



European Union
European Fund for Regional Development

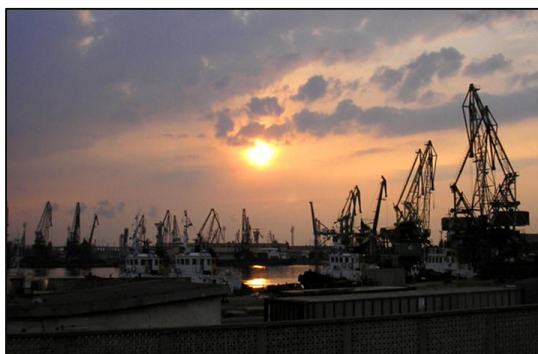


„По- близо, по- близки...“



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)
Декември 2009

AECOM

Изготвен от: Проверен от:

Диана Страка
Ръководител екип от експерти
ОВОС и ЕО

Дейвид Понтефракт
Ръководител екип

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 АЕСОМ Limited (АЕСОМ) 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 АЕСОМ, 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 АЕСОМ.

Съдържание

1	Описание на съдържанието на основните цели на плана и връзката с други съотносими планове и програми.....	4
1.1	Състояние на транспортния сектор в Република България	4
1.1.1	Позицията на България в Европа.....	4
1.1.2	Пътен транспорт	5
1.1.3	Железопътен транспорт.....	7
1.1.4	Воден транспорт	11
1.1.5	Въздушен транспорт.....	16
1.2	Слаби места за сектор „Транспорт“	17
1.2.1	Пътен транспорт	18
1.2.2	Железопътен транспорт.....	19
1.2.3	Воден транспорт	21
1.2.4	Въздушен транспорт.....	23
1.2.5	Интермодален транспорт	24
1.3	Характеристика на плана	24
1.4	Основни цели на плана и идентифицирани приоритетни проекти	27
1.4.1	Цели на ОГПТ.....	27
1.4.2	Индикативен списък на приоритетни проекти	27
1.5	Връзка на плана с други съотносими планове и програми.....	44
1.5.1	Специфични стратегии, планове и програми, отнасящи се за сектор „Транспорт“	44
1.5.2	Други стратегии, планове и програми, имащи връзка с ОГПТ.....	47
2	Текущо състояние на околната среда и евентуално развитие без прилагането на плана.....	52
2.1	Текущо състояние на околната среда.....	52
2.1.1	Климатични фактори	52
2.1.2	Въздух	55
2.1.3	Води.....	56
2.1.3.1	Повърхностни води.....	56
2.1.3.2	Подземни води	62
2.1.4	Геоложка основа	68
2.1.5	Земи и почви.....	70
2.1.6	Ландшафт	74
2.1.7	Биологично разнообразие.....	76
2.1.7.1	Флора	77
2.1.7.2	Фауна.....	86
2.1.7.3	Защитени зони по смисъла на ЗБР (мрежа Натура 2000)	91
2.1.8	Защитени територии по смисъла на ЗЗТ.....	92
2.1.9	Културно-историческо наследство, вкл. архитектурно и археологическо наследство.....	94
2.1.10	Население и човешко здраве	98
2.1.11	Риск от инциденти.....	102
2.1.11.1.	Автомобилен транспорт	102
2.1.11.2.	ЖП транспорт	103
2.1.11.3.	Воден транспорт.....	104
2.1.11.4.	Въздушен транспорт	105
2.1.12	Материални активи	105
2.1.13	Отпадъци	105
2.1.14	Превоз на опасни товари	107
2.1.15	Вредни физични фактори.....	107
2.1.15.1	Шум и вибрации.....	107
2.1.15.2	Електро-магнитни полета	109
2.2	Обобщени изводи за състоянието на околната среда и връзката с транспорта.....	110
3	Характеристика на околната среда за територии, които вероятно ще бъдат значително засегнати	115

3.1	Характеристика на текущото състояние на околната среда за територии, които ОГПТ вероятно ще засегне значително	115
3.1.1	Райони за оценка и управление на качеството на атмосферния въздух ..	115
3.1.2	Санитарно-охранителни зони	116
3.1.3	Геоложка основа	117
3.1.4	Флора и фауна	118
3.1.5	Защитени зони и територии	118
3.1.6	Проблемни участъци за дивите животни в пътната мрежа и приоритетни точки за планиране на дългосрочни мерки за дефрагментация	119
3.1.7	Черноморски охранителни зони	122
3.1.8	Шумово натоварване	123
3.1.9	Обекти на Културно-историческото наследство	123
3.1.10	Хигиенно-защитни зони	124
3.2	Индикиране на основните вероятни отрицателни въздействия.....	124
3.3	Вероятни въздействия върху околната среда по време на строителството и изграждането на транспортната инфраструктура	125
3.3.1	Сухопътен транспорт	125
3.3.2	ЖП транспорт	130
3.3.3	Воден транспорт	131
3.3.4	Въздушен транспорт.....	133
3.3.5	Интермодален транспорт	133
3.4	Вероятни въздействия върху околната среда по време на експлоатацията на транспортната инфраструктура и съоръжения	134
3.4.1	Пътен транспорт	134
3.4.2	ЖП транспорт	138
3.4.3	Воден транспорт	139
3.4.4	Въздушен транспорт.....	141
3.4.5	Интермодален транспорт	143
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	145
5	Цели на опазване на околната среда на национално и международно равнище, имащи отношение към плана.....	150
5.1	Цели на опазване на околната среда на национално равнище, имащи отношение към плана	150
5.2	Цели на опазване на околната среда на международно равнище имащи отношение към плана	153
5.3	Формулиране на цели по опазване на околната среда за ОГПТ	153
6	Вероятни значителни въздействия върху околната среда	155
6.1	Вероятни значителни въздействия върху околната среда	155
6.1.1	Климатични фактори	155
6.1.2	Въздух	162
6.1.3	Води.....	167
6.1.3.1	Повърхностни води	167
6.1.3.2	Подземни води	168
6.1.4	Геоложка основа	169
6.1.5	Земи и почви.....	171
6.1.6	Ландшафт	173
6.1.7	Биологично разнообразие.....	181
6.1.7.1	Флора	181
6.1.7.2	Фауна.....	185
6.1.7.3	Защитени зони по смисъла на ЗБР (мрежа Натура 2000)	194
6.1.8	Защитени територии по смисъла на ЗЗТ.....	199
6.1.9	Културно-историческо наследство, вкл. архитектурно и археологическо наследство.....	202
6.1.10	Население и човешко здраве	203
6.1.11	Риск от инциденти.....	205
6.1.12	Материални активи	208
6.1.13	Отпадъци	211

6.1.14	Превоз на опасни товари	211
6.1.15	Шум и вибрации	212
6.2	Естество и честота на въздействието.....	215
6.3	Обобщени изводи за въздействието.....	221
7	Мерки, предвидени за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно компенсиране на неблагоприятните последици от осъществяването на плана върху околната среда.....	224
	А. Мерки за отразяване в окончателния вариант на ОГПТ	224
	Б. Мерки за съобразяване при разработване на заложените в ОГПТ приоритети.....	225
8	Описание на мотивите за избор на разглежданите алтернативи и на методите на извършване на екологична оценка, включително трудностите при събиране на необходимата за това информация, като технически недостатъци и липса на ноу-хау	229
8.1	Описание на мотивите за избор на разглежданите алтернативи.....	229
8.2	Описание на методите на извършване на екологична оценка и трудностите при събиране на информация	236
8.2.1	Използвани нормативни документи	236
8.2.2	Други източници на информация.....	237
8.2.3	Методи на ЕО	240
8.2.4	Трудности при събиране на информацията.....	242
9	Описание на необходимите мерки във връзка с наблюдението по време на прилагането на плана.....	244
10	Резултати от консултациите по екологичната оценка	247
10.1	Резултати от консултациите по обхвата и съдържанието на ЕО.....	247
10.2	Резултати от консултациите по предварителната ЕО	260
11	Обобщени резултати и заключение.....	262
11.1	Обобщени резултати от екологичната оценка	262
11.2	Заключение.....	265

ПРИЛОЖЕНИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ 1	Разделителна таблица с имената и подписите на експертите, разработили съответните точки на ЕО;
ПРИЛОЖЕНИЕ 2	Копия на удостоверенията на експертите, разработили ЕО;
ПРИЛОЖЕНИЕ 3	Писмени декларации за независимост на експертите, разработили ЕО;
ПРИЛОЖЕНИЕ 4	Копия на получените писмени становища по обхвата и съдържанието на ЕО;
ПРИЛОЖЕНИЕ 5	Карти - схеми;
ПРИЛОЖЕНИЕ 6	Нетехническо резюме (самостоятелно);

Въведение

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 Natura 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.

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

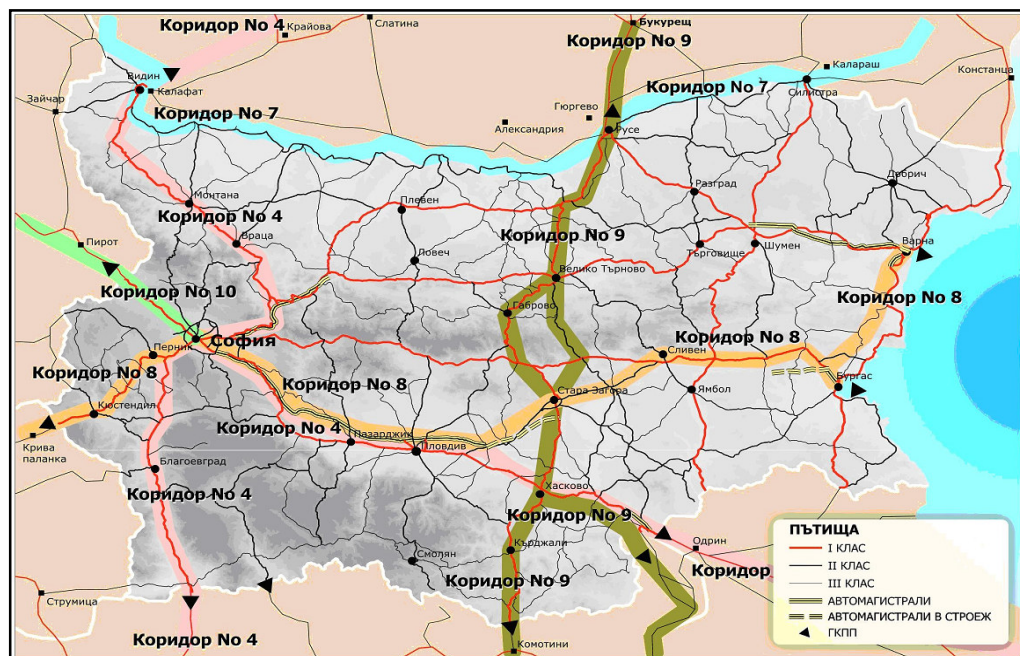
Описание на съдържанието на основните цели на плана и връзката с други съотносими планове и програми

1.1 Състояние на транспортния сектор в Република България

Позицията на България в Европа

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.

- **Коридор 4:** Германия - Турция: Дрезден / Нюрнберг – Прага – Виена / Братислава – Будапеща – Арад – Букурещ – Констанца / Крайова – София – Солун / Пловдив – Истанбул;
- **Коридор 7:** Река Дунав;
- **Коридор 8:** Италия – Българския бряг: Бари / Бриндизи – Дуреш / Вльора – Тирана – Кафасан – Скопие – София – Пловдив – Бургас / Варна;
 - + пътната връзка Орменион – Свиленград – Бургас, осигуряващ връзка с Коридори 4, 9, и Транс Европейската транспортна мрежа;
 - + Бяла / Горна Оряховица – Плевен – София, осигуряващ връзка с Коридори 4 и 9;
 - + Кафасан – Капстиче / Кристалопиги, осигуряващ връзка с Транс Европейската транспортна мрежа;
- **Коридор 9:** Финландия – Русия – Румъния – България - Гърция: Хелзинки – Санкт Петербург – Москва / Псков – Киев – Любасевка – Чисинау - Букурещ – Димитровград – Александруполис;
 - Клон А: Одеса - Любасевка / Разделна;
 - Клон Б: Киев – Минск – Вилнюс – Клайпеда / Калининград;
- **Коридор 10:** Австрия - Гърция: Залцбург – Любляна – Загреб – Белград – Ниш – Скопие – Велес – Солун;
 - Клон В: Ниш - София (Димитровград – Истанбул през Коридор 4)



Фигура 1. Европейски транспортни коридори (TEN-T)

Има 6 главни външни наземни транспортни връзки със съседните страни при Русе (за Румъния), Гюешево (за Македония), 2 гранични пункта близо до Свиленград (за Турция и Гърция), Калотина (за Сърбия) и Кулата (за Гърция). Новият мост на река Дунав при Видин (за Румъния) трябва да бъде завършен през 2010г. Няма никаква железопътна връзка с Република Македония.

Следните български железни пътища са включени в Европейската Спогодба за Важните Международни Комбинирани Транспортни Линии и Съответните Инсталации. (AGTC):

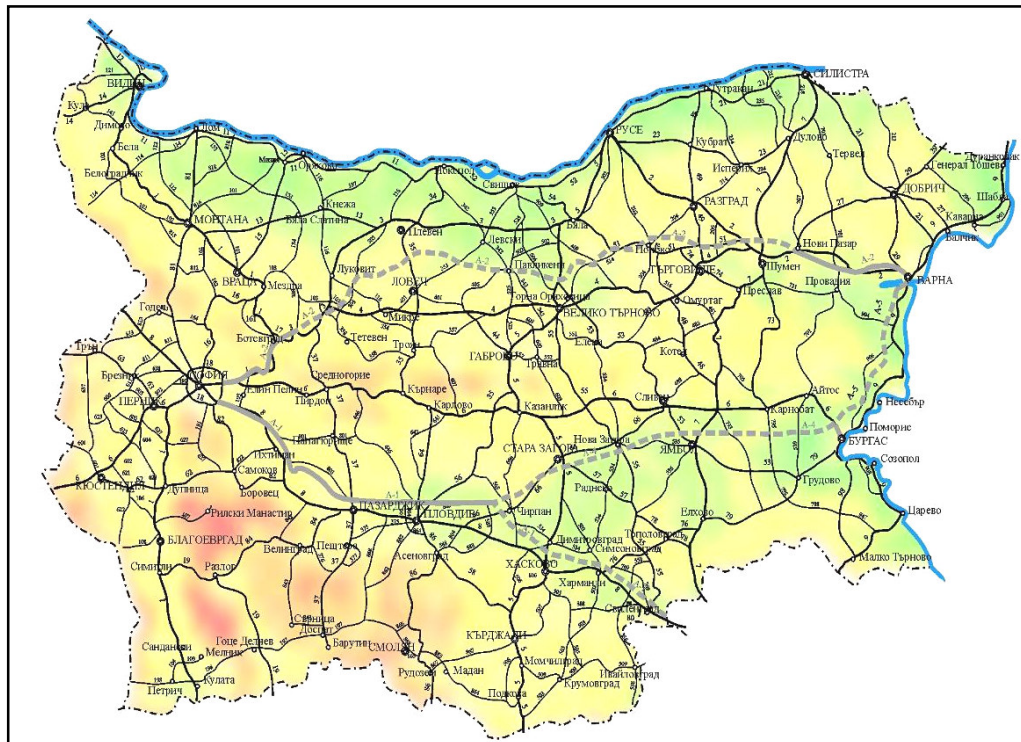
- Русе-Горна Оряховица-Дъбово-Димитровград;
- София-Мездра- Горна Оряховица-Каспичан-Варна;
- Драгоман-София-Пловдив- Димитровград-Свиленград;
- Пловдив-Зимница-Карнобат-Бургас;
- Видин-София – Международен Коридор 4 и част от Европейския приоритетен проект; и
- София-Кулата (за Гърция) – Международен Коридор 4 и Европейския приоритетен проект.

Пътен транспорт

Пътищата са републикански и местни.

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.



Фигура 2. Републиканска пътна мрежа в България

A. Стратегически вътрешни пътни връзки

Стратегическата магистрална мрежа в България е планирана да обхваща шест главни маршрута:

A1 Магистрала “Тракия” е част от Трансевропейските Транспортни Коридори No. IV, VIII и X и е разположена по направление София – Бургас, минава през Пловдив,

Стара Загора, и Карнобат. Автомагистралата не е завършена; има непостроен участък между Стара Загора и Карнобат. От общо изпълнената дължина от 446 km, 245 km е в експлоатация.

