени в структурата и числеността на популациите им.

По отношение на някои видове, които предприемат денонощни или сезонни миграции, пътищата могат да бъдат непреодолима бариера, вкл. и за свободния генен обмен между популациите им.

Е. Защитени зони и територии

ЗЗТ и ЗБР и съответните Наредби към тях изясняват реда за обявяването им, собствеността на земите и начина на използването им, статута на различните категории, допустими и забранени дейности с цел опазване на природните ландшафти и биоразнообразието – видове и местообитания. Въвеждането на нови категории и стандарти (под юрисдикцията на международни институции) ще наложи промяна в режима на използването, поддържането и експонирането на природните ценности.

За всяка една категория защитени територии и зони има определени ограничителни изисквания, които не могат да бъдат нарушавани и променяни.

Транспортните коридори като пътища и железопътни линии са главна причина за накъсване на местообитанията. Те не само унищожават естествените хабитати, защото заемат пространството, но също влошават качеството на прилежащите зони, например чрез замърсяване, шум, хидрологични въздействия и светлинно замърсяване. Освен това транспортните коридори възпрепятстват придвижванията на сухоземните животни по терена, което може да доведе до все по-голяма изолация на популациите им. И на края, но не и по значение, пътищата повишават смъртността в популациите от диви животни в резултат от сблъсъци с превозни средства. Всички тези въздействия може да увеличат опасността от (локално) изчезване на някои видове, особено на такива, които вече са уязвими или застрашени. Пътищата може да пресичат важни местообитания и да ограничават движенията на дивите животни между хабитатите от двете страни на пътя. В резултат от това може да се окажат изолирани относително малки групи животни, което намалява вероятността за тяхното оцеляване. Физичните характеристики на пътя може да са непреодолима бариера за някои видове, а други може да отбягват самия път и всички свързани с него безпокойства.

Проектите от ОГПТ следва да бъдат допускани до реализация само в случаите, когато не се нарушава режима на управление на защитените зони и територии, определен с заповедите за обявяването им и плановете за управление. За целта ЗБР предвижда в рамките на процедурата по оценка за съвместимост проверка за допустимостта на конкретните инвестиционни предложения, плановете, проекти и програми спрямо тях.

Законодателството предвижда, очакваните отрицателни въздействия върху защитени зони, да бъдат намалявани, ограничавани или предотвратявани чрез прилагане на специфична система от мерки, които са задължителни за изпълнение.

В случаите, когато проектите са от изключителен обществен интерес, въпреки констатирано значително увреждане на защитени зони, реализирането им е

възможно, ако бъдат предприети адекватни компенсаторни мерки, преди започване на строителството им.

Ж. Проблемни участъци за дивите животни в пътната мрежа и приоритетни точки за планиране на дългосрочни мерки за дефрагментация

Доколкото това е сериозен екологичен проблем, през 2006 -2008 г. на територията на България е извършено **проучване**, вследствие на което през 2008 г. е създаден проект за **ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ НА ЕКОЛОГИЧНИ МРЕЖИ ПРЕЗ ТРАНСПОРТНИ КОРИДОРИ В БЪЛГАРИЯ** (Идентифициране на проблемни участъци и практически решения).

Докладът от проучването представя **ситуацията в страната, относно степента на фрагментация на естествени местообитания от транспортни коридори, като идентифицира приоритетни точки на национално ниво и показва къде е най-нужно планирането на дългосрочни мерки за дефрагментация**. Той дава препоръки относно прилагането на специфични мерки, намаляващи неблагоприятното влияние на пътната и железопътна инфраструктура.

Установено е, че съществуващите и планираните нови пътни (шосейни) и железопътни мрежи **може да се съвместят с изграждането на кохерентни екологични мрежи чрез предприемането на съответни действия за изграждане на прелезни съоръжения и предпазни огради**. При това въпросите за опазване на биоразнообразието трябва да се взимат предвид още от най-ранните етапи на транспортното планиране. Това изследване идентифицира и приоритизира участъците от пътната и железопътна мрежа в България, за които може да е необходимо смекчаване на отрицателните последици, и дава препоръки за предотвратяване или намаляване на щетите при идентифицираните проблеми.

Идентифицирането на проблемните участъци по пътната и железопътна мрежа в България е направено чрез съчетание на две стратегии.

Първата - експертен-модел на основата на GIS (Географски информационни системи) е използвана за изследване на антропогенното въздействие от страна на съществуващите и запланиваните транспортни коридори върху жизнеспособността на популациите на дивите животни.

Втората - консултации с експерти относно това, къде според тях са по-важните проблемни участъци в транспортната мрежа. Тъй като е невъзможно да се подложат на анализ всички видове в България, чувствителни към въздействието на пътищата, са подбрани дванадесет ключови вида диви животни, които са използвани като индикаторни при оценката на проблемните участъци в пътната мрежа на страната.