А2 Магистрала “Хемус”. Когато бъде завършена, тя ще свързва София и Варна, минавайки през Велико Търново и Шумен. Планираната дължина на автомагистралата е 456 km. Два участъка са в експлоатация понастоящем - от София до Ябланица и от Шумен до Варна. Тези части са с обща дължина от 160 km, което е 35% от планираната дължина.

А3 Магистрала “Марица” е част от Трансевропейските Транспортни Коридори No. IV, IX и X, свързваща А1 с турската граница близо до Чирпан, и с гръцката граница близо до Свиленград. Тя има планирана дължина от 117 km, но само участъкът между Любимец и Свиленград (40 km) е завършен.

А4 Магистрала “Черно море” е част от Трансевропейски Транспортен Коридор No. VIII, минаващ от Бургас до Варна по дължината на Черноморския бряг, свързвайки магистрала Хемус и Тракия. Тя има планирана дължина от 102 km, но само 8 km са в експлоатация в момента.

А5 Магистрала “Люлин” ще бъде част от Трансевропейските Транспортни Коридори No. IV и VIII и ще минава през Перник, за да свърже северния край на А6 със западната част на околновръстния път на София. Нейната планирана дължина е 19 km и автомагистралата в момента е в строителство.

А6 Магистрала “Струма” е част от Трансевропейския Транспортен Коридор No. IV, преминаващ от София до гръцката граница при Кулата. Когато бъде завършена, тя ще бъде с дължина 156 km. Само северният участък между Даскалово и Долна Диканя с обща дължина от 19 km е в експлоатация в момента.

Б. Стратегически външни пътни връзки

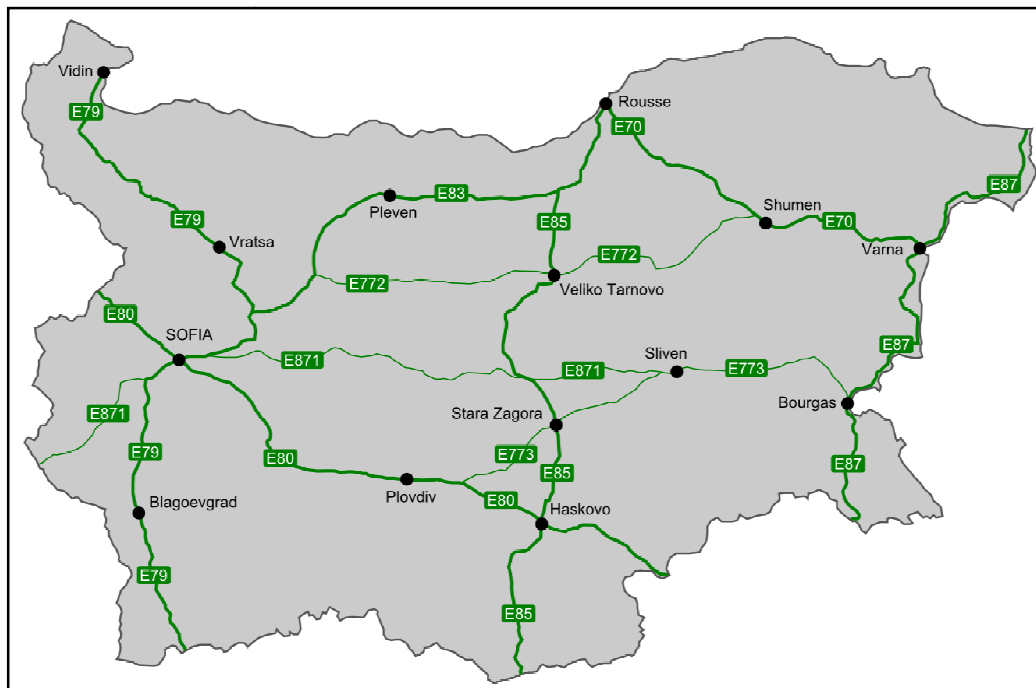
България граничи на запад със Сърбия и Македония, на юг с Гърция и Турция, на изток с Черно море и на север с Румъния. В резултат, България е транзитна страна за много Трансевропейски връзки. Пет от десетте Европейски Коридори (Е-пътища) преминават през територията на България. Тяхната обща дължина е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

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

Местоположението на съществуващите участъци съвпада с направленията, по които е концентриран най-тежният пътен трафик в България. Главният кръстопът, в който се събират всички направления е София – столицата на България. Градът има обходен път за транзитен трафик, обхващащ национални пътища с номера: 1, 8 и 18. Покритието на магистралите и пътищата с четири или три платна в България е много неравномерно. Посоките Изток-Запад обикновено са по-добре развити от тези, пресичащи страната от Север на Юг. Услугите в периферията са незадоволителни, а именно по южната граница, покрай река Дунав, и тези, които се намират между Трансевропейските Транспортни Коридори IV, VIII и IX.

В. Е – пътища

Международната Е-пътна мрежа е системата за номериране на пътищата в Европа, разработена от Икономическата Комисия на ОН за Европа.



Фигура 3. Е-пътна мрежа в България

Дължината на всички участъци от Е-пътищата в България е приблизително 2,400 km, което представлява 12.4% от общата дължина на Републиканските пътища.

Таблица 1. Състояние на българската Национална пътна мрежа (2007г.)

Клас път	Дължина (km)	Добри (%)	Средни (%)	Лоши (%)
Автомагистрала	394	82.7	13.6	3.7
Клас I	2,969	56.7	20.3	23
Клас II	3,989	42.4	28.6	29
Клас III	11,475	29.1	32.5	38.4
Общо (Средно)	18,827	37.4	29.4	33.2

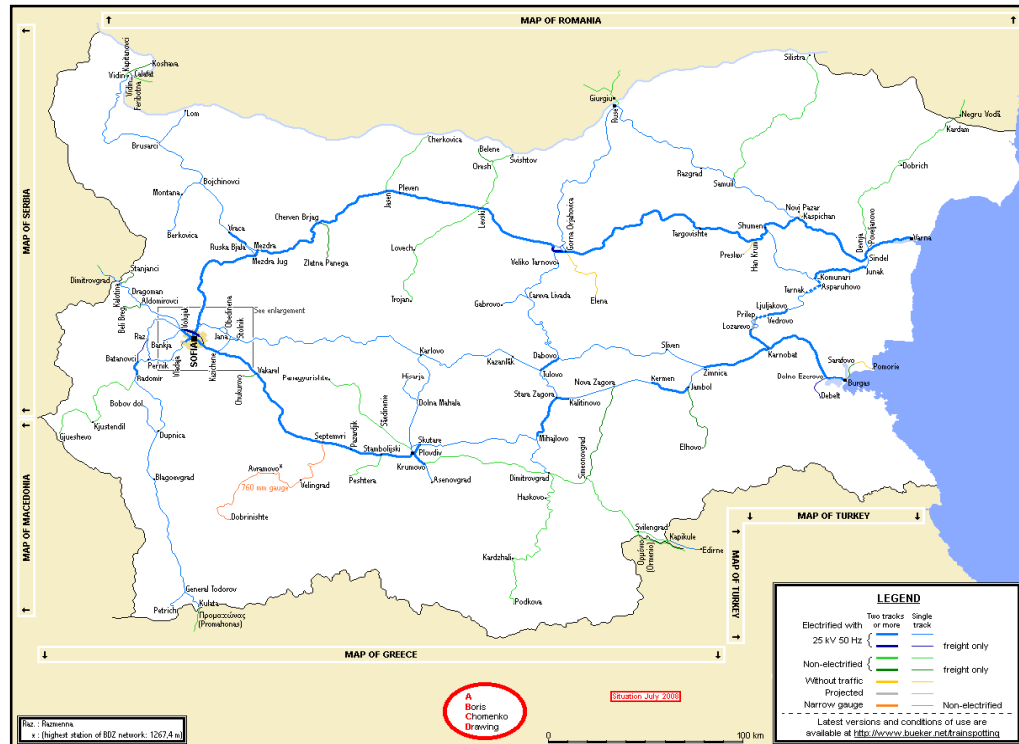
Забележка: около 18,000 km от местните пътища не са включени.

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.

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.

Железопътната мрежа в страната е добре развита и обхваща всички значими региони. По географски и исторически причини, главните железопътни линии на страна са ориентирани в посока Изток-Запад.



Фигура 4. Българска железопътна мрежа 2008г.

Източник: <http://www.bueker.net/влакpotting/map.php?file=карти/България/България.gif>

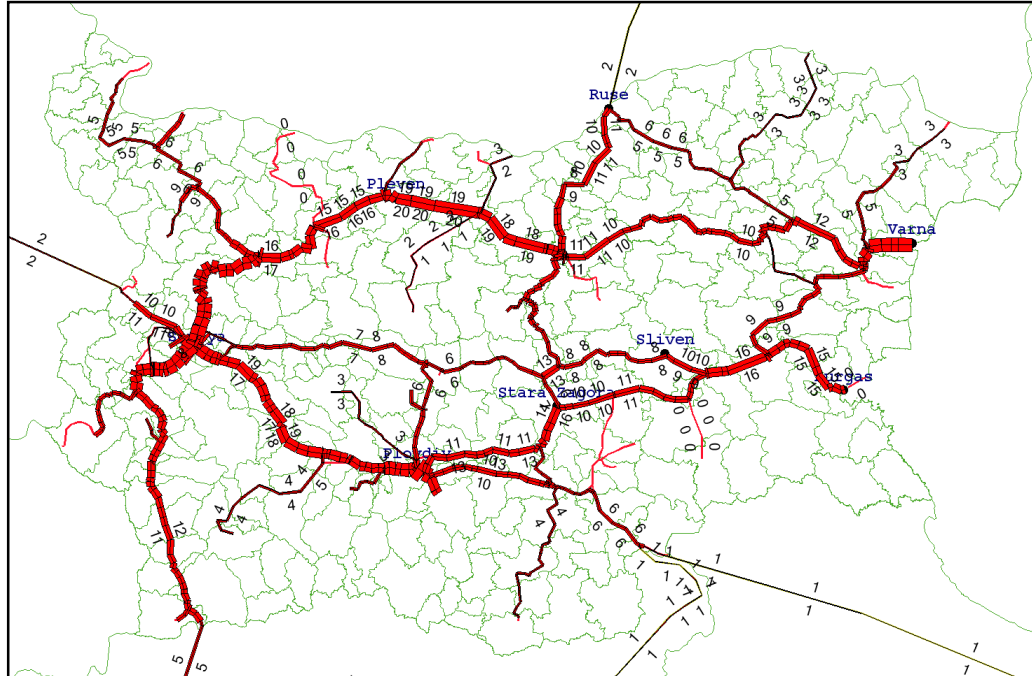
А. Главни маршрути

Девет главни линии представляват 63% от българската железопътна мрежа и са отворени както за товарен, така и за пътнически трафик. Ключовите маршрути са София - Варна през Горна Оряховица, който е с двойна линия по цялата си дължина, и София - Бургас, където линиите са основно двойни, въпреки че има значителна дължина единични линии. Седем други линии до международните граници са от стратегическа важност, въпреки че са единични и са смесица от електрифицирани и неелектрифицирани линии.

Честотата на услугите не е особено интензивна. Броят на влаковете, пресичащи международните граници е особено малък, независимо от факта, че тези маршрути често са приоритетни за подновяване.

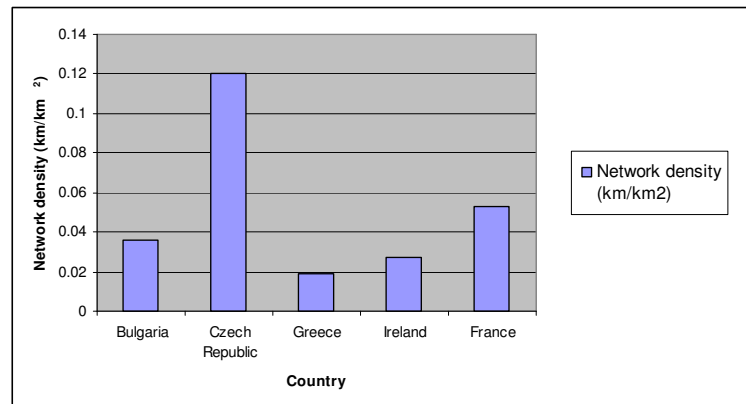
Б. Второстепенни маршрути

Те обхващат 34 линии съставляващи до 37% от железопътната мрежа, и са смесица от разклони на линии, а също и по-бавни свързващи маршрути, които могат да извършват разнообразни функции. Най-натоварените маршрути са по линиите около София, с 25 услуги във всяко направление дневно по коридори Север-Изток – Юг-Запад на града. Други ключови маршрути са тези около Варна и Пловдив.



Забележка: Линиите с '0' представят само товарни маршрути

Фигура 5. Брой на дневните пътнически услуги по БДЖ в една посока (юли 2008г.)



Фигура 6. Гъстота на мрежата (km/km²) на избрани страни от ЕС

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. Международни връзки

България граничи с пет страни и с по-далечни дестинации, достъпни от пристанищата във Варна и Бургас на Черно море. Така транзитните потоци става важен пазарен фокус, особено за товари, а с местоположението си на Югоизточните Балкани, България заема стратегическа позиция в бъдещата "Европейска" железопътна мрежа. Общият международен железопътен капацитет се диктува от броя на пресечните точки, от които има само една или две във всяка страна. На територията на страната тези линии са единични и в по-голямата си част - неелектрифицирани. Този факт ограничава възможностите на българската международна мрежа.

Г. Европейски железопътни коридори

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

Местоположението на България в Югоизточния ъгъл на Европа на границата с Азия означава, че тя е във фокуса на пет Трансевропейски Транспортни Коридора: IV, VII, VIII, IX, и X. Това изключително подчертава важноста на трите маршрута в България: линии до Черноморските пристанища Варна и Бургас, и до земната граница, преминаваща в Турция и по-нататък - до Истанбул. За успеха на тези маршрути се изисква съвместна оперативна работа на всички страни по направление на маршрутите.

Коридор X е ключов за България, тъй като минава през страни от бивша Югославия, но беше силно разрушен по време на войните през 1990-те години, което доведе до значителни транспортни загуби. Последвалото политическо разделяне налага железопътните оператори да се борят с увеличените гранични преминавания и митнически забавяния. Независимо от това, маршрутът има много повече резервен капацитет от другия коридор към Югоизточна Европа, Коридор IV, въпреки че не е облагодетелстван да бъде изцяло в ЕС както Коридор IV.

Въпреки че не е железопътен маршрут, река Дунав е стратегически транспортен коридор и пристанище Русе е важна разтоварна точка на стоки за други части на България.

Трансевропейски приоритетни оси

Трансевропейските Транспортни мрежи (TENs) са инфраструктурно приспособление, използвано за развитие на вътрешния пазар на ЕС и засилване на икономическите и социални отношения по устойчив модел. Такова развитие изисква вътрешна оперативност между националните мрежи.

От разнообразните железопътни, пътни, въздушни и водни транспортни коридори в Европа обаче, само 30 са приоритетни. Приоритет 22 е железопътната ос до пристанище Пирея в Гърция от Централна Европа, а ключов участък от нея е маршрутът Север-Юг през София от румънската граница при Видин до Кулата.

Д. Железопътна инфраструктура

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 сигнализацията системи.

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

Надеждност на инфраструктурата

Извършването на влакови услуги се определя от потенциалните възможности на мрежата и услугите на доставчиците, и надеждност на прилаганите системи. Главните причини за закъсненията включват:

Въвеждането на временни ограничения на скоростта, които на свой ред отразяват състоянието на линията, стрелките, преминаването и инфраструктурата;

Дефекти по веригата; и

Сривове в системите за сигнализация и контрол.

Най-значимите забавяния са причинени от аварии в инфраструктурните компоненти и дългосрочното деградиране на съоръженията. По-специално, инфраструктурните аварии включват повредени траверси, нарушаване на железния път, липса на релси или лош дренаж на настилката.

Днес около 75% от мрежата е с ограничения на скоростта или други оперативни ограничения (включително теглото).

Безопасност

През 2007 г. и 2008 г. имаше големи инциденти, резултиращи в смъртни случаи. Повечето инциденти са технически, причинени от повреда на подвижния състав или провиснали кабели.

През последните пет години железопътният сектор постигна значително развитие относно организацията на безопасността. Създаването на Национална Организация за Безопасност осигурява система за обща съвместна работа с други отговарящи министерства, по-специално МВР.

Сигнализация и телекомуникации

По-голяма част от сигнализацията, използвана по българските железни пътища е инсталирана между 1965 и 1985г. и сега бързо върви към изчерпване на своя живот.

Що се отнася до телекомуникациите, радио системите са налични в 400 локомотива и електрически мотриси (ЕМУ) и съвременна комуникация може да се осъществи на повече от 2,500 km от линията

Електрификация

В сравнение с другите Европейски мрежи, много висок процент от системата е електрифицирана. Гъстотата на електрифицираните маршрути в България дава на железопътния транспорт преимущество над конкурентните системи по отношение на устойчивостта и CO₂ емисиите.

Гари и товарни депа

Българската железопътна мрежа се характеризира с относително висока гъстота на гари, разположени в страната. Има 370 смесени гари, предоставящи пътнически и товарни услуги. Значителен обем от съоръженията са в лошо състояние.

Контейнерни терминали

Основните съоръжения за национални и международни контейнерни товари бяха създадени през 1970-те и 1980-те години. Най-често срещаната технология за тогавашния период е транспортирането на автомобили чрез Многотонажни Контейнери (МТК), което обяснява специализацията на машиностроителните заводи предимно в производството на такива контейнери. Поради огромния спад на използването на автомобилните контейнери от началото на 1990-те съществуващите терминали не се поддържат и използват максимално.

Парк от пътнически железопътни превозни средства

Локомотивите, произведени в края на 70-те години са гръбнакът на пътническия и товарен трафик в България, поради тяхната доказана надеждност и липса на налично финансиране за тяхната подмяна. Поради изключителното им износване обаче и от съображения за безопасност, тяхната максимална скорост е редуцирана до 100 km/h.

Преди две години БДЖ започна да внася нови Сименс пътнически влакове, които съставят парк от 25 електрически мотриси, извършващи 130 местни услуги в регионите София и Пловдив.

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.

Пристанище Бургас

Пристанище Бургас се състои от четири главни терминала:

Терминал Запад

Терминалът е построен преди 30 години. Конструкциите на кея са в задоволително състояние. Контейнерният двор е ограничен по площ и е далече от кейовете. Подредбата не е ефективна. Оборудването е остаряло и е недостатъчно за оперативните изисквания. Процентите на обработка на товарите са ниски.

Терминал Изток

Терминал Изток е съоръжение предимно за насипни товари. Експлоатира се от почти 100 години и дълбочините около него са ограничени. Това ограничава размера на плавателните съдове и обмена на карго стоки. Общо, оборудването на този терминал е много старо и с ограничен капацитет. Процентите на обработка на товарите са ниски.

Насипен Товарен Терминал

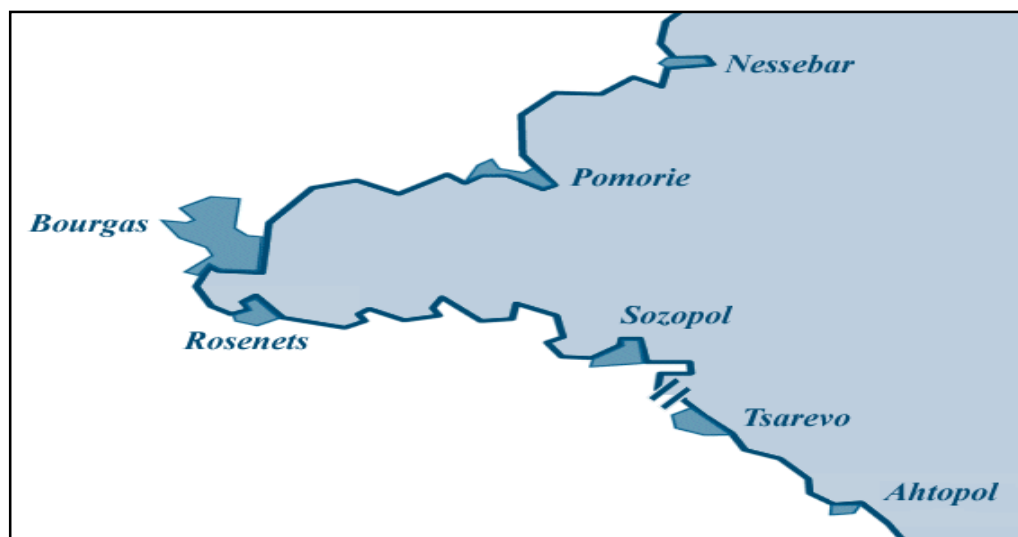
Инфраструктурата на терминала е на 40 години, с ограничения за натоварване. Пристанището е недостатъчно дълбоко, което ограничава капацитета.

Терминал 2А

Терминал 2А е нов товарен терминал за насипни материали. Инфраструктурата на терминала е на 4 години и е в много добро състояние.

Други пристанища и терминали към Пристанищна Администрация Бургас

Агенция Пристанищна Администрация Бургас също отговаря за всички други пристанища и терминали по южния участък на Черноморския бряг, между Нос Емине и българо-турската граница.



Фигура 7. Черноморски пристанища под управлението на Пристанищна Администрацията Бургас

По-голяма част от инфраструктурата на терминалните сгради и оборудване са остарели и с недостатъчен капацитет.

Други малки пристанища към Пристанищна Администрация Бургас са:

- Риболовно Пристанище Бургас – 21,700 m² – течни и основни товари;
- Български корабен южен кей – 120,000 m² – скрап и основни товари;
- Пристанище KRZ – Бургас – 49,315 m² - течни и основни товари;
- Пристанище Трансстрой - 6,500 m² – течни храни, пощенски и основни товари.

Риболовните и яхтени пристанища под юрисдикцията на Пристанищна Администрация Бургас са:

- Риболовно и яхтено пристанище Созопол;
- Риболовно пристанище Бургас;
- Риболовно пристанище и Национална яхтена база Несебър;
- Яхтено пристанище Дюни; и
- Яхтено пристанище-Диневи.

Пристанище Варна

Пристанището се състои предимно от Варна Изток и Варна Запад.

Варна Изток

Варна Изток се състои от комбинирани терминали, включително за насипни материали, за контейнери и пътнически.

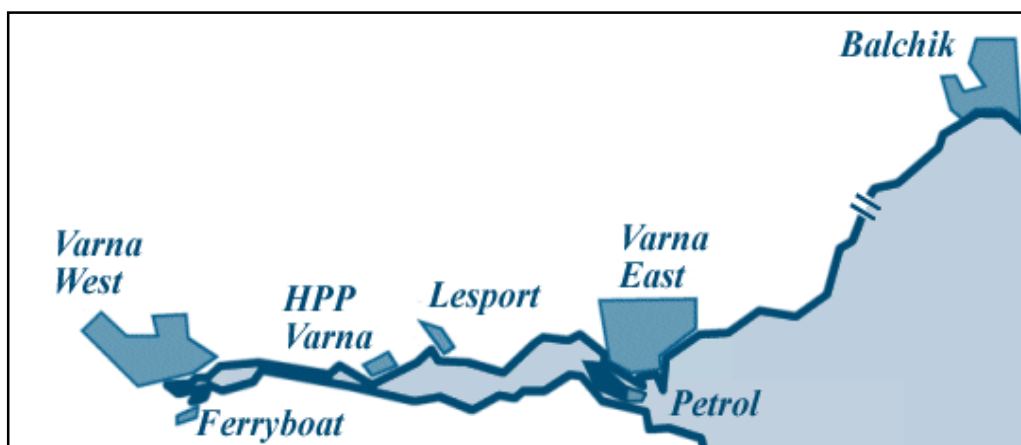
Инфраструктурата на терминал Варна Изток за контейнери, Товарене/Разтоварване на ремаркета (Ro-Ro) и пътници е от над 100 години. Ограничените водни дълбочини и дължина на кея ограничава терминалния капацитет. Инфраструктурата на терминала за зърно е на 43-58 години. Сградите и настилките са остарели. Контейнерният двор е ограничен по площ и капацитет.

Варна Запад

Варна Запад се състои от комплекс от по-съвременни терминали, включително за сухи насипни материали, течни, натрошени насипни материали и контейнери.

Инфраструктурата на терминала е на 28-36 години и в сравнително задоволително състояние. Понтонните кейове имат ограничена дълбочина. Размерите на плавателните съдове също са ограничени откъм дълбочината на канала за акостиране (-10.6 м). Контейнерната площ е ограничена.

Агенция Пристанищна Администрация Варна отговаря също за всички други пристанища и терминали в околността на Варна и по Черноморския бряг между българо-румънската граница и нос Емине.



Фигура 8. Черноморски пристанища под управлението на Агенция Пристанищна Администрация Варна

Като цяло инфраструктурата на сградите и оборудването са остарели и с ограничен капацитет.

Малки пристанища под контрола на Пристанище Варна са:

Одесос РВМ – 43,625 m² – основни товари, насипни товари и контейнери; и
РChMV - 37,459 m² - основни товари, насипни товари и контейнери.

Много рибни и яхтени пристанища също са под юрисдикцията на Пристанищна Администрация Варна. Те включват Балчик, Лотос, Златни пясъци, Хидродинамик и Бяла.

Специализирани пристанища/терминали под юрисдикцията на Пристанищна Администрация Варна са:

Материално техническа база на “STF” – 92,257 m² – ремонтна база за земекопни, потопни, кранови и теглителни машини;

Пристанище Булиярд - 97,634 m² – строителство и ремонт на кораби;

MTG Долфин – 24,000 m² - строителство и ремонт на кораби;

Кей на “РChMV” – 1,194 m² – химическо почистване, нефтени разливи и третиране на твърди и течни отпадъци;

Пристанище на KRZ “Одесос” - 292,075 m² - строителство and ремонт на плаващо оборудване; и

“Марианопол” – 16,432 m² - строителство и ремонт на плаващо оборудване, а също и метали за скрап.

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.

Пристанище Русе

Пристанище Русе се състои от два главни товарни терминала, Изток и Запад и един пътнически терминал, разположен в Русе Център.

Русе Изток е мултицелеви – за насипни и основни товари и Ro/Ro терминал.

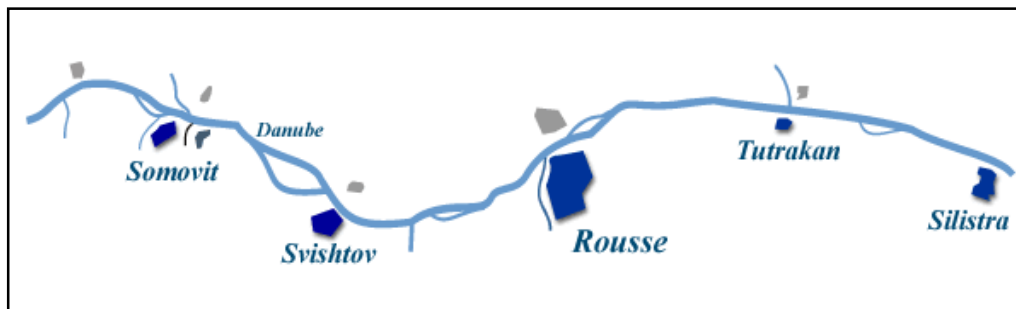
Основната инфраструктура на кея е много стара. Дълбочината по продължение на кейове 1-12 е ограничена. Оборудването е остаряло и е с ограничен капацитет. Ro/Ro рампата е в добро състояние.

Русе Запад е мултицелеви товарен терминал за насипни и основни товари.

Основната инфраструктура на кея е много стара. Оборудването е главно остаряло и с ограничен капацитет. Процентите на обработка на кargo товари са ниски.

Русе Център е предназначен главно за пътнически услуги.

Агенция Пристанищна Администрация Русе отговаря също за всички други български пристанища и терминал по протежението на Източния участък на река Дунав.



Фигура 9. Дунавски пристанища под управлението на Пристанищна Администрация Русе

Основни характеристики на допълнителните пристанища са описани по-долу.

Силистра – предназначено главно за пътнически услуги. То поддържа редовната пътническа линия Силистра - Рени (Украйна). Общата пристанищна площ е 16,320m². 2 понтонни услуги се осигуряват, подходящи за пътническите кораби. Максималната дълбочина е 2.6m

Тутракан – специализирано за насипни и основни товари. Общата пристанищна площ е 4,323m². Оперира се от 1 кран с повдигателен капацитет от 5t. Покритата складова площ е 3,500m². Има 1 понтон, който обслужва търговските и пътнически кораби.

Свищов – мултицелеви товарен и пътнически терминал. Общата пристанищна площ е 317,830m². Съоръжението предоставя технически ремонтни работи и депо за контейнери.

Сомовит – мултицелеви терминал. Общата пристанищна площ е 28,300m². 2 кея се използват за товарно обслужване и 1 за понтонни услуги. Пристанището е подходящо за насипни и основни товари. Оперира се от 5 крана с повдигателен капацитет от 5 т.

В допълнение, има много малки товарни терминали/пристанища под контрола на Пристанищна Администрация Русе. Те включват:

Поларис 8 – 22,900 m² – Специализирано за основни и насипни товари;

Лесил – 26,600 m² - Специализирано за основни и насипни товари;

Русе Петролиум Комплекс Арбис – 17,774 m² – Специализирано в работа с нефтени продукти и зареждане на корабите с гориво.

Булмаркет – 42,645 m² – Специализирано в насипни, основни и нефтени продукти.

Дунав Дрегинг Парк – 219,394 m² – Специализирано в основни и насипни товари.

Терминал Свилозе Свищов – 17,863 m² – Специализирано в основни и насипни товари.

НРР Свилоза – 17,713 m² - Специализирано в основни и насипни товари.

Петрол Сомовит – 40,000 m² – Специализирано в работа с нефтени продукти и зареждане на корабите с гориво.

Русе – Свободна митническа зона - 31,600 m² – Специализирано за работа с нефтени продукти.

Белене – Специализирано в основни и насипни товари.

Никопол – 2,200 m² – Специализирано в пътнически услуги

Две специализирани пристанища/терминали също са под юрисдикцията на Пристанищна Администрация Русе.

SMDR (Проучване и Поддръжка на река Дунав) – Специализирано в ремонт на кораби поддръжка драгирането на река Дунав.

Корабостроителница Русе – Специализирана в поддръжка на корабите.

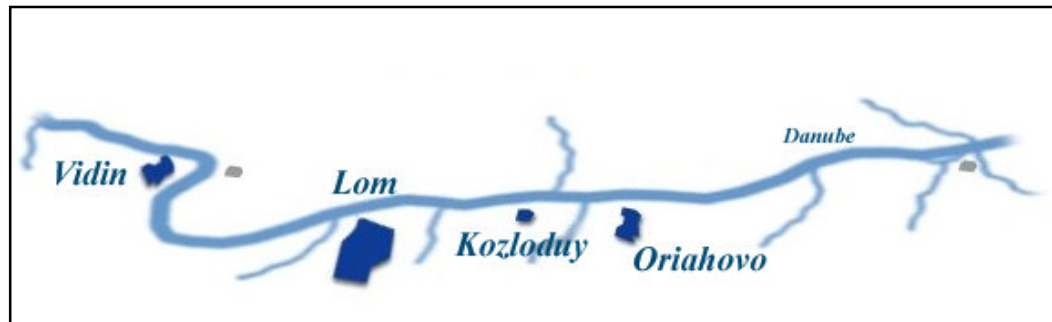
Пристанище Лом

Пристанище Лом работи с насипни и основни товари.

Производителността на пристанищното през 2007 е пресметната от опериращата пристанището компания на 1.5mt (данни се отнасят само за терминали в гр Лом).

Инфраструктурата на терминала е много стара, като по време на наводнението през 2006г. докът беше потопен изцяло. Доковите стени изискват ремонт. Сградите и настилките се нуждаят от ремонт. Пътищата за достъп са в много лошо състояние.

Агенция Пристанищна Администрация Лом отговаря също за всички други български пристанища и терминали по протежение на Западния участък на река Дунав.



Фигура 10. Дунавски пристанища под контрола на Пристанищна Администрация Лом

Главните характеристики на допълнителните към главните пристанища са описани по-долу:

Оряхово - 14,590 m² – мултицелеви оперативни работи

Видин Център - 18,642 m² - пътнически услуги

Видин Юг - 48,000 m² – насипни и основни товари

Видин Север – 101,617 m² - насипни и основни товари

Фериботен комплекс – 2,920 m² - ro/ro услуги.