Избрани са 8 вида бозайници, 3 вида влечуги и 1 вид земноводни: Кафява мечка (*Ursus arctos*), Вълк (*Canis lupus*), Благороден елен (*Cervus elaphus*), Дива котка (*Felis silvestris*), Златка (*Martes martes*), Речна видра (*Lutra lutra*), Пъстър пор (*Vormela peregusna*), Лалугер (*Spermophilus citellus*), Смок мишка (*Zamenis longissimus*), Пъстър смок (*Elaphe sauromates*), Костенурки (*Testudo hermanni* и *Testudo graeca*) и Крастава жаба (*Bufo bufo*).

Идентифицирането на общо 283 проблемни участъка налага да се прецени в кои участъци са необходими най-спешни мерки. На картата е показана степента на приоритет на всеки проблемен участък, определена въз основа на очакваните нарастване на популационната жизнеспособност и намаляване на смъртността на дивите животни поради сблъскване с участващите в пътното движение превозни средства, когато бъдат приложени мерките за смекчаване на неблагоприятните въздействия на пътя. На около 30 % от всички проблемни участъци е присвоен висок приоритет. За тези места са препоръчани незабавни действия, тъй като там бариерният ефект на пътя или железопътната линия е силен, или дивите животни често намират смъртта си в пътното движение. Разпределението на проблемните участъци според класове на приоритет е:

- Висок приоритет - Мерки за дефрагментация следва да се вземат преди 2015 г.

- Среден приоритет - Мерки за дефрагментация следва да се вземат преди 2020 г.
- Нисък приоритет - Мерки за дефрагментация следва да се вземат преди 2025 г.

3. Черноморски охранителни зони

Черноморието е една от най-чувствителните зони в България по отношение на екологичното равновесие.

То е с комплексно отрицателно въздействие от естествен и антропогенен характер - силно презастроено, непрекъснато въздействие върху бреговата линия от абразия, наличие на свлачищни райони, особено по северното черноморие, остарели, амортизирани и недостатъчни инфраструктурни и пристанищни съоръжения. Във връзка с устройството и решението на проблемите по Черноморието е приет специален Закон за устройство на Черноморското крайбрежие.

На територията на Черноморското крайбрежие са определени следните охранителни зони:

- зона "А" с режим на особена териториално устройствена защита;
- зона "Б" със специфични характеристики на територията и специален режим за опазване на териториалните и акваториалните ресурси.

И. Шумово натоварване

Граничните стойности на нивата на шума в различните територии и устройствени зони в урбанизираните територии и извън тях са регламентирани в Наредба №6 за показателите за шум в околната среда и определят границите на защитените зони. Териториите с нормиран шумов режим в близост до транспортни източници на шум са предимно жилищни зони на населени места.

Й. Обекти на Културно-историческото наследство

Фактическото разрушаване на археологическите обекти в процеса на строителството налага последователно прилагане на мерки за тяхното регистриране и изследване. Те са законово регламентирани в **ЗКН (чл. 160-161)** и **Правилника за провеждане на теренни археологически проучвания на територията на Република България (ППТАПТРБ – ДВ бр. 12/ 1997 г.)**. Археологическите проучвания са неразделна част от дейностите, които предшестват издаването на строително разрешение.

К. Хигиенно-защитни зони

При строителството и експлоатацията на транспортната инфраструктура трябва задължително да се спазват нормативните изисквания по отношение на хигиенно-защитните зони на населените места. Подробността на плана не позволява на този етап да се посочат бъдещи нарушения в ХЗЗ в резултат на реализирането му.

4 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

Компоненти и фактори на околната среда		Екологични проблеми	Връзка с транспорта
Климат		Глобално затопляне	Емисии на парникови газове от транспортните средства
Атмосферен въздух		Замърсявана атмосферния въздух с вредни вещества над допустимите норми.	Емисии на вредни вещества от транспорта
Води	Повърхностни води	Натоварване с вредни и биогенни вещества. Отнемане на жизнената среда и достъпа до хранителни вещества на водните организми, а с това и възможността им за оцеляване.	Драгажна и строителна дейност при пристанищата Навигация по р. Дунав
		Замърсени води в пристанищата и прилежащите акватории	Лошо състояние на пристанищната вътрешнотранспортна инфраструктура; Недостиг от пристанищни приемни съоръжения за отпадъци от корабоплавателна дейност
	Подземни води	Хидроморфологични изменения в повърхностните води	Строеж на мостове и корекции на речни легла при сухопътния транспорт
Геоложка основа		Локално замърсяване на подземни води в следствие на аварийни разливи	Транспорт на опасни товари
Геоложка основа		Проява на геодинамични процеси и явления: свлачища, срутища, обрушвания, ерозия, пропадане, скален натиск	Строителство на пътища, ж.п линии, мостове, подпорни стени, което се свързано с провеждане на изкопни и насипни работи, <i>подкопаване на склонове, преразпределение на геоложкия товар, промяна в напрегнатото състояние на масивите</i>
Земи и почви		Отнемане на високопродуктивни земи; Деградация на почви; Ерозионни процеси; Запрашаване и замърсяване с вредни вещества, емитирани от транспорта на прилежащите до пътното платно терени; Аварии с разливи на нефтопродукти	Усвояване на терени за транспортна инфраструктура; Не изпълнена рекултивация; Строителство и експлоатация на транспортна инфраструктура; Занемарени и неизправни транспортни средства Превоз на опасни товари
Ландшафт		Намаляване на природните, естествени ландшафти; Промени във визуалността;	Формиране на линейни ландшафти;