Агенция Пристанищна Администрация Лом отговаря също за много допълнителни малки товарни терминали/пристанища:

Ro/Ro CO MAT Видин – Специализирано за работи с Рол Он – Рол Оф товари.

Фериботен комплекс, Оряхово – Специализиран за работа с Рол Он – Рол Оф и извършване на пътнически услуги

Екопетролиъм, Видин - Специализирани за работа с нефтени продукти.

Дунав Дредж парк “Дуним”, Козлодуй – Специализиран за работа с насипни продукти като: въглища, клинкер и изкуствени торове.

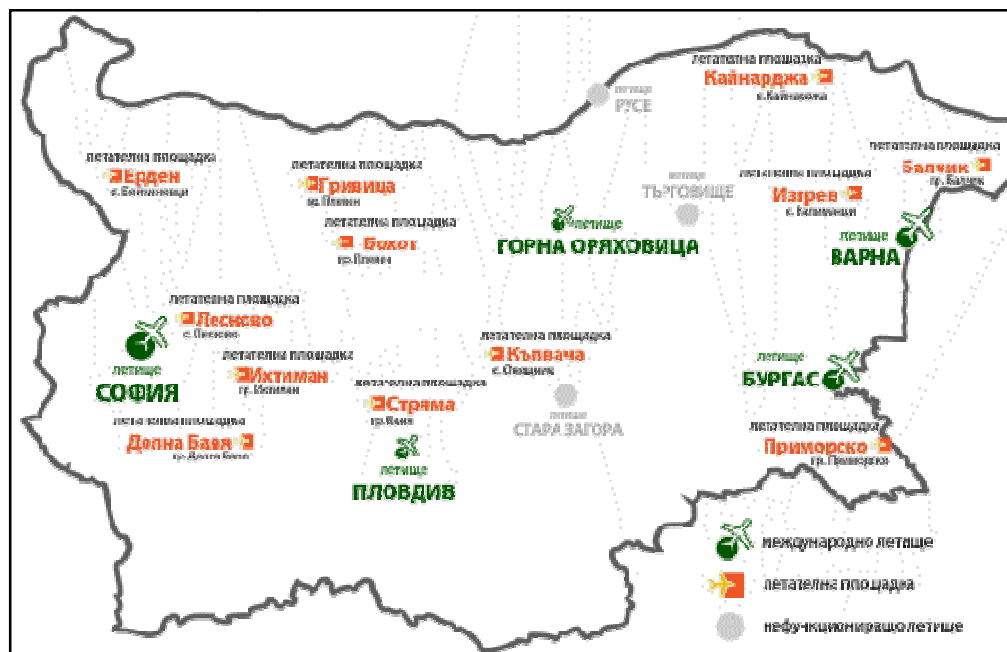
Дунав Дредж парк “Бадин”, Видин – Специализиран за работа с насипни продукти и основни товари.

Безмитна зона, Видин - Специализирана за услуги, свързани със зареждане на корабите с гориво.

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.

Летище София

Летище София е 100% държавна собственост на МТИТС.

В резултат на Генералния план за летището, изготвен в края на 90^{-те} години на XX век беше разработен проект на нов терминал 2, открит в края на 2006г.

Терминалът осигурява високо ниво на обслужване на клиентите - до 2,000 пътници в пиковите часове.

Съществуващият Терминал 1 беше разширяван и подобряван многократно, но подложен на основно подновяване през 2000. Днес Терминал 1 е с тенденция да бъде използван от нискотарифните авиолинии, докато Терминал 2 може да обслужва традиционните редовни авиолинии.

Сегашното товарно транспортно съоръжение на Компания Летище София е на около 20 години.

Летище Варна

Генералният план за летище Варна е одобрен от МТИТС през 2008г.

Летище Варна в момента има два терминала за пътници. Терминал 1 беше построен през 1972г. и впоследствие е подновяван и разширяван многократно. Главните постройки на терминала са в сравнително добро състояние и добре поддържани от концесионера.

През натоварените летни месеци има недостатъчен капацитет на летищния терминал водещ до опашки, задръствания и лошо ниво на обслужване на пътниците.

Товарните обеми на летище Варна са понастоящем много ниски и в момента не се предвижда никакво товарно транспортно съоръжение. Генералният план на концесионера посочва, че това положение ще продължава поне до 2015г. Тогава се предвижда товарното транспортно съоръжение да бъде построено на изток от съществуващия Терминал 1.

Летище Бургас

Генералният план на летище Бургас е одобрен от МТИТС през 2008г.

Летище Бургас има два пътнически терминала непосредствено един до друг; единият предназначен за заминаване, а другият - за пристигане. Двете сгради - за пристигане и заминаване са със строго ограничен капацитет. Сградата за пристигане е проектирана с капацитет от 800 пътници на час, като потоците през летните пикове надвишават 1,500 пътници на час. Проектният капацитет на сградата за заминаване е 700 пътници на час, но потоците през летните пикове могат да надвишат 1,200 пътници на час.

Товарните съоръжения на летище Бургас са понастоящем остарели - товаренето не играе главна роля на летището. Плановете на концесионера са да изгради нови товарни съоръжения и връзки с плаца на северозападната част на летището, давайки възможност за транспортиране на 5,000 тона товари на година.

Летище Пловдив

Летището понастоящем е специализирано за извършване на обслужващи чартърни полети за българските планински ски курорти. Летище Пловдив също работи като отвеждащо летище за София, когато летище София е затворено поради лоши метеорологични условия/лоша видимост.

По отношение на пистов капацитет летище Пловдив има достатъчен капацитет в дългосрочен план.

С обявения оперативен капацитет от 150 пътници на час на летище Пловдив, при зимните пикове в пътническите обеми водят до влошаване качеството на обслужването.

Има планове за подобряване на летището, изграждане на нов терминал, с възможности за обслужване на 500,000 пътници на година, близо до съществуващия терминал.

Летище Горна Оряховица

Летището е изградено 1925г. като оперираше главно във военната област.

Летище Горна Оряховица е 100% държавна собственост на МТИТС, като собствеността е прехвърлена от Министерство на отбраната през 2007г.

Летища Търговище, Русе и Стара Загора

Тези три оперативно неработещи летища са с остарели съоръженията, в резултат от липсата на поддръжка. Сградите на Терминала, където съществуват такива, са остарели и частично разрушени. Летищните писти за излитане, отвеждащите писти и плацовете са в лошо състояние и имат нужда от ремонт, тъй като има участъци с пукнатини.

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.

Пътен транспорт

Таблица 2. Слабости и пропуски в автомобилния транспорт, които трябва да бъдат преодолени

№.	Управление и правила (УП)
1	Недостатъчни финансови средства за настоящо и планирано строителство, ремонт и поддръжка на пътната инфраструктура
2	Изключително дълъг времеви интервал между подготовката и реализацията на проектите за изграждане на пътна инфраструктура
3	Липса на внедрени съвременни методи, процеси и технологии за поддръжка на пътищата
4	Липса на организация и планиране за поддръжка на автомагистралните връзки, пътните възли и конструкциите
5	Липса на координация и връзки между съществуващите научни институти и институциите отговорни за изграждането, експлоатацията и поддържането на пътната инфраструктура.
6	Липса на мотиви и стимули за работа на добре обучени и висококвалифицирани специалисти за работа в сферата на планирането, проектирането, изграждането и поддържането на пътната инфраструктура
7	Остаряло оборудване, машини и съоръжения за строителство и поддръжка на автомагистралите и останалите обекти на пътната инфраструктура
8	Липса на интегрирана система за организация на трафика и въвеждане на интелигентни транспортни системи - едновременно оповестяване на всички служби за помощ и аварии, мониторинг на движението по автомагистралите и останалите пътища или отделни съоръжения, като тунели, мостове и др
9	Липса на утвърдена система и методика за йерархичността на пътищата .
10	Високият брой инциденти е резултат не само на незадоволителното състояние на пътната инфраструктура, но и на лошата организация на контрола и информираността по пътищата
11	Липса на специализирани товарни автомобили, което е особено важно за контейнерния и интермодален транспорт

№.	Инфраструктура (И)
1	Недовършена основна автомагистрална мрежа за осигуряване на качествени, високоскоростни връзки между България и съседните страни и между главните населени центрове в България
2	Незадоволително състояние на съществуващата инфраструктура, което не отговаря на съответните условия за непрекъснат, удобен и безопасен транспорт
3	Изключително лошо състояние на пътната настилка по третокласната пътна мрежа, голяма част от която не е ремонтирана повече от 20 години. Тези пътища са от голяма важност за общините и връзките между различните региони
4	Голям брой пътни участъци с нива на трафик близки до пълния капацитет на пътя
5	Банкети на пътища от Клас I, II и III , които не се поддържат

№.	Инфраструктура (И)
6	Голям брой мостове, които се нуждаят от незабавен ремонт или рехабилитация
7	Несъответствие между геометричните и други стандарти за проектиране на пътни участъци
8	Много висок процент произшествия, който е индикатор за лошото състояние на пътната инфраструктура и лоша организация на безопасността и контрола за движение по пътищата
9	Липса на обходни пътища в много градове и населени места, особено където преминава интензивен трафик. Това създава проблеми, особено където преминава интензивен трафик..
10	Некачествена или липсваща пътна маркировка по много пътни участъци, недостатъчни и неадекватни пътни знаци и липса на електронни знаци за състоянието на движението
11	Лошо състояние на водостоците и дренажите по пътищата, водещо до редовно наводняване с последващо влошаване на състоянието на пътната настилка.
12	Отсъствие на достатъчно крайпътни обслужващи съоръжения
13	Носимоспособност по главните международни транспортни коридори, несъответстваща с Европейския стандарт за 11.5 т/ос
14	Неремонтирани и несъответстващи с изискванията за безопасност и сигурност тунели по автомагистралните участъци, които са в експлоатация

Железопътен транспорт

Таблица 3. Железопътни слабости и пропуски, които трябва да бъдат преодолени

№.	Управление и правила (УП)
1	Недостатъчни финансови средства за настоящо и планирано строителство, ремонти и поддръжка на железопътната мрежа и помощните съоръжения за пътници и товарно потребление
2	Не се използват съвременни технологии и оборудване за проучване и анализиране на инфраструктурата и подвижния състав
3	Висок възрастов профил на работниците. Много малко млади и квалифицирани хора работят в системата на железниците
4	Липса на опит в осигуряването на висококачествени пътнически услуги
5	Забавяния в процеса на снабдяването с материали и суровини за експлоатацията, поддържането и обновяването на системата
6	Финансирането година за година не дава възможност за дългосрочно или средносрочно планиране на ремонтите, подмяната и текущата поддръжка.
7	Лошо качество на информацията за потребителите
8	Липса на единни системи за управление в жп предприятията
9	Липса на съвременни системи за влаков контрол ETCS, GSM-R и др.,
10	Липса на планове за бързо възстановяване при нарушаване и забавяне на услугите. Това включва инструкция за разнообразяване на маршрутите, запознаване на персонала с помощните планове, и общ отзвук на такива събития
11	Необходимост от корекция на маршрутите и схемите на спиране за

№.	Управление и правила (УП)
	обслужване в съответствие с пазарните изисквания
12	Лоша честота на услугите в ключовите вътре-градски маршрути в страната
13	Слаба организация на международния трафик през България - преференции, приоритетност на трасетата и др.
14	Лошо позициониране на съответния подвижен състав (локомотиви / вагони / автобуси), влияещо върху освобождаването на капацитет
15	До 75% от мрежата е подложена на скоростни ограничения или други оперативни работни ограничения (включително по тегло на влака)
16	Липса на пазарен подход и опит за работа в конкурентна среда на железопътните оператори

№.	Инфраструктура (И)
1	Спад в услугите, в резултат от остарели подвижен състав и инфраструктура.
2	Мрежата, подвижният състав и двигателната сила често са в състояние, което не отговаря на целта
3	Лошо състояние на железните пътища
4	Понижен капацитет, поради необходимост от гарантиране на безопасност в участъци от мрежата, която е в лошо състояние
5	Постоянни и временни ограничения на скоростта, с потенциално значително влияние върху капацитета и скоростите на движение
6	Всички линии, пресичащи границите са единични и в по-голямата част засега са не-електрифицирани, което се отразява на предпочитанията на Европейските оператори да използват маршрутите през България
7	Редовна поява на откази в контактната мрежа и в осигурителната техника за контрол и управление
8	Неподдържане или липса на отводнителни съоръжения, което води до наводняване и разрушаване на железопътните линии
9	Корозия на стоманените железопътни мостове
10	Сериозни дефектни пукнатини, идентифицирани в различни бетонови конструкции, включително поддържащи стени
11	Лошо състояние на облицовката в тунелите и на дренажа на линията
12	Осигурителна техника, която е морално и физически остаряла и с изчерпан капацитет
13	Значителен обем на товарни приемни и отправни коловози, ограждения, краново и транспортно оборудване, перони и пътнически съоръжения са в лошо състояние и се нуждаят от подновяване и преоразмеряване на дейностите и капацитетите
14	Телекомуникациите са смесица от цифрови и електромеханични системи и са на изчерпване на своя ресурс
15	Твърде голяма част от мрежата не се използва ефективно, а води до завишаване на разходите за нейната поддръжка – гари, спирки, второстепенни линии и др.

Воден транспорт

Таблица 4. Морски пристанища и морски транспорт - слабости и пропуски, които трябва да бъдат преодолени

№.	Управление и правила (УП)
1	Липса на достатъчно инвестиции в поддръжката и обновяването на пристанищната инфраструктура
2	Недостиг на съвременни пристанищни логистични и информационни системи
3	Мерките за сигурност на пристанищата не са добре развити. Има необходимост от подобряване сигурността на корабите и пристанищата, и безопасността на пристанищата чрез подобряване контрола на товарите и пътниците.
4	Недостатъчен брой и липса на модернизация на съоръженията за защита от замърсяване и за контрол на събирането и обработката на отпадъци от корабите и от пристанищните дейности
5	Индустрията е показала ограничена адаптивност към промените в пазарното потребление и в резултат България изостава от Европейския морски търговски ръст
6	Недостатъчна степен на развитие на публично-частното партньорство
7	Липса на инвестиционен интерес у част от стратегическите инвеститори
8	Намаление в дела на насипните товари в сравнение със съседните страни.
9	Бавно обработването на товарите е сравнение с модерните стандарти
10	Времето за изчакване на плавателните съдове и тяхното обслужване са много дълги и водят до разходи за закъснения, като потенциално правят пристанищата неконкурентни в сравнение с тези в съседните държави
11	Недоизградена система на управление на корабния трафик. Липса на информационна система, предоставяща информация в реално време за навигационни рискове.
12	Липса на система за електронно управление на документооброta при пристигането и заминаването на корабите в пристанищата.
13	Липса на паспортизация на съоръженията и регулярност за нейното осъвременяване

№.	Инфраструктура (И)
1	Остаряло претоварно оборудване и лошо състояние на кейовете
2	Изградените предимно от монолитни блокове съществуващи кейови конструкции ограничават удълбочаването пред тях за по-големи плавателни съдове.
3	Ограниченията в газенето, в много пристанища/терминали намалява газенето/размера на акостиращите кораби и обмяната на товари. Съществува височинно ограничение за преминаването на кораби за пристанище Варна Запад и Варненското езеро (Аспаруховия мост).
4	Няма достатъчно инвестиции в специализираните терминали за осигуряване на необходимия производствен капацитет, и евтина, ефективна и конкурентна работа
5	Интермодалните терминали, свързващи пристанищата с железопътната мрежа са недоразвити. Интермодалните оператори са лошо оборудвани с интермодални железопътни вагони. Има много малко директни

№.	Инфраструктура (И)
	опериращи/логистични интермодални връзки. Повечето контейнери от Варна не са транспортирани по-нататък като вътрешен контейнерен транспорт. Има ограничен поток на транзитни контейнери с камиони и по железниците.
6	Някои пристанища и терминали са разположени в градски зони, което създава ограничения за развитие на пристанището и за градското развитие, включително вредни въздействия върху околната среда, (особено терминалите за насипни товари трябва да се изнесат извън централните на населените места и по възможност в дълбоководието).
7	Босфорският пролив ограничава размера и честотата на преминаванията на корабите
8	Главното електроснабдяване на повечето пристанища не съответстват на потреблението и изискват подмяна
9	Вътрешните железопътни паркове на пристанищата са в много лошо състояние, което се отразява на ниската скорост и ограничено движение на вагоните
10	Складовите площи са неефективно използвани