Компоненти и фактори на околната среда		Екологични проблеми	Връзка с транспорта
Биоразнообразие	Флора	Отнемане на територии	Заемане територии от транспортния отрасъл
		Замърсяване на атмосферния въздух с вредни вещества над допустимите норми	Неблагоприятна възрастова структура на автомобилния парк
		Промяна в местообитанията на хидробионтите в следствие на коригиране, ендигиране и изправяне на речните корита и на отводняване на блатата	Промяна на естествения облик на терени, строеж на пътни съоръжения
		Отводняване и дрениране на влажни и мочурливи територии и свързаното с него изплитняване на реките	Унищожаване на местообитанията на земноводните, промяна на местообитанията на ихтиобионтите
		Влошаване състоянието на речните и морски брегове, унищожаване на възпроизводствените зони на видове от ихтиофауната	Разширяване на пристанищата и терминалите
		Унищожаване на местообитания в резултат на изкореняване на дървесна и храстова растителност в горски фонд	Строеж на транспортна инфраструктура
		Промяна в естествените местообитанията поради създаване на зелени пояси от чужди за съответния район дървесни и храстови видове	Рекултивация след строителните работи на инфраструктурни съоръжения.

Компоненти и фактори на околната среда		Екологични проблеми	Връзка с транспорта
	Фауна	Унищожаване на местообитанията на хидробионите при драгиране дъното на р. Дунав и морското дъно в чертите на пристанищата Пряко унищожаване на животни, както на техните яйца и ларви по време на строителните работи. Пряко унищожаване на местообитания на някои животни при изкопни и насипни дейности, унищожаване на почвените съобщества при изнасянето на повърхностния почвен слой Фрагментация на популациите на дивите животни, безпокойство и прогонване на животните при засилено човешко присъствие и зачестено преминаване на превозни средства. Раняване и убиване на животни от пътните превозни средства. Увеличаване на авиационния шум, безпокоене, прогонване на животните в районите около летищата Пряко убиване на птици при инциденти на авиационните писти Светлинно замърсяване и прогонване на дивите животни в близост до пътните трасета Безпокоене и прогонване на дивите животни по време на строителството и експлоатацията на пътищата.	Унищожаване и прогонване на животните, унищожаване на техните местообитания по време на разширяването на морските и на речните пристанища и изграждането на зимовища за речни кораби. Извършване на изкопни и насипни дейности, депониране на земни маси Строителство на транспортна инфраструктура Липса на стандарти за проектиране на пътни съоръжения, които да позволят свободен достъп на животни от всички групи до съседни територии и свободна обмяна на гени. Пътната мрежа и увеличаване на пътния трафик Въздушният трафик Въздушният трафик Пътният трафик Амортизирана пътна инфраструктура и увеличен трафик по нея.
	Защитени зони	Намаляване на площта и загуба на местообитания Фрагментация на популациите на дивите животни.	Отреждане на земи за изграждане на транспортни съоръжения и линейни обекти Липса на стандарти за проектиране на пътни съоръжения, които да позволят свободен достъп на животни от всички групи до съседни територии и свободна обмяна на гени.
Защитени територии		Намаляване на площта и загуба на природната стойност на териториите	Отреждане на земи за изграждане на транспортни съоръжения и линейни обекти
Културно-историческо наследство		Засягане и унищожаване на обекти на КИИ	Строителство на транспортна инфраструктура и съоръжения
Население и човешко здраве		Повишена заболяемост на населението; Излагане на населението на високи нива на шум	Натовареност от транспорта
Риск от инциденти		Инциденти и аварии Транспортни аварии и произшествия водещи до жертви,	Лошо състояние на инфраструктурата, водещо до висока аварийност

Компоненти и фактори на околната среда		Екологични проблеми	Връзка с транспорта
		както и до замърсяване на водата, растителността и почвата.	
Материални активи		Остарели и амортизирани транспортни съоръжения и инфраструктура	Недобра поддръжка и мониторинг на транспортните съоръжения Незначителни инвестиции в материални активи с екологично предназначение
Отпадъци		Неорганизираните сметища Замърсяване на крайпътните терени с битови отпадъци Недостиг на съоръжения за третиране на отпадъци Занижен контрол по отношение на чистотата и липса на достатъчно санитарни възли и на места за хвърляне на отпадъци по протежение на пътните трасета. Съоръжения за предотвратяване и контрол на замърсяванията, включително събирането и третирането на отпадъци от корабите и пристанищните дейности са неадекватни и създават неприемлив риск за околната среда	Замърсяване на крайпътните терени с битови отпадъци; Недостиг и липса на съоръжения за третиране на корабните отпадъци на пристанищата
Превоз на опасни товари		Инциденти и аварии с опасни товари	Лошо състояние на инфраструктурата, водещо до висока аварийност
Вредни физични фактори	Шум и вибрации	Излагане на населението на високи шумови нива	Натоварен транспортен трафик, особено в населените места
	ЕМП	Излагане на населението на ЕМП	Връзката с транспорта не може да се определи еднозначно, доколкото въздействието на ЕМП на телекомуникационните устройства не е еднозначно оценено и адресирано.

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

Целите на опазване на околната среда на национално равнище са дефинирани в основния стратегически документ на Р България свързан с опазване на околната среда – **Национална стратегия за околна среда за периода 2009-2018 г.** Шестте стратегически цели по околна среда и начинът по който са взети в предвид в разработката на ОГПТ е представен в таблична форма в ЕО. Изводът е, че ОГПТ допринася за постигане на някои и не противоречи на нито една от целите на стратегията.

Формулиране на цели по опазване на околната среда за ОГПТ

Главна екологична цел: **Развитие на устойчив транспорт**

Специфични екологични цели:

- 1. Балансирано развитие на отделните видове транспорт с увеличаване дела на железопътния транспорт, целящо ограничаване емисиите на вредни вещества от транспорта;**
- 2. Интегриране на екологичните изисквания в плановете, програмите и проектите за развитие на транспорта;**
- 3. Ограничаване на шумовото натоварване на населените места и неблагоприятното въздействие върху жителите им с изнасяне на транзитния трафика чрез обходни маршрути;**
- 4. Ограничаване на замърсяването на водите и пристанищните територии от корабите чрез одитиране на генералните планове за развитие по отношение спазване на екологичните изисквания и внедряване на система за управление на отпадъците.**

Посочените цели трябва да се съобразяват и доразвиват в съответната подробност при етапите на проектиране на конкретните инвестиционни намерения за сектор „транспорт”

6 Вероятни значителни въздействия върху околната среда

В таблиците и матриците в т. 6 на ЕО са представени само проектите, които са свързани с дейности, които при реализирането ще окажат в някаква степен пряко или косвено въздействие върху околната среда и които са свързани със строителство и/или рехабилитация.

• **Въздух**

Основното негативно въздействие върху въздух оказва пътния трафик. Отделяните вредни емисии оказват и кумулативно влияние върху компонента, като резултат и в замърсените въздушни басейни на България, идентифицирани от ИАОС.

Предлаганите от ОГПТ проекти оказват положително въздействие върху атмосферния въздух, т.к. при реализирането им ще се подобри инфраструктурата, което ще позволи движението на автомобилите на оптимален режим, с което се редуцират максимално отделените вредни емисии. Изнасянето на тежкия транзитен трафик от населените места чрез изграждане на обходни пътища, е най-добрия начин за редуциране на замърсяванията на въздуха в тях, където има и допълнително натоварване с вредни емисии от промишлеността.

Рискът от негативно въздействие върху въздуха може да се счита за приемлив.

• **Води**

Транспортът няма отношение към повърхностните и подземните води като ползвател на такива. Той не е свързан и с генериране на отпадъчни води.

Замърсяванията, които може да предизвика са вследствие на аварийни ситуации, безотговорно отношение към технологичната дисциплина или липса на контрол върху собствениците и/или ползвателите на транспортния трафик в цялото му многообразие – МПС, ПЖС, кораби и самолети.

Негативното въздействие, което може да се очаква е незначително.

• **Геоложка основа**

При строителството на нови инфраструктурни съоръжения в следата на трасето или съоръжението се унищожава геоложката основа окончателно и безвъзвратно.

Транспортната инфраструктура се състои основно от линейни инженерни съоръжения (трасета), основно повърхностни, които са с много малка ширина и поради това засягат всъщност много малка площ от земите. Самото строителство и експлоатация не е свързано с ползване на подземни богатства, ценни минерални ресурси или мащабна дейност по нарушаване на земната повърхност или работа в дълбочина на геоложката основа. По сериозни въздействия могат да се получат само при тунелни изработки, които в ОГПТ не са идентифицирани, даже са отхвърлени, като по-малко приемливи (тунелът под Шипка). Въздействието може да се счита за приемливо.

• **Земи и почви**

При строителството на нови инфраструктурни съоръжения земите и почвите в следата на трасето се унищожават, а попадащите в сервитутната ивица се нарушават, както и променят предназначението си.

Тъй като линейни инженерни съоръжения (трасета), са с малка ширина и поради това засягат всъщност малка площ от земите, въздействието може да се приеме за незначително. Проектите за рекултивация на засегнатите терени още повече редуцират оказаното отрицателно влияние.

Въздействието може да се счита за приемливо.