Таблица 5. Вътрешен воден транспорт - слабости и пропуски, които трябва да бъдат преодолени

№.	Управление и правила (УП)
1	Историческа липса на достатъчни инвестиции в поддръжката и обновяването на пристанищната инфраструктура
2	Недостиг на съвременни пристанищни логистични и информационни системи
3	Мерките за сигурност на пристанищата не са добре развити. Има необходимост от подобряване сигурността на корабите и пристанищата, и безопасността на пристанищата чрез подобряване контрола на товарите и пътниците.
4	Съоръженията за защита от замърсяване и контрол изискват обновяване и модернизация, включително организация и оборудване за защита на околната среда в пристанищата, за събиране и обработване на отпадъци от корабите и от пристанищните дейности
5	Липса на информационна система, предоставяща информация в реално време за навигационни рискове, включително заледяване, бури, мъгла, бърза промяна във водното ниво и състояние на канала, препятствия, в т.ч. отломки
6	Загуба на атрактивност на реката като ключов транспортен коридор
7	Недоразвитите системи за контрол на замърсяването представляват неприемлив риск за околната среда
8	Недостатъчна степен на развитие на публично-частното партньорство
9	Липса на инвестиции в нова инфраструктура и пристанищни технологии
10	Липса на ресурси за поддръжка
11	Липса на паспортизация на съоръженията и регулярност за нейното осъвременяване

№.	Инфраструктура (И)
1	Остаряло претоварно оборудване, лошо състояние на кейовете и ограничена адаптивност към пазарното потребление

№.	Инфраструктура (И)
2	Недостатъчни инвестиции в специализираните терминали за осигуряване на необходимия производствен капацитет, и евтина, ефективна и конкурентна работа
3	Остарели технологии за навигационна сигурност
4	Два участъка от навигационния канал на река Дунав не отговарят на международните стандарти, поставени от Комисията за река Дунав, по отношение на дълбочината
5	Речните направляващи стени, буни и дънни прагове (за пренасочване на речния поток и регулиране на водните количества) са в незадоволително състояние, тъй като са частично или напълно разрушени. Изграждането на нови съоръжения не са моделирани и съобразени с влиянието върху съседни участъци и съоръжения при пренасочването на водните количества и наносния поток.
6	Рискове за навигацията, ограничена обща канална разполагаемост според ЕС стандарти, в резултат - ограничено корабно газене и ограничен транспортен капацитет на речния флот
7	Недоразвити интермодални връзки между пристанищата и железопътната мрежа, което ограничава нарастването на търговския товарооборот, включително транзитните товари
8	Липса на предупреждение до корабите за състоянието на реката

Въздушен транспорт

Таблица 6. Въздушен транспорт - недостатъци и пропуски, които трябва да бъдат преодолени

№.	Управление и правила (УП)
1	Висока степен на контрол на летищните такси от страна на Министерския съвет, както по отношение на начина, по който тези такси се определят, така и по отношение на установените нива на таксите в момента, което води до неспособност на българските летища бързо да отговарят на променящите се условия в една динамична и бързо развиваща се индустрия.
2	Незадоволителна ефективност на съоръженията и финансови индикатори при летища със силно изразен сезонен трафик (Пловдив, Варна и Бургас)
3	Липса на процедури за комплексно обслужване на клиентите на летищата с ясно разпределение на правата и задълженията на всички държавни институции, участващи в процеса
4	Лошо качество на обслужване на пътниците в пиковите часове по време на активните сезони на летищата във Варна, Бургас и Пловдив
5	Лошо качество на обслужване на пътниците в зимните пикове на летище Пловдив

№.	Инфраструктура (И)
1	Лошо състояние на сградите на терминалите на летищата в Горна Оряховица, Търговище, Стара Загора и Русе.
2	Лошо състояние на летателните полета в Горна Оряховица и Русе, въпреки че съоръженията в летището на Горна Оряховица са в по-добро състояние от тези на летище Русе. Лошо състояние на летищните съоръжения както на летище Търговище, така и на летище Стара Загора.

3	Опасност от загуба на пазари поради липса на капацитет в летния сезон на летищата във Варна и Бургас
4	Опасност от загуба на пазари, поради липса на капацитет в зимния сезон на летище Пловдив
5	Неефективно използване на летищните съоръжения през времето извън активния сезон за всяко от летищата.

Интермодален транспорт

Таблица 7. Слабости и пропуски, които трябва да се преодолеят при интермодалния транспорт

№.	Управление и правила (УП)
1	Липса на надеждност на услугите на общественя транспорт означава голяма вероятност за пропускане на свързващия автобус, влак или самолет
2	Бедна информация за клиентите и липса на основен график и билетна информация за услугите на свързващия пътнически обществен транспорт
3	Незадоволителна информационна система за управление, която да подпомага ефективната работа на интермодалните терминали
4	Недостиг на съвременна международна пристанищна логистика и информационни системи
5	Недостатъчна степен на развитие на използването на публично-частното партньорство, като начин за оптимизиране на разходите за инвестиции и високо качество на експлоатация на интермодалните терминали
№.	Инфраструктура (И)
1	Лошо поддържани железопътни и автобусни гари с много малко пътнически съоръжения, което ги прави непривлекателни за смяна на влаковете или чакане на автобусите
2	Налице е липсата на национална мрежа от модерни интермодални терминали, обслужващи нуждите на железопътния, автомобилния и водния товарен транспорт
3	Интермодалните оператори са зле оборудвани с интермодални железопътни вагони. Има много малко директни оперативни/логистични интермодални връзки
4	Недоразвитите интермодални връзки между пристанищата, пътищата и железопътната мрежа ограничават потенциала за ръст на търговията, включително транзитната търговия
5	Вътрешните железопътни площи в пристанищата са в много лошо състояние, което води до ниски скорости и ограничени движения вагоните
6	Налице са ограничени и недостатъчни наземни складови площи на много товарни терминали

1.3

Характеристика на плана

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

Необходимостта от такъв генерален план произтича от нуждата на Р България от ясна и последователна планова рамка за развитие на транспортния сектор, както и

краткосрочни/средносрочни инвестиционни програми и насоки за идентифициране на проекти в дългосрочен план.

На базата на подробен анализ на 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. Документът ще служи също и за база за програмирането за следващия програмен период от 2014 до 2020 г. ОГПТ обхваща общото състояние и нужди на транспорта в България по отношение на цялата и територия, вкл. и селските райони. В обхвата се покриват всички видове транспорт и пътувания към, от и в България. Вътрешноградския транспорт не е включен в планирането/плана.

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

Съдържанието и нивото на детайлност на предвижданията на плана е общо – дава се очертание на вероятните инвестиционни проекти за финансиране в сектор транспорт, но на този етап не биха могли да се определят предпочитаните транспортни схеми. В техническото задание за проектиране на ОГПТ е заложено **планът да включва следните ключови дейности:**

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

Резултатите по изброените ключови дейности се представят в 13 Главни и 1 Заключителен доклад, съставляващи ОГПТ както следва:

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

№	Заглавие на доклада	Резюме на доклада
KR1	Доклад за разработване на транспортен модел	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	Анализ на действащата транспортна система и недостатъците, които трябва да се преодолеят	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.

№	Заглавие на доклада	Резюме на доклада
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, заложен 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*Цели на ОГПТ*

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

Специфичните цели на ОГПТ проучването могат да бъдат обобщени както следва:

- **Осигуряване мобилността на хора и стоки** - при възможно най-добри социални условия и условия за безопасност, като се подкрепя постигането на целите на Общността, по-специално по отношение на конкуренцията и околната среда, и се допринася за укрепването на икономическото и социално единство;
- **Осигуряване планирането на висококачествена инфраструктура**
- **Осигуряване на мултимодален подход** – включване на всички видове транспорт, вземайки под внимание техните относителни предимства;
- **Оптимално използване**
- **Интеграция** – насърчаване на оперативната хармонизация и интермодалност между различните видове транспорт;
- **Осъществимост** – да може да се осъществи на макро икономическо ниво; и
- **Приложимост** – да допринася за въвеждането на транспортни действия, отговарящи на изискванията за опазване на околната среда.

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.

Индикативен списък на приоритетни проекти

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

ЕТАП I. ГД 4 идентифицира 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. В резултат е изготвени т.нар. „дълги списъци с варианти”, които за отделните видове транспорт са както следва:

- **H - Пътен транспорт – (Highway) – 33 проекта, като първите 7 (H1-H7) са административни и фискални;**
- **R - Железопътен транспорт – (Rail) – 25 варианта, като R1-R11 са административни и фискални;**
- **W - Воден транспорт (Water) – 56 варианта (W0-W54), като 18 от тях - W0-W7, W12, W14, W15, W26, W27, W41, W42 и W47 са административни и фискални;**
- **A - Въздушен транспорт (Air) – 15 варианта (A1-A15), като 9 (A1-A3, A5, A7, A8, A10-A12) са административни и фискални;**

- **IM – Интермодален транспорт (Inter Modal) – 5 варианта, като IM3-IM5 са административни;**

ЕТАП II. В ГД 6 е извършена първоначална оценка на дългия списък от транспортни варианти, идентифициран в **ГД 4**, като се използва методологията за оценяване, изложена в **ГД 5**. Направено е грубо пресяване на вариантите. Целта е да се елиминират тези варианти, които имат малък принос или варианти, които имат предпочитана алтернатива. В резултат списъкът с варианти/проекти се променя по следния начин:

- **Пътен транспорт – (H) – 27 проекта;**
- **Железопътен транспорт – (R) – 25 проекта;**
- **Воден транспорт (W) – 54 проекта, като се предвижда комбиниране на някои;**
- **Въздушен транспорт (A) – 13 проекта;**
- **Интермодален транспорт (IM) – 5 проекта;**

ЕТАП III. ГД 7 представя резултатите от подробната оценка на краткия списък на транспортните варианти, посочени в ГД 6, използвайки методологията за оценка, заложена в ГД 5. Целта на етапа на подробната оценка в ГД 7, е изготвяне на окончателния списък с варианти, които следва да се разгледат за включване в цялостния Генерален план, като същевременно се използва по-задълбочен количествен анализ, за да се даде по-точна оценка / парично изражение на ползите, както и да се покаже на заинтересованите страни, че всички варианти са преценени старателно и последователно. В резултат списъкът с варианти/проекти се променя по следния начин:

- **Пътен транспорт – (H) – 18 проекта;**
- **Железопътен транспорт – (R) – 16 проекта;**
- **Воден транспорт (W) – 15 проекта;**
- **Въздушен транспорт (A) – 5 проекта;**
- **Интермодален транспорт (IM) – 5 проекта;**

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. 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.

В **ГД 8** приоритетните проекти са обединени в три категории както следва:

Управление и администрация – отнасят се до начина на планиране, финансиране и управление на транспортния сектор. Пример е предложението за преглед на настоящите административни и организационни структури в администрацията на пътната инфраструктура и йерархията на мрежата;

Стратегии за развитие на коридори – вк проекти за изграждане на нова инфраструктура за отделните видове транспорт. Коридорите са разгледани въз основа на Транс-Европейската мрежа като са добавени коридорите от национално стратегическо значение за България.

Стратегии за развитие на мрежата – включва интервенции, които са свързани с транспортната мрежа и обслужване, но не включват проекти за нова инфраструктура. Пример за такъв проект е рационализирането на железопътната мрежа.

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

- **Пътен транспорт – (H) – 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) **ще бъдат оценени и анализирани в ЕО** по отношение на въздействието им върху околната среда, като за същите ще бъдат предложени при необходимост мерки за ограничаване на въздействието върху околната среда от реализирането им.

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 А29 – 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 А29 – 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 пътническите 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 навигационният 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 укритие за кораби – Фаза 3	Строеж на зимно укритие за 39 съда.	Изграждане на модерни зимни укрития 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

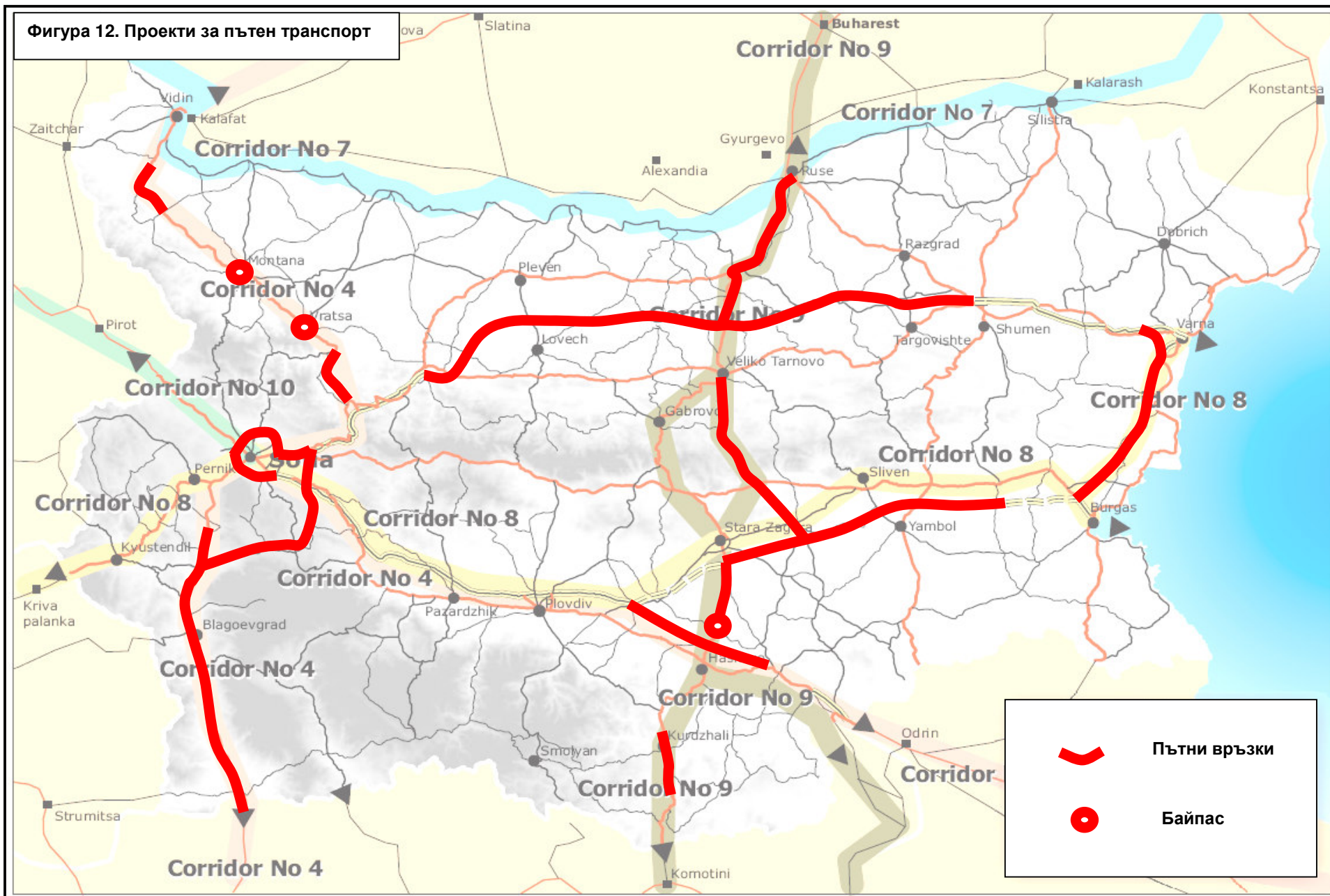
Вариант No.	Наименование	Описание	Същност на предвиждането	Етап на процедурата по ОВОС/ЕО
				<p>водоплаващите птици.</p> <p>Становище по ЕО № 4 – 4/2008 г. от МОСВ за актуализация на генералните планове за пристанищата за обществен транспорт- Варна.</p> <p>Решение по ОВОС 3-2/2009 г. за изграждане на контейнерен терминал – пристанище Варна</p> <p>Без необходимост от ОС.</p>
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.	<p>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.</p> <p>Одобрен ОВОС за разширение на пристанище за обществен транспорт КРЗ порт Бургас – 14-8/2008 г.</p> <p>Решение по ОВОС 5-5/2008 г. за Разширение на Пристанище Бургас - изграждане на контейнерен терминал 4</p>
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.