- **Ландшафт**

При всеки вид строителство, вкл. и на транспортна инфраструктура винаги се променя ландшафта. Дори и да не се промени неговата същност, инфраструктурното съоръжение оказва въздействие върху визуалния обхват.

При реализиране на ландшафтните проекти се смекчават негативите върху видимата страна. С разполагането на бъдещите растителни групи се подпомага адаптирането на представителите на фауната към новосъздадените условия и ландшафти.

Въздействието може да се счита за приемливо.

- **Биологично разнообразие**

- **Флора**

При реализиране на проектите в процеса на строителство, в следата на трасето, както и в сервитутните ивици, се унищожава растителността. В рамките на ограничителната строителна линия се оказва също негативно въздействие, особено ако се преминава през горски фонд.

След приключване на строителната работа, с подходящи рекултивационни и ландшафтни проекти може да се ограничи и силно да се редуцира първоначално оказаното негативно влияние.

Като цяло въздействието от предложените проекти при спазване на заложените мерки, може да се категоризира като приемливо.

- **Фауна**

При строителството в района на обекта се оказва силно негативно въздействие върху фауната с унищожаване на нейните местообитания и прогонване на други животински видове вследствие безпокойството.

След построяване на линейните транспортни структури и пускането им в експлоатация в рекултивирани терени в сервитута може да се получи вторична сукцесия на животински видове, както и създаване на нови местообитания. Най-тежкото последствие от инфраструктурните проекти и фрагментацията на местообитанията, която може силно да се редуцира като влияние при изграждане на подходящи съоръжения за преминаване на животните.

Ползването на добрите практики, следването на препоръките на специалистите в комбинация с модела за определяне на проблемни участъци за различни животински видове ще смекчи до приемливо отрицателното въздействие на транспорта върху компонента.

- **Защитени зони и защитени територии**

Проектите от ОГПТ следва да бъдат допускани до реализация само в случаите, когато не се нарушава режима на управление на защитените зони и територии, определен с заповедите за обявяването им и плановете за управление. За целта ЗБР предвижда в рамките на процедурата по оценка за съвместимост проверка за допустимостта на конкретните инвестиционни предложения, плановете, проектите и програми спрямо тях.

Законодателството предвижда, очакваните отрицателни въздействия върху защитени зони, да бъдат намалявани, ограничавани или предотвратявани чрез прилагане на специфична система от мерки, които са задължителни за изпълнение.

В случаите, когато проектите са от изключителен обществен интерес, въпреки констатирано значително увреждане на защитени зони, реализирането им е възможно, ако бъдат предприети адекватни компенсаторни мерки, преди започване на строителството им.

- **Културно-историческо наследство**

Основното въздействие върху културно-историческото наследство се оказва по време на строителството върху археологични обекти, които често даже не са идентифицирани в началния етап на строителство.

При спазването на всички заложи от нормативната база изисквания и препоръките на ниво ОВОС въздействието на транспорта, а от там и на ОГПТ може да се определи като приемливо.

- **Население и човешко здраве**

Всеки проект, който води до редуциране на транспортното натоварване в градовете, където въздействието от шумовото натоварване и замърсения въздух е най-осезаемо и с най-тежки въздействия върху населението може да се приеме като положително въздействащ върху човешкото здраве.

ОГПТ предлага варианти за изкарване на тежкия транзитен трафик извън населените места, както и реализиране на нови проекти, които предполагат при реализирането по съвременните изисквания на строителство и технологии, че ще ползват и шумозащитни екрани, с което силно се редуцира въздействието върху населените места.

Въздействието при реализацията на ОГПТ може да се определи като приемливо, при условие, че се избягват варианти за трасета, които са в близост до зони за отдих и лечение, където не може да се гарантира шумозащитен екран

- **Риск от инциденти**

В голямата си част ОГПТ по същество е насочен към подобряване на съществуващата и изграждане на нова и модерна, отговаряща на съвременните изисквания инфраструктура, което определя намаляване от риска от инциденти от техническа гледна точка.

Образователните програми и информационните решения ще редуцират и риска предопределен от човешкия фактор.

ОГПТ е с подчертано позитивно въздействие по отношение от риска от инциденти във всеки един аспект.

- **Материални активи**

Въздействието върху материалните активи при спазване и изпълнение на мерките, заложи в т.7 на предварителната екологична оценка като цяло може да се обобщи като положително, тъй като приоритетите за развитие на транспорта ще доведат до изграждане на модерни инфраструктурни обекти и съоръжения, част от които са материални активи с екологично предназначение (системи за третиране на пристанищни отпадъци, предвиждане на проходи за животни).

- **Отпадъци**

Транспортната инфраструктура няма отношение към компонента, освен в периода на строителство, когато се налагат изкопни работи и определяне на места за депониране на изкопаните земни и скални маси, които не биха влезли в употреба. Доколкото има много места, като изоставени кариери депонирането не може да се приеме като сериозен екологичен проблем или типично замърсяване.

Транспортът не е източник на постоянни по вид и количества отпадъци. При спазване на изискванията на закона за пътищата, регулярно почистване на инфраструктурните съоръжения и технологичните изисквания за събиране на отпадъци от кораби, автомобили или ПЖС свързани с транспортиране на различни видове или количества отпадъци въздействието върху компонента може да се определи като приемливо.

- **Превоз на опасни товари**

Използването на изправни превозни средства, спазването на изискванията за транспорт на опасни товари и контрола по товаро-разтоварната дейност, силно намалява вероятността от негативни последици върху околната среда вследствие на аварии и инциденти свързани с превоза им.

ОГПТ предполага модернизация на транспорта и инфраструктурата, което индиректно оказва допълнително положително въздействие по отношение на намаляването на риска от инциденти с опасни товари.

- ***Вредни физични фактори***

Основното вредно въздействие по отношение на транспорта се оказва от транспортния трафик при експлоатация на транспортната инфраструктура.

Съществуват много варианти и начини за ограничаване на шумовото натоварване в районите на пътните трасета. При проектиране на необходимите шумозащитни екрани въздействието може да бъде редуцирано до допустимите нива на натоварване в съответствие с нормативните изисквания.

При проектиране на подходящи шумозащитни съоръжения предлаганите от ОГПТ проекти няма да оказат значително въздействие върху компонента.

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

А. Мерки за отразяване в окончателния вариант на ОГПТ

В окончателния доклад на ОГПТ е необходимо да се включат следните мерки и условия:

1. Спазване на нормативните изисквания и законодателство по опазване на околната среда;
2. За всеки отделен проект (с изключение на група приоритети „Управление и администрация“) да се извърши екологична оценка и/или оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС), и при необходимост оценка на съвместимостта на проекта с предмета и целите на опазване на защитените зони, върху които има вероятност да окаже въздействие;
3. Още на фаза предпроектни проучвания на пътни или железопътни трасета да се използват актуални картни основи, на базата на които да се съгласуват с вече изградените инфраструктурни обекти на други институции и ведомства, предлаганите варианти. Да се предлагат само варианти, които са съобразени с режимите за ползване на защитени територии, защитени зони, спазване на СОЗ, ХЗЗ, избягване на допълнително натоварване на атмосферния въздух в РОУКАВ;
4. При проектиране на пътища и железопътни линии, още в етапите на предпроектните проучвания да се вземат предвид резултатите от проучването за проблемните участъци за дивите животни в пътната мрежа (*проект за възстановяване на екологични мрежи през транспортни коридори в България (Идентифициране на проблемни участъци и практически решения)*) с цел при разработване на отделните варианти да се заложи като част от проекта изграждането на съответните съоръжения за преминаване на животни;
5. При избора на вариант за реализиране на съответния приоритет да се предпочитат тези с минимално въздействие върху хидроморфологичното състояние на водните обекти. Да се избягват по възможност вариантите свързани с корекции на речното легло, както и преминаващи в близост до водните огледала на язовири, блата и езера.

Б. Мерки за съобразяване при разработване на заложените в ОГПТ приоритети

Изброени са в съответната таблица в ЕО.

8 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

Изборът на разгледаните в т.6 на ЕО окончателни варианти/проекти за развитие на транспорта и дефинирането на приоритетните проекти за реализиране в краткосрочен план, предложени от ОГПТ е направено чрез използването на 4-етапен процес на оценяване.

Рамката за оценяване съдържа много наименования, обхващащи **ключови показатели**:

- Приходи и разходи;
- Принос към икономическия растеж;
- Социален анализ на ползите и разходите;
- **Въздействие върху околната среда;**
- Принос за балансирано регионално развитие;
- Въздействие върху безопасността и сигурността на транспорта; и
- Връзки с други проекти.

Главен доклад 8 излага предложението за **цялостна стратегия на ОГПТ и определя приоритетните проекти**, които следва да се считат като начало на реализирането и. Докладът се основава на анализа, представен в **ГД 4**, предоставящ дълъг списък с варианти, предназначени за преодоляване на настоящите и бъдещи проблеми в транспортния сектор и на **ГД 6 и 7**, които обхващат анализ и оценка на тези варианти.