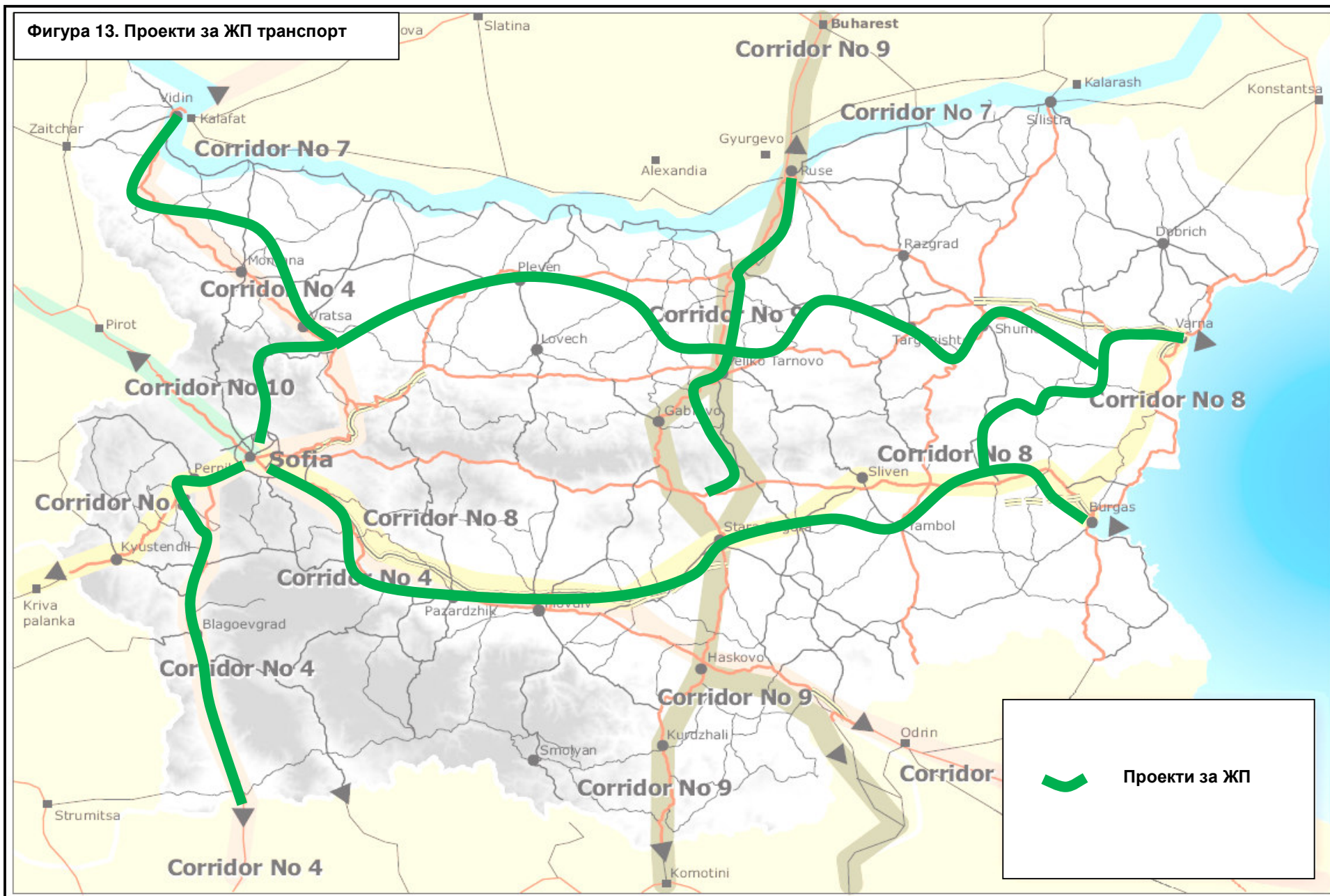
Вариант No.	Наименование	Описание	Същност на предвиждането	Етап на процедурата по ОВОС/ЕО
W47	Пристанище Русе – преглед на генерални планове и стратегия за развитие	Одит на генералния план и територията и стратегията за развитие.	Осъвременяване на генералните планове, за да се определят изисквания и 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





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 следните базови ключови критерии:

- Да водят до преодоляване на пропуските и слабите места на сектор „транспорт“;
 - Да бъдат в съответствие с принципните цели, заложили в българските и европейски стратегически документи за развитие на транспорта;
 - Да постигат стратегически икономически цели;
 - Да допринасят за интеграцията на държавите – членки в ЕС;
 - Може да бъде финансиран чрез одобрените и очаквани бюджети (държавен и на ЕС) или ще привлече финансиране от частния сектор;
 - Да бъдат реализирани до 2015 г.;
 - Да осигуряват необходимата възвръщаемост на инвестициите;
 - Да не съществува риск за реализирането им;
 - Да са част от балансирана стратегия, която допринася за развитие на алтернативен и устойчив транспорт и имат потенциал за подобряване на интеграцията; и
- Не оказват върху околната среда въздействия, които не могат да бъдат предотвратени, смекчени или ограничени.**

Подробна информация как отделните проекти съответстват на изброените критерии е представена в **ГД 8**. Въз основа на това е предложен следния Списък с приоритетни за реализиране проекти – долната таблица, представени и графично на следващата фигура:

Таблица 10. Приоритетни проекти в краткосрочен план за реализиране в периода 2007-2013 г.

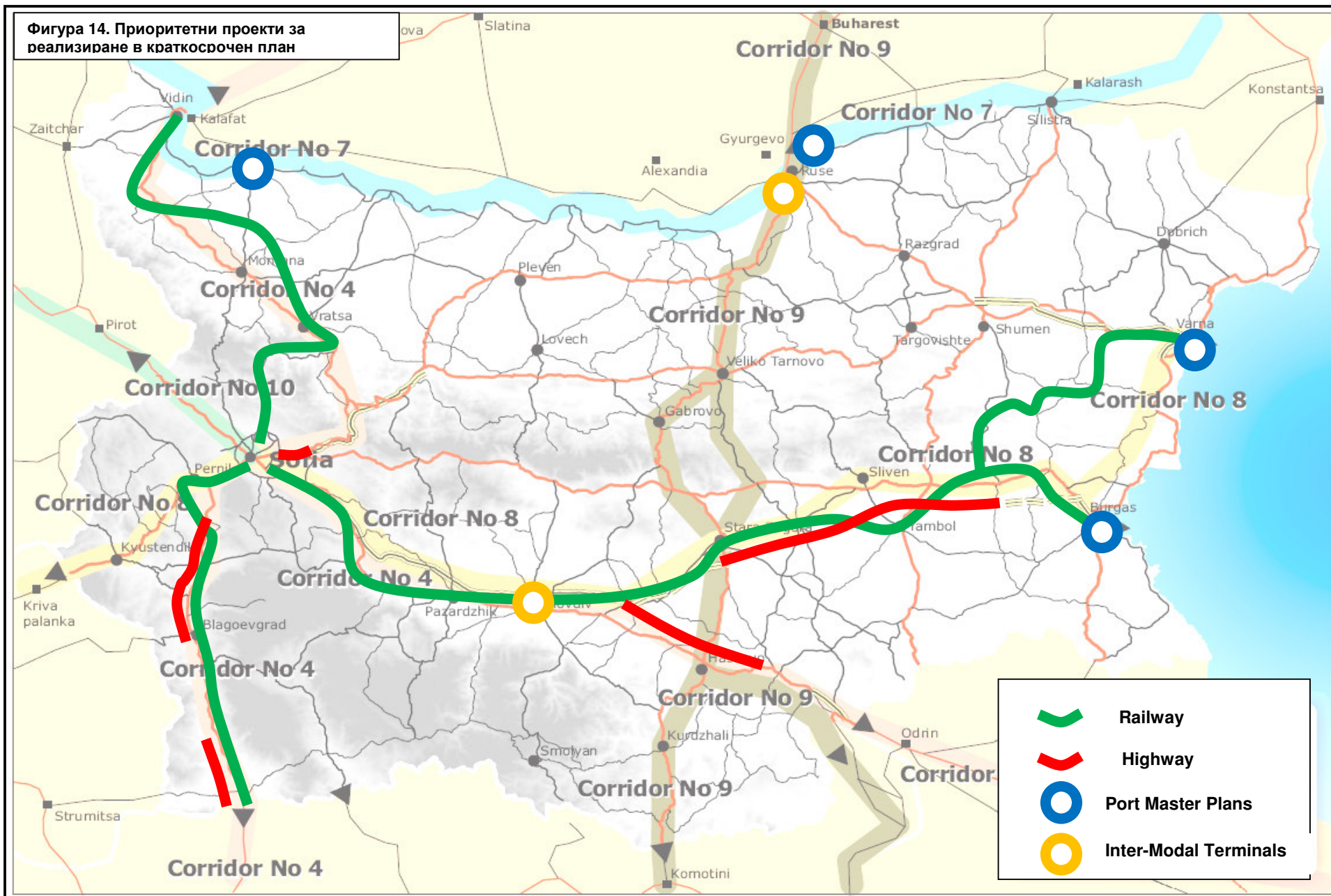
№	Наименование	Тип на приоритетния проект		
		Управление и администрация	Стратегии за коридори	Стратегии за мрежи
Пътен транспорт				
H01	Преглед на настоящите административни и организационни структури	X		
H02	Преглед на възможностите за инфраструктурно финансиране и генериране на приходи	X		
H03	План за поддръжка на мрежата и наблюдение на състоянието на активите на мрежата			X
H05	Организиране на кампания за обучение и информация за пътна безопасност			X
H08	A1 Магистрала „Тракия“ Стара Загора до Карнобат		X	
H10	A2 Магистрала „Хемус“ Околовръстен път - София до Яна		X	
H12	A3 Магистрала „Марица“		X	
H14	A6 Магистрала „Струма“		X	
Железопътен транспорт				
R01	Преглед на железопътната администрация	X		
R02	Финансиране и таксуване	X		
R03	Рационализация на мрежата, гарите и товарните съоръжения			X
R09	Подобряване на информацията за пътниците			X

№	Наименование	Тип на приоритетния проект		
		Управление и администрация	Стратегии за коридори	Стратегии за мрежи
R12	Видин до София		X	
R13	София – Пловдив – Бургас		X	
R14	София – Кулата		X	
Воден транспорт				
W04	Управление на концесионните процедури (всички пристанища)	X		
W10	Информационна система за управление на корабния трафик			X
W12	Информационна система за река Дунав		X	
W14	Пристанище Варна – преглед на генерални планове и стратегия за развитие		X	
W26	Пристанище Бургас – преглед на генерални планове и стратегия за развитие		X	
W41	Пристанище Лом – преглед на генерални планове и стратегия за развитие		X	
W47	Пристанище Русе – преглед на генерални планове и стратегия за развитие		X	
Въздушен транспорт				
A01	Въздушни такси	X		
A02	Проучване на пазара за въздушен транспорт			X
Интермодален транспорт				
IM01	Интер-модален терминал Пловдив		X	
IM02	Интермодален терминал Русе		X	
IM03	Терминали за прехвърляне в обществения транспорт			X

Необходимо е да се подчертае, че проектите в последната таблица са избрани и в резултат на съответствието им с екологични критерии относно характера и степента на неблагоприятните въздействия, които могат да окажат на околната среда и наличието на мерки за смекчаване на тези въздействия (на база на резултатите от разработената предварителна ЕО).

В обхвата на ЕО са разгледани и оценени в съответствие с нивото на подробности 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.

Фигура 14. Приоритетни проекти за реализиране в краткосрочен план



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.

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

- **Европейската транспортна политика**, представена в така наречената Бяла книга за „Европейската транспортна политика за 2010 г.: Време за решение“, се фокусира върху взаимната зависимост и равнопоставеност между различните видове транспорт и намиране на точния баланс между тях, с цел повишаване на ефективността, конкурентоспособност и по-голямо внимание към изискванията за опазване на околната среда.
- **Националната стратегическа референтна рамка на Р България (НСРР)** въведе краткосрочна и средносрочна визия за развитието на страната. До 2013 г. Р България трябва да стане държава с по-висок стандарт на живот, основан на устойчив социално-икономически растеж по време на процеса на пълна интеграция в Европейския съюз. За да постигне тази визия, България има две стратегически средносрочни цели:
 - Засилване на конкурентоспособността на икономиката с оглед на постигането на висок и устойчив растеж;
 - Развитие на човешкия капитал с цел осигуряване на по-висока заетост, доходи и социална интеграция.

Транспортната политика може да допринесе за постигането и на двете цели.

- **Оперативна програма „Транспорт“ за периода 2007-2013 г.;**

Целите и насоките за развитие на националната транспортна политика са заложили в приетата и действаща към момента ОПТ, която е част от НСРР. **Целта** на ОПТ е развитието на железопътната, пътната и водна инфраструктура, както и стимулиране развитието на комбиниран транспорт в съответствие с транспортната политика на Европейския съюз и установените изисквания за развитие на Транс-европейската транспортна мрежа за постигане на устойчивост на българската транспортна система.

ОГПТ е в най-пряка и тясна връзка с ОПТ, т.к. приоритетна ос 5 „Техническо подпомагане“ предвижда разработването на ОГПТ. За програмата е изготвена екологична оценка. Министърът на околната среда и водите е съгласувал програмата със Становище по ЕО № 2-1/2007 г.

ОПТ залага следните приоритетни оси:

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

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

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

Приоритетна ос 4 – Подобряване на водната и речната навигация;

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

- **Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България за периода 2006 - 2015 г.;**

Задачи на стратегията:

- Да се анализира и оцени състоянието на транспортната инфраструктура на страната ни към настоящия момент;
- Да се очертаят основните приоритети по отношение на поддръжката, развитието и модернизацията на транспортната инфраструктура и да се набележат мерки за постигането им;
- Да се определят най-важните инфраструктурни проекти с приблизителна стойност, срокове за изпълнение и възможни източници за финансиране

Цели на стратегията:

- Оптимизиране на капацитета и ефективността на съществуващата инфраструктура;
- Изграждане и развитие на ключовите транспортни инфраструктури връзки от национално, транс-гранично и европейско значение и подобряване на оперативната съвместимост на основните железопътни артерии;
- Развитие на републиканската пътна инфраструктура и интегрирането ѝ към тази на страните от Европейския съюз;
- Модернизиране на пристанищната инфраструктура;
- Подобряване на условията за корабоплаване и насърчаване развитието на интермодалните превози;
- Развитие и модернизация на летищата и привездането им в съответствие с изискванията на Европейския съюз в областта на опазване на околната среда;
- Насърчаване на публично – частните партньорства.

Стратегията е напълно съобразена и следвана при разработване на ОГПТ.

▪ Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г., Октомври 2009 (ПРОЕКТ)

Стратегията поставя следните приоритети:

Приоритет 1 Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура

Приоритет 2 Интегриране на българската транспортна система в европейската

Приоритет 3 Прозрачни и хармонизирани условия за конкуренция на транспортния пазар. Осигуряване на добра бизнес среда

Приоритет 4 Осигуряване на адекватно финансиране за функциониране и развитие на транспортния сектор. Ефективно усвояване на средствата от европейските фондове

Приоритет 5 Ограничаване негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората

Приоритет 6 Развитие на интермодалния транспорт

Приоритет 7 Осигуряване на качествен и лесно достъпен транспорт във всички райони на страната

Приоритет 8 Устойчиво развитие на масовия обществен транспорт

С изключение на последния, който е извън обхвата и предмета на ОГПТ, планът способства за реализиране на всички изброени приоритети.

▪ Транспорт и околна среда в Република България – Настояще и бъдеще

Документът представлява раздел „Транспорт“ на проекта на Национална стратегия за околна среда (2009 – 2018 г.). Разработен е в дирекция „Национална транспортна политика“ на Министерство на транспорта, съгласно указанията на ръководството на Междудомовенната работна група, създадена със Заповед № РД-395/30.06.2008 г. на министъра на околната среда и водите, и в изпълнение на чл. 75, ал. 2 и ал. 3 от Закона за опазване на околната среда.

В него са представени насоките за развитие на транспорта във връзка с опазване на околната среда. Посочени са основните планове и програми, които следва да се изпълняват и очакваните резултати от прилагането им. При разработването на ОГПТ са ползвани посочените разработки. В настоящата предварителна ЕО са анализирани и отнесени към ОГПТ целите, поставени от стратегическите документи.

▪ „Национална стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата в Република България за периода 2007 – 2010 г.” и Средносрочна програма „Управление на безопасността на пътната инфраструктура”

Стратегията цели подобряване безопасността на пътната мрежа, което е съобразено и в ОГПТ.