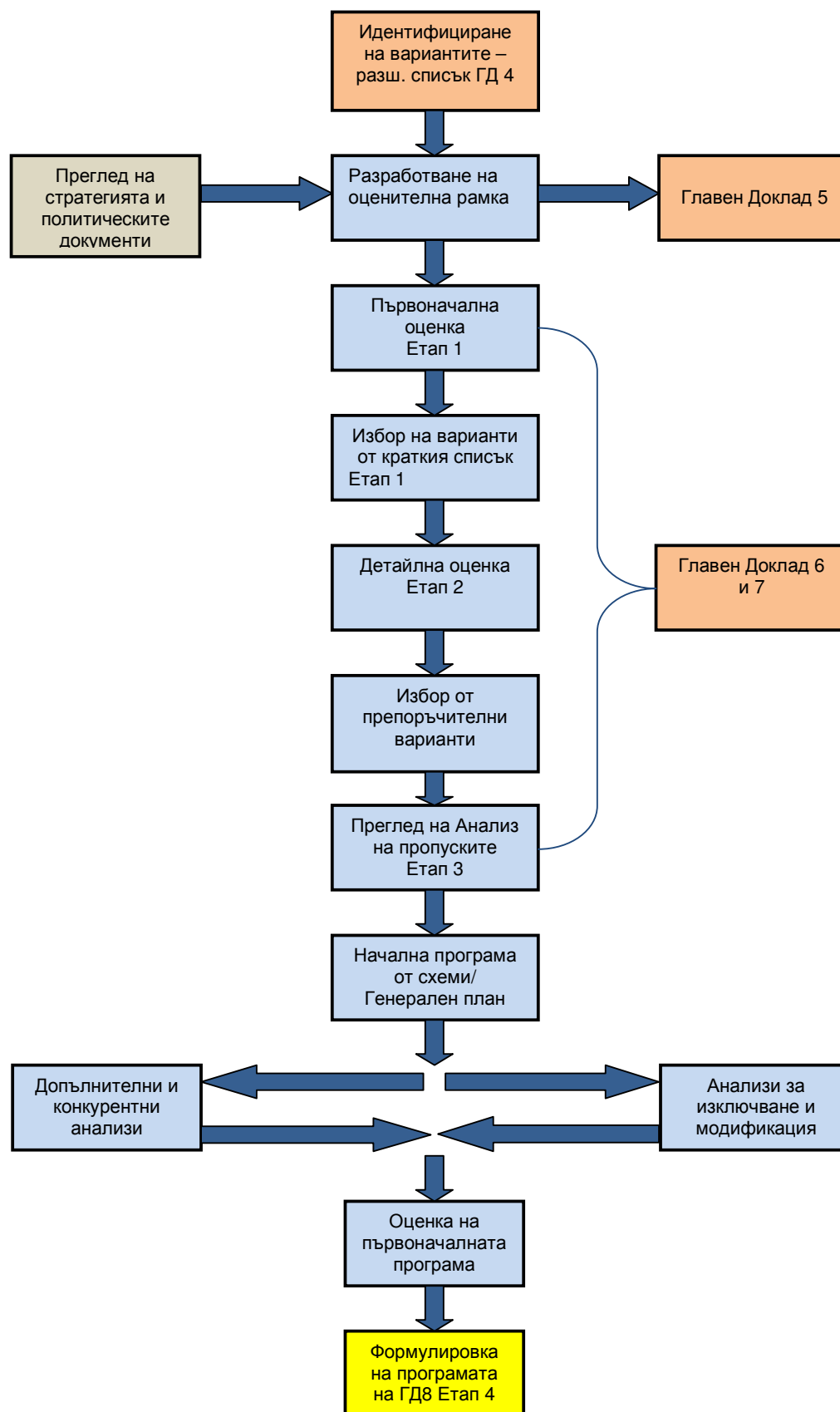
Като основен източник на **общи методологични насоки** за изготвяне на ЕО на проекта на ОГПТ е използвано „Ръководство за екологична оценка на планове и програми в България, 2002 г.“.

В съответствие с предмета на плана са ползвани следните специфични методически ръководства:

- **„Strategic Environmental Assessment for Transport”, 2000 г., Европейска конференция на министрите на транспорта**
- **Transport Analysis Guidance – Unit 2.11 Strategic Environmental assessment for Transport Plans and Programmes (IN DRAFT, 2009), Department of Transport, UK (www.webtag.org.uk);**

Ръководството предлага следната **методология** за изготвяне на ЕО за транспортни стратегии и планове в Англия:

В ЕО са изброени нормативните и информационни източници, ползвани при разработването и.



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

Въз основа на направените анализи и оценки на потенциалното въздействие върху околната среда в резултат на реализиране на плана, се предлагат и съответните индикатори за наблюдение и контрол.

Периодичността на измерване на индикаторите ще бъде веднъж годишно, тъй като поради ниската подробност на плана, съответстващата информативност на индикаторите се постига за наблюдение за по-дълъг период от време.

Таблица 36. Индикатори за наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда по време на прилагането на плана

Обект на наблюдение и мониторинг	Индикатори за установяване на въздействие	Ед.мярка	Орган по контрола
Атмосферен въздух	Изменения в количествата на парниковите газове от транспорта (емисии от транспорта)	мг/м ³	ИАОС
	Изменение на КАВ в РОУКАВ (имисии на вредни вещества)	мг/м ³	
Води	Засегнати СОЗ около водни обекти	Бр, площ дка	Басейнови дирекции
	Корекции на реки за целите на транспортната инфраструктура	Дължина, м;	Басейнови дирекции
Земи и почви	Начин на ползване на земите	% отношение	Комисии към ОДЗГ
	Категория и вид на ползване на отчуждените земи за изграждане на транспортни инфраструктурни съоръжения	Категория земя; начин на ползване;	Комисии към ОДЗГ
Ландшафт	Изменение на съотношението на природните към антропогенизираните ландшафти, дължащо се на транспорта	%	РИОСВ, Общини
Флора	Находища и местообитания на защитени растителни видове	Според утвърдената Националната система за мониторинг на биологичното разнообразие	Съответната РИОСВ, ИАОС
	Изменение на видовия състав и доминиращите видове в местообитанията	%	
	Отстранена растителна покривка	м ²	
Фауна	Находища и местообитания на защитени животински видове	Според утвърдената Националната система за мониторинг на биологичното разнообразие	Съответната РИОСВ, ИАОС