▪ Програма за повишаване на енергийната ефективност в сектор Транспорт, чрез прилагане на мерки за енергоспестяване (2006-2008 г.)

Програмата дефинира мерки за повишаване на енергийната ефективност на транспорта.

Основните приоритети на държавната политика за повишаване на енергийната ефективност в транспорта трябва да са:

- рехабилитация и модернизация на транспортната инфраструктура;
- модернизация на транспортния парк;
- ограничаване ръста и регулиране на градския автомобилен трафик;
- модернизация и стимулиране развитието на градския обществен транспорт;
- модернизация и разширяване използването на железопътния транспорт за сметка на автомобилния;
- развитие на комбинираните превози;
- разширяване използването на вътрешния воден транспорт;
- обследвания на фирмите от сектора и набелязване на мерки за повишаване на енергийната ефективност;
- използване на Европейските и други фондове за финансиране на мерките за енергийна ефективност в транспорта;
- интегриране на българската транспортна система в европейската;

ОГПТ проучването съобразява изброените приоритети.

▪ **„Национална дългосрочна програма за насърчаване на потреблението на биогорива в транспортния сектор 2008 – 2020 г.”**

Въпреки, че програмата е адресирана към транспорта, предметът и не засяга директно изготвяния в момента ОГПТ, т.к. ОГПТ не третира конкретните превозни средства и горивата, които ползват. Някои от мерките могат да бъдат препоръчани при проектирането на конкретните инвестиционни предложения.

▪ **Визия за нова политика за развитие на българските железници 2008-2013 г.**

Визията е приета с Решение на Министерския съвет № 66 от 2009 г. Документът предвижда провеждане на целенасочена политика за намаляване на интензивността по пътищата и подобряване безопасността на движението и за опазване на околната среда от вредното въздействие от автомобилните превози. В основата на тази политика е съживяването на железниците, увеличаването на пазарния им дял за сметка на преразпределение на превозите от автомобилен и железопътен транспорт като най-екологичен и безопасен транспорт като необходимо условие за свободното движение на хора и стоки по направленията на трансевропейската железопътна мрежа.

▪ **„Национална програма за развитие на пристанищата за обществен транспорт до 2015 г.”;**

Мисията на програмата е подобряване на ефективното и качествено обслужване на икономиката на Република България, преди всичко чрез модернизация на пристанищата и предоставяне на услуги, гарантиращи бързо и сигурно обслужване, увеличаване на транзитните превози през територията на страната и повишаване на конкурентноспособността на българските пристанища. Основни приоритети, които програмата поставя са:

1. Либерализация и комерсиализация на пристанищните услуги.
2. Развитие и модернизация на пристанищната инфраструктура .
3. Създаване на условия за специализация на пристанищните терминали.
4. Повишаване на ефективността на работата на пристанищата.
5. **Създаване на условия за привеждане на българските пристанища в съответствие с изискванията на ЕС по отношение на опазването на околната среда.**
6. Повишаване на нивото на сигурност и безопасност в пристанищата.

Пряка връзка с ОГПТ има приоритет № 5, т.к. с плана се предвижда ревизиране на Генералните планове на пристанищата, вкл. по отношение на спазване разпоредбите на екологичното законодателство и опазването на околната среда.

▪ **Генерални планове за развитие на летищата и пристанищата**

Генералните планове за развитие на пристанищата за обществен транспорт с национално значение (Варна, Бургас, Русе и др.) са ползвани и съобразени при изготвяне

на ОГПТ. Същото се отнася и за Генералните планове за развитие на летищата (София, Варна, Бургас).

Други стратегии, планове и програми, имащи връзка с ОГПТ

▪ **Национална стратегия за устойчиво развитие на Република България (Проект)**

Основната цел на НСУР е да очертае и осъществи дейности, които ще повишат качеството на живот в България както за настоящото, така и за бъдещото поколение, като очертава визията за развитие на страната в средносрочен и дългосрочен план (до 2020 г.). НСУР включва анализ на възможностите на страната, предизвикателствата пред които е изправена, както и намеренията за развитие.

Основните области, засегнати в настоящия документ са:

- екологични въпроси – засягат състоянието на природното равновесие;
- икономически въпроси – отнасят се до екологоемкостта на производството;
- социални въпроси – свързани са със стопанските и природните условия на живот на населението: заетост, образование и обучение, здраве, достъп до здрава природна среда, отговорно и споделено управление, както и намаляване и елиминиране на неустойчивите модели на производство и потребление.

Устойчивият транспорт е основна приоритетна област на стратегията.

Целите на транспортната политика са насочени към устойчиво развитие на пътната и железопътна транспортна инфраструктура от национално и международно значение, подобряване на безопасността на транспорта, развиване на морското и вътрешното водно плаване, интеграция на националната транспортна мрежа в транспортната мрежа на ЕС, постигане на баланс и развитие на връзки между различни транспортни способности. Основна задача на процеса за устойчиво развитие на транспорта е непрекъснатата модернизация на транспортната инфраструктура и транспортните средства. Изведена е и необходимостта да бъдат създадени по-добри условия за засилване ролята на частния сектор за развитието на инфраструктурата, включително възможности за реализиране на различни форми на публично-частно партньорство.

▪ **Национална стратегия за интегрирано развитие на инфраструктурата на Република България и план за действие за периода 2006-2015 г.;**

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

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

▪ **Национална стратегия за околна среда (2009-2018 г.) и План за действие**

Стратегията поставя следните цели:

Стратегическа цел I: Намаляване и предотвратяване на последиците от изменението на климата и чиста енергия

Стратегическа цел II: Осигуряване на достатъчно по количество и с добро качество вода

Стратегическа цел III: По-здравословна околна среда за по-добро качество на живот

Стратегическа цел IV: Насърчаване на устойчивото потребление и производство

Стратегическа цел V: Ограничаване и спиране на загубата на биологично разнообразие

Стратегическа цел VI: Формиране на нови модели на поведение на обществото, щадящи околната среда и съдействащи за устойчивото развитие, както и осигуряване на по-качествена информация и мониторинг за околната среда

ОГПТ не противоречи на стратегическите цели, като начина по който взаимодейства с тях е разгледан в т.5 от ЕО.

▪ **Национална стратегия за устойчиво развитие на туризма в Р България 2008-2020 г.**

Според Стратегията за успешното развитие на българския туризъм трябва да се разрешат сериозните проблеми в инфраструктурата на транспорта като например

липсата на достатъчно летища, лошото състояние на пътищата, труден достъп до някои точки, тъй като те имат неблагоприятен ефект върху цялостния туристически процес. Стратегическа цел №2 е „Подобряване на инфраструктурата на национално, регионално и общинско ниво”.

- **Национална стратегия за опазване на биологичното разнообразие, април 1995 г. и Национален план за действие 2005-2010 г.**

Стратегията анализира състоянието на биоразнообразието в страната, идентифицира заплахите и дава насоките за неговото опазване. Основна заплаха е фрагментацията на местообитанията вследствие на прокарването на транспортната инфраструктура. Стратегическа цел на Плана е Спиране на загубата на биологично разнообразие в България до 2010 г.

Документите са ползвани и съобразени при анализа и оценката на предполагаемите въздействия, които може да се наблюдават в резултат на прилагането на плана.

- **Национална здравна стратегия (2008-2013 г.)**

Стратегията разглежда влиянието на факторите на околната среда върху здравето на населението, като по отношение на въздействието на замърсения атмосферен въздух и шума голям принос има транспорта. Отношение към транспорта има Приоритет №1 на Стратегията: „Осигуряване условия за промоция на здравето и профилактика на болестите” и цел 1 към него: *Внедряване на подхода “Здраве във всички политики”*. Целта е изпълнена при разработване на ОГПТ, като при оценяване и определяне на приоритетните проекти за транспорта са ползвани именно здравни критерии.

- **Национална стратегия за регионално развитие на Република България за периода 2005-2015**

Стратегията предвижда развитие на инфраструктурните коридори като **интегрирането на националните транспортни мрежи в България с европейските** ще бъде в съответствие с политиката на ЕС по трансевропейските мрежи за транспорт.

Тази политика е насочена към интегриране на европейското пространство и намаляване на изолацията на периферните области и цели да предотврати фрагментарното развитие на националните мрежи. Осигуряването на балансирано развитие на националната територия и районите за планиране чрез създаване на подходяща инфраструктура е **едно от условията за успешна регионална политика.**

Постигането на инфраструктурно обслужване в съответствие с европейските стандарти е задължително условие за постигане на конкурентоспособност и сближаването на България със страните от ЕС.

- **Национална стратегия за демографско развитие на Република България (2006г.-2020г.)**

Стратегията е съотнесима с ОГПТ поради значението на транспорта и неговата инфраструктура за миграционните процеси, оказващи влияние за териториалното разпределение на населението от една страна, и от друга – миграциите са определящи за развитието на транспорта. Приоритет № 4 на Стратегията е **„Ограничаване на диспропорциите в териториалното разпределение на населението и обезлюдяването в някои региони и селата”**.

- **Оперативна програма „Регионално развитие” за периода 2007-2013 г.**

Развитието на транспортната инфраструктура обособява различията във възможностите за икономическа активност на отделните райони, тъй като степента на изграденост и поддръжка на пътната мрежа е един от важните ограничаващи фактори, които могат да възпрепятстват вътрешнорегионалната интеграция, да ограничат мобилността на работната сила и да намалят достъпа до различните видове услуги.

Ефективността на транспортната инфраструктура е от решаващо значение за регионалното развитие и основен фактор за регионалната конкурентоспособност и сближаване.

Вътрешнорегионалните различия в България са до голяма степен резултат от различията в достъпа на регионите до националната и международна транспортна инфраструктура. Подобряването на транспортния достъп чрез осъвременяване на транспортната инфраструктура има също силен социален ефект.

Общата цел на Програмата е: *Подобряване на качеството на живот и работната среда с по-добър достъп до основните услуги и нови възможности за повишена регионална конкурентоспособност и устойчиво развитие.*

Специфични цели на Програмата:

- Изграждане на устойчиви и динамични градски центрове, свързани с техните по-слабо урбанизирани периферни територии, като по този начин се увеличат възможностите за благоденствие и развитие;
- Осигуряване на по-добър достъп до пътища, ИКТ и енергийни мрежи за изостаналите районибЗ;
- Повишаване на регионалния туристически потенциал за развитие и маркетинг на устойчиви, разнообразни, специфични за региона туристически продукти с висока добавена стойност;
- Мобилизиране на регионалните и местни технически и институционални възможности и ресурси за осъществяване на политиките за регионално развитие.

▪ **Оперативна програма „Околна среда” за периода 2007-2013 г.**

По отношение на транспорта, програмата засяга проблемите, резултиращи от транспортния шум и емисиите на парникови газове, които следва да се преодолеят.

Главната стратегическа цел на Програмата е:

„Подобряване на качеството на живот на населението в страната, чрез осигуряване на здравословна и благоприятна среда и запазване на богатото природно наследство на основата на устойчиво развитие на страната”

Изпълнението на главната цел на ОП “Околна среда 2007–2013 г.” ще допринесе за подобряване качеството на живот на населението и повишаване на възможностите за инвестиции в страната. Следователно, ОП “Околна среда 2007-2013 г.” ще допринесе за изпълнението на приоритети 1 и 4 на НСРР. Главната стратегическа цел на ОП “Околна среда 2007–2013 г.” допринася и за постигане на следния приоритет на Общността за кохезионната политика 2007-2013 г.: **повишаване на привлекателността на регионите и градовете на държавите-членки, чрез подобряване на достъпността, осигуряване на адекватно качество и ниво на услугите и опазване на техния екологичен потенциал.**

Начина по който ОГПТ взаимодейства със стратегическите цели на ОП-ОС е разгледан в т.5 от ЕО.

▪ **Оперативна програма „Развитие на конкурентоспособността на българската икономика за периода 2007-2013 г.”;**

Въз основа на социално-икономическия анализ и изводите на анализа на силните и слаби страни, общата цел на ОП „Развитие на конкурентоспособността на българската икономика” е формулирана като **„Развитие на динамична икономика, конкурентоспособна на европейския и световен пазар”.**

Тази формулировка отговаря и на визията и първата от стратегическите цели на Националната стратегическа референтна рамка. Транспортът и инфраструктурата към него са от голямо значение за конкурентоспособността на икономиката, поради което ОГПТ има важно значение за развитието и.

▪ **Национален стратегически план и програма за развитие на селските райони (2007-2013 г.)**

Реализирането на стратегическа цел № 3 **„Подобряване на качеството на живот и насърчаване на възможностите за заетост в селските райони”** зависи и от транспортната достъпност и обезпеченост, поради което Планът е съотнесен с ОГПТ.

▪ **Стратегически План за Действие за Опазване на Околната Среда и Възстановяване на Черно море**

Този документ представлява споразумение между шестте държави, граничещи с бреговете на Черно море (Република България, Грузия, Румъния, Руската Федерация, Република Турция и Украйна) с цел да действат в синхрон за подпомагане на продължителното възстановяване на Черно море.

Документът включва цели за действие и съответни етапи за реализирането им. Съотносимите с транспорта цели и действия са взети предвид в настоящата ЕО при

дефиниране на мерките за ограничаване вредното въздействие на плана върху околната среда.

- **Регионални, Областни и Общински планове, програми и стратегии за развитие**

Документите неизбежно засягат сектор „Транспорт“, което ги прави съотносими с настоящия план.

- **Планове за управление на речните басейни**

Плановете за управление на речните басейни – Дунавски, Черноморски, Източно- и Западнобеломорски са основни инструменти за управление и опазване на водния ресурс на страната ни. Проектите на тези документи са ползвани с цел отчитане на проблемите по отношение на водните тела към настоящия момент, съобразяване и недопускане на засилването им в резултат на транспорта.

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

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

1.6 Текущо състояние на околната среда

Климатични фактори

ОГПТ е разработен върху цялата територия на страната. Той обхваща всички видове транспорт, които в една или друга степен са пряко зависими от климатичните фактори при експлоатацията и поддръжката на съоръженията.

А. Характеристика и териториално разпределение на основните климатични елементи.

Температура на въздуха

Температурата на въздуха се обуславя от една страна от радиационния и топлинен баланс и влиянието на въздушни маси с различни термични свойства, а от друга от влиянието на релефа и близостта до водни басейни.

Средногодишната температура на страната е между 10° и 14°C, като преобладаващи са стойностите между 11° и 12°C. Тя показва ясно изразена зависимост с надморската височина. В планините с нарастване на надморската височина топлинните условия се влияят от условията в свободната атмосфера и над 2300 м.н.в. средногодишната температура е отрицателна.

Високите дневни температури през лятото се причина да се преустановява движението през деня на тежкотоварните автомобили, поради натоварването и деформирането на асфалтовото покритие на пътищата. В най-горещите дни се налага и намаляване на скоростта на движение на влаковете, поради температурната деформация на жп релсите.

Влажност на въздуха

Влажността на въздуха зависи от преобладаващият атмосферен пренос, от вида, температурата и влажността на почвата, от условията на изпарение и др.

Максимумът на абсолютната влажност с изключение на Черноморското крайбрежие е през юли – 15 - 20 .10² Pa. С нарастване на надморската височина абсолютната влажност бързо намалява.

Относителната влажност е с минимални стойности през месеците юли – август /55-77%/, като за извънпланинските райони най-ниски са стойностите и за Петричко-Санданския район /53-54%/, а най-високи са за Черноморското крайбрежие /70-75%/. Максимални стойности относителната влажност достига през декември - над 80%.

Облачност

Облачността се характеризира с добре изразен годишен ход. В извънпланинската част с най-значителна облачност се характеризира месец декември. В планинските райони максималната облачност се измества към пролетта, като в по-ниско разположените райони тя е през март, а в по-високо разположените - през май. Минималните стойности на облачността се проявяват през юли-август.

Валежи

Валежите са неравномерно разпределени по територията на страната. *Средногодишните валежи* се изменят в широки граници - от 500-550 мм /Дунавската равнина и Горнотракийската низина/ до 1000-1400 мм във високопланинските райони.

Валежите и снеготопенето са основната причина за свличания на земни маси върху пътните платна и жп трасетата, особено в планинските райони на страната. Те активизират свлачищата, с всичките отрицателни последствия от тези процеси. Причини са и за наводненията на територията на страната. Големите водни количества, които

преминават в малък период по водното течение, особено при недобре почистено речното легло съчетано с поройния характер на голяма част от българските реки, води до сериозни щети върху инфраструктурата и стопанството, вкл. деформация на жп релси и срутвания на мостове.