Обект на наблюдение и мониторинг	Индикатори за установяване на въздействие	Ед.мярка	Орган по контрола
	Численост на популациите	Бр.	
	Загинали животни в резултат на директен сблъсък с превозни средства	Бр.	
Защитени зони и включени в тях защитени територии	Цялост и кохерентност на зоните Природни местообитания Местообитания на видове Популационни характеристики на видовете	Според утвърдената Националната система за мониторинг на биологичното разнообразие	МОСВ, РИОСВ
	Фрагментирани местообитания	площ, дка и % за ЗЗ и ЗТ	
	Близост на обекти на транспортната инфраструктура до ЗЗ и ЗТ	м;	
Обекти на КИН	Засегнати обекти на НИНКН при строителство на транспортна инфраструктура и съоръжения	Бр;	Национален институт за недвижимо културно наследство Институт по подводна археология
Население и човешко здраве	Нарушения на ХЗЗ за обектите, подлежащи на здравна защита	Бр. нарушени ХЗЗ	Съответна РИОКОЗ, МЗ
	Заболеваемост на населението	Бр.	МЗ, съответните РИОКОЗ
Риск от инциденти	Брой инциденти за отделните видове транспорт, свързани с транспортната инфраструктура	Бр.	НСИ, съответни комисии към МТИТС
Материални активи	Изградени съоръжения с екологично предназначение (пречиствателни съоръжения, съоръжения за придвижване на животни и възстановяване на екологични коридори и др);	Бр.; вид;	МТИТС, съответна РИОСВ
	Състояние на активите на транспортната инфраструктура;	Степен;	МТИТС
Шум	Шумово натоварване в населените места;	dB(A); % спрямо нормата за шум;	ИАОС
	Изградени шумозащитни пояси	Бр;	Съответна РИОСВ и РИОКОЗ

10

Обобщени резултати и заключение

Становищата, получени при консултациите са отразени в ЕО, като в т.10.1. на ЕО същите са описани подробно.

На база обобщените резултати както и на мерките за компенсиране на негативните предполагаеми въздействия върху околната среда, заключението на регистрираните независими експерти, разработили ЕО е следното:

Транспортната инфраструктура, транспортния трафик и човешкия фактор оказват съвместно и непрекъснато въздействие върху околната среда в различен период, в различна степен и различна интензивност.

Независимо от приемането или не на ОГПТ транспортната система ще продължава да се използва в този си вид, като проблемите от остарялата инфраструктура и амортизирания транспортен състав ще се задълбочават и ще увеличават все повече риска за околната среда. Нерешените на време проблеми няма да се решат, а ще се задълбочават и ще ескалират към още по-тежки последици.

Транспортната инфраструктура заема малка площ от територията на страната. Тя не е свързана с конкретни производства ползващи природни или минерални ресурси, не е свързана с генериране на отпадъци, отпадъчни води, промяна в структурата на земната основа в дълбочина. Това са фактори, които при съчетание с добри техники и технологии за осъществяване на строителство и организация на структурите свързани с транспорта ще спомогнат много за редуциране на вече съществуващи проблеми в околната среда имащи връзка с транспорта. При осъвременяване на проектите и идентифицирането на съществуващите проблеми и рискове ще се ограничи в настоящето и намали възможността от повторното им проявяване в едно бъдещо транспортно строителство и експлоатация.

Има много добри практики, приложени в други европейски страни и доказали положителното влияние за ограничаване на отрицателното влияние на транспорта върху околната среда, които могат да се приложат и на територията на България.

В заключение,

ПРИ СПАЗВАНЕ НА ПРЕПОРЪКИТЕ И МЕРКИТЕ ЗАЛОЖЕНИ В НАСТОЯЩАТА ЕО И В СЪОТВЕТНИТЕ ОВОС, ЕО И ОС НА ВСЕКИ ИНДИВИДУАЛЕН ПРОЕКТ, СВЪРЗАН С РЕАЛИЗАЦИЯТА НА ОГПТ ВЪЗДЕЙСТВИЯТА ОТ ТРАНСПОРТА ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА НЯМА ДА ДОВЕДАТ ДО НЕПРИЕМЛИВ РИСК ЗА ОКОЛНАТА СРЕДА И МОГАТ ДА БЪДАТ ОБОБЩЕНИ КАТО НЕЗНАЧИТЕЛНИ.