В България ежегодно се формира *снежна покривка*. Тя е непостоянна и показва значителни изменения в хоризонтална и вертикална посока. В ниските части на страната снежната покривка се задържа в периода декември-март, а по Черноморското крайбрежие и земите на юг от Стара планина тя се проявява в периода януари-февруари. В районите с н.в. 1000-1500 м тя има трайност 4-5 месеца, а над 2000м - от 7 до 9 месеца.

Снеговалежите и снегонавяванията са сериозен проблем за поддържане на инфраструктурата в някои райони на страната. Стара планина е сериозна климатична преграда и част от проходите ѝ се затварят за преминаване още с настъпване на зимата. Снегонавяванията в Дунавската равнина са причина за ограничаване на скоростта на влаковете и излизането им от графика за движение, като закъсненията понякога са с часове.

Ветрове

Ветровете в България по посока, честота и скорост показват голямо разнообразие. Преобладаващи са ветровете от западната четвърт на хоризонта. Това се дължи на влиянието на господстващия през цялата година западно-източен атмосферен пренос.

През лятото нараства честотата на северозападните ветрове и те са преобладаващи. В централната и източна част на Дунавската равнина и по оста на Горнотракийската низина преобладаващи са пак западните ветрове, а в планинските райони - северозападните.

През зимата по билото на Стара планина, северните и северозападни ветрове имат най-високи скорости / 13 -14 м/с /. С по-малки скорости са вторите по честота североизточни, източни и югоизточни ветрове / 12,5 -13,5 м/с /. В Родопите северозападните ветрове са с най-голяма скорост / 8-10 м/с /, а по Черноморското и Добруджанско крайбрежие - северните и североизточни ветрове / 7-8 м/с /.

Под влияние на орографията се формират местни ветрове - фьонове ветрове, планинско - долинните ветрове, бризовата циркулация и др

Б. Климатични промени

Изменение на климата се предизвиква директно или индиректно и от човешката дейност, която променя съдържанието на глобалната атмосфера. Колебанията в климата се отнасят до вариации в средните стойности или други статистически показатели (като стандартно отклонение, проявление на екстремуми и т.н.) на климата във всички времеви или пространствени скали, освен тези на индивидуалните климатични явления. Променливостта може да се дължи на естествени, вътрешни за климатичната система процеси (вътрешна променливост), или на вариации във външните природни или антропогенни сили (външна променливост).

Изменението на климата, свързани с човешката дейност е процес на нарастване на парниковия ефект в земната атмосфера поради увеличени емисии на парниковите газове CO₂, CH₄, N₂O и съединения на флуора в резултат от антропогенни дейности като изгаряне на изкопаеми горива и промени в използването на земята през годините.

Последиците са видими в средната температура на Земята, която е нараснала с 0.3-0.6 °C от времето, откогато се измерва (1860 г.). Други сигнали са нарасналото топене на ледниците през летните месеци водещо до намалението им с 10-15 % и до увеличение на морското ниво с 10-20 см през 20-ти век.

В. Връзка на транспорта с климата

Климат и пътен, железопътен и интермодален транспорт

Пътно-транспортният трафик влияе не само върху микроклимата в отделни населени места или райони, а и в глобален план. Вредните емисии, които отделя имат кумулативен ефект.

Като страна по Рамковата Конвенция на Обединените нации по изменение на климата, България има задължението да провежда ежегодни инвентаризации на емисиите на

парникови газове (ПГ) по източници и поглътители, съгласно утвърдената от РКОНИК методология. Инвентаризациите обхващат емисиите на преки парникови газове: въглероден диоксид (CO_2), метан (CH_4), диазотен оксид (N_2O), хидрофлуоркарбоните (HFCs), перфлуоркарбоните (PFCs) и серния хексафлуорид (SF_6), както и предшественици (прекурсори) на парниковите газове (NO_x , CO и NMVOCs) и серен диоксид (SO_2). За сравняване на различните ПГ, чрез различната им сила да ускоряват глобалното затопляне, от Междуправителствения комитет по изменение на климата /IPCC/, е създаден индекс, наречен потенциал за глобално затопляне. Въздействието на топлинната енергия на всички ПГ се сравнява с въздействието на CO_2 и се обозначава като CO_2 еквивалент.

За България от 1999 г съществува тенденция към намаляване на емисиите в атмосферата. Тази тенденция може да се илюстрира с емисията на серни окиси през 2007 г., която е намаляла в сравнение с 2006 г. с 2%. Намаляват и емисиите на останалите основни замърсители спрямо предходната 2006 г. в интервала 65 -93%. Изключение прави емисията на амоняка, която нараства с 5%.

Проблемът за климата, като кумулативен ефект идва от емисиите отделяни най-вече от автомобилните двигатели, които съдържат част от замърсителите цитирани по-горе.

Основното замърсяване, което предизвиква транспорта е с CO, като към 2007 г. е 170384 т/год. и има най-голям дял от общите емисии на вредни вещества в атмосферата през 2007 г. Следващите по значение количества са азотните окси NO_x – 43273 т/год и ЛОС 32395 т/год. В много по-малки количества са амоняка NH_3 - 689 т/год и серни окиси 143 т/год (HCC). Пътният транспорт няма отношение към други атмосферни замърсители.

Железопътният транспорт няма отношение към промяната на климата.

Климатичните фактори са от голямо значение при експлоатацията и поддръжката на пътната инфраструктура.

През зимните месеци, в различните райони на страната се използват различни средства за поддръжка на проходимостта на сухоземната инфраструктура. Във високите планини и в Северна България се налага почистването и опесъчаване или третиране с различни разтвори срещу обледеняване. В Северна България се налага освен това и изграждане на защитни прегради или оформяне на залесени растителни пояси срещу снегонавяванията от силните северни ветрове през зимата. Снеговалежите и снегонавяванията предизвикват хаос и в жп транспорта, като често през зимата влаковете се движат с многочасови закъснения.

В по-топлите и южни райони вследствие на активни изветрителни процеси и силно овлажняване се получават обрушване и свличания от крайпътните откоси върху платната за движение или върху жп релсите, което често е условие за ПТП. По Черноморието овлажняванията в комбинация с абразията активизират свлачищните райони, които са тежък проблем за района. За съжаление много често те са допълнително активизирани и от антропогенната дейност.

Мъглите особено през ранната пролет и късната есен, когато се съчетават с поледици са един от факторите за ПТП. Много тежък период е зимата, особено за високите Старопланински проходи, голяма част от които остават затворени през целия сезон.

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

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

Комантираните проблеми не са новост за тях. Независимо от приетите аварийни планове, които се изготвят за летния и за зимния сезон и се съгласуват с няколко ведомства и организации - Агенция „Пътна инфраструктура“, Министерство на вътрешните работи, Министерство на отбраната, Пожарна безопасност, подделенията за Гражданска защита - проблемът с целогодишната поддръжка на пътищата си остава много тежък.

Климат и воден транспорт

Водният транспорт няма отношение към промяната на климата и неговото формиране.

Климатът е основен фактор за корабоплаването.

Ледоходът по р. Дунав блокира цялото корабоплаване по нея в зимните месеци. Маловодието в летните сезони също блокира движението особено в праговете при о. Батин и о. Белене. Силните щормове, особено в студените месеци блокират морските пристанища.

Те са причина и за аварийни ситуации, които могат да ескалират в сериозни замърсявания на морските води и крайбрежие вследствие на корабокрушения. Мъглите също затрудняват движението, независимо от съвременните навигационни уреди.

Климат и въздушен транспорт

Въздействието на въздушния транспорт се изразява в отделянето на емисии в атмосферата, аналогично на сухопътния трафик. България не е държава с голямо участие във въздушния трафик, поради липсата на летища (към момента има само 3) и ограничения им капацитет и къси писти.

Климатът има сериозно влияние и върху самолетния транспорт. Един от най-тежките фактори за нашата територия са мъглите.

Те са причина и за отмяна на полети или пренасочване на кацащи самолети към други летища. Това често се получава при аерогара София, поради инверсиите в Софийската котловина, особено в късната есен и ранната пролет.

Въздух

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

За ограничаване на вредните емисии в атмосферата от **морския транспорт** е ключово значението на **Директива 2005/33/ЕО** на Европейския парламент и на Съвета от 6 юли 2005 година за изменение на Директива 1999/32/ЕО по отношение на нивото на **съдържание на сяра в корабните горива**. Директивата обхваща всички течни горива с нефтен произход, използвани от кораби, плаващи в териториалните води на страните-членки. Определят се мерки, като отмяна на съществуващите дерогации относно газьолите, с цел да бъде наложен лимита от 1,5 % съдържание на сяра в **зоните за контрол на емисиите**, определени от Международната морска организация (ИМО), като този лимит се прилага за всички пътнически кораби, плаващи по редовни линии от и до пристанищата на страните-членки. Поставя се изискване всички кораби, закотвени в пристанищата на ЕС да употребяват горива със съдържание на сяра, което не надхвърля 0,1 %, като се дава възможност да се използват подобрени технологии с по-ниски емисии, като алтернатива на употребата на горива с ниско съдържание на сяра.

Съгласно направени изменения от 05.09.2007 г. в **Наредбата за изискванията за качеството на течните горива**, условията, реда и начина за техния контрол са въведени изисквания за намаляване на количеството сяра в състава на течните корабни горива, като съдържанието на сяра се ограничава до 1,5 %, респективно 0,2 %, в зависимост от вида на корабното гориво и мястото му на приложение.

Изискванията по отношение на максимално допустимото сярно съдържание в корабните горива се прилагат към корабите, плаващи както под българско, така и под всяко друго знаме и намиращи се в пристанищата на България, вътрешните морски води, териториалното море, изключителната икономическа зона и българския участък на р. Дунав.

В момента Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL) разрешава употребата на корабни горива в открити води до 4,5 % съдържание на сяра.

Съгласно Препоръка на Европейската комисия 2006/339/ЕС от 8 май 2006 г., страните-членки се насърчава инсталирането в пристанищата на **брегови електроснабдителни системи за нуждите на корабите** на кейовите места, както и да се създадат икономически стимули за операторите да използват тези системи. Електроснабдяването

на кейовите места може значително да намали емисиите на прахови частици, летливи органични съединения, азотен оксид и серен двуокис от корабите.

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

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

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

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

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

Води

В сравнение с повечето европейски държави Република България е бедна на водни ресурси. В зависимост от влажността през дадена годината на територията на страната се събират между 9 и 24 млрд. м³ вода. Характерът на климатичните условия, особеностите на геоложкия строеж и значителното разнообразие на земеповърхностни форми, определят разпределението и гъстотата на речната мрежа. Малкият териториален обхват на България и непосредствената ѝ близост до р. Дунав и Черно море, заедно с положението на Стара планина и близостта ѝ до Егейско море са предпоставка за образуване на къси речни артерии и малки речни системи.

Независимо от горните факти, България има две водни граници – северна, която минава по р. Дунав (единствената река с условия за корабоплаване на наша територия) и по-голямата дължина на източната ѝ граница, която преминава в акваторията на Черно море.

Речните басейни са основни единици на интегрираното управление на водите. На територията на страната са обособени 4 района за басейново управление на водите, които са определени според естественото положение на вододелите, разделящи отводнителните райони на една или няколко главни реки - Дунавски, Черноморски, Източнобеломорски и Западнобеломорски.

Повърхностни води

Ресурсите на прясна вода са неравномерно разпределени на територията на страната. Най-бедни на водни ресурси са Варненска и Разградска област. В Хасковска, Пловдивска и част от Софийска област се формира около 60% от водния потенциал на страната. Най-богатите водни ресурси, с изключение на река Дунав, са съсредоточени в южните планински райони, докато в обработваемите площи, разположени предимно в равнинните, хълмистите и нископланинските земи, тези ресурси са по-малко. За регулиране на повърхностния отток са изградени над 3000 язовира и микроязовира.

Неравномерното разпределение на повърхностния отток налага използването на пресни подземни води, които представляват около 25–30% от националните водните ресурси.

Река Дунав играе важна роля за водния баланс на страната. Водният отток на Дунав е около 10 пъти по-голям от целия годишен отток на територията на страната. Тъй като водните ресурси на България се подхранват предимно от валежите, оттокът им е разпределен твърде неблагоприятно по сезони. Главният максимум на оттока е през пролетта и зимата, а минимумът е през втората половина на лятото и началото на есента, когато нуждата от напояване е голяма. Средната годишна стойност на речния отток е около 17 208 млн. м³.

Основните проблеми, свързани с повърхностните води произтичат от големия брой разположени на сушата източници на замърсяване – зауствания на битови и промишлени отпадъчни води и дифузно замърсяване от земеделските площи, които носят огромни количества неорганични съединения на азота и фосфора, следствие на дългогодишната употреба на изкуствени торове.

За замърсяването допринасят и интензивният морски транспорт с неподдържани съдове и проучвателните и експлоатационни сондажи за нефт и природен газ в шелфа. Най-сериозна причина за влошеното състояние на черноморската среда е пренасищането на водите с органична материя, основно съставена от фитопланктон.

ОГТП обхваща територията на България и отделните проекти пресичат поречия, които са на територията на всички Басейнови дирекции. На този етап мястото на пресичане на реките, както и точната бройка на засегнатите поречия и речни легла не може да бъде определена, но повърхностните води имат някои общи характеристики на текущо състояние, валидни за цялата страна.

Повърхностните води в България, като цяло, са в добро състояние. Въздействието на прехода към пазарна икономика върху индустрията и селското стопанство и свиването на производството доведе до намаляване на заустваните замърсители във водите, включително намаляване на товарите на основните биогенни вещества (азот и фосфор). В резултат близо 75% от дължината на реките в страната отговарят на нормираните показатели за добро качество на повърхностните води.

За оценка на състоянието на повърхностните води в България са използвани шест основни показателя: разтворен кислород (разтв.О₂), биологична потребност от кислород (БПК₅), химична потребност от кислород (Окисл. Мп), амониев и нитратен азот (NH₄ – N, NO₃ – N), фосфати (PO₄). Обработена е информацията от националната система за мониторинг на околната среда за периода 2000 – 2006 г. и са използвани средногодишни стойности на измерените концентрации в над 200 пункта.

Очевидно е антропогенното въздействие на големите населени места и по-големи притоци, непосредствено след които се наблюдава влошаване на качеството на речните води. Благодарение на процесите на самопочистване по течението физикохимичните показатели се подобряват.

Основни индикатори, които се използват от Европейската Агенция по околна среда (ЕАОС) за оценка на качеството на повърхностните води са БПК₅ (биологична потребност от кислород), амониев азот (NH₄ – N) и биогенни елементи (нитратен азот и фосфати).

Концентрацията на тези показатели обикновено нараства в резултат на органично замърсяване от изпускани градски отпадъчни води, индустриални предприятия, земеделието и животновъдството. Високите концентрации на органично замърсяване може да доведат до намаляване на кислородното съдържание в речните води, а високите концентрации на амониев азот предизвиква изчезване на рибните ресурси и на водните организми.

Транспортът няма отношение към този вид замърсяване.

Антропогенното въздействие и анализ на състоянието на водите по елементи и области на въздействие дава възможност да се идентифицират четири значими проблема в управлението на водите:

- Замърсявания от органични вещества;
- Замърсявания от биогенни вещества;
- Замърсявания от опасни вещества;

▪ **Хидроморфоложки изменения;**

Замърсителите, предимно от органичен произход, се разграждат под въздействието на естествени самопречистващи процеси до определена степен, но някои вещества изобщо не могат да бъдат разградени от естествените процеси, което налага тяхното отстраняване или намаляване до допустими за околната среда граници.

Независимо от подобрението през последните години, много водни екосистеми, не само в България, но и в Европа са все още под риск, дължащ се на изпусканите емисии във водите – в частност от земеделието, физичното модифициране на водните тела, дължащо се на навигацията или водните електроцентрали, както и въздействието на екстремни ситуации, предизвикващи наводнения и суши.

Един от проблемите за реките е предизвикан от недостигът на водни ресурси. Това води до необходимостта от прехвърляне на води от едно поречие в друго и дори от един район в друг. Много често тези проекти не дооценяват достатъчно последиците за природната среда от това вмешателство. Тези последици могат да бъдат много тежки и предизвикат необратими промени, особено в планинските райони на страната. Допълнителният проблем идва и от факта, че голяма част от реките са с регулиран отток, поради изграждането на язовири и микроязовири по техните течения.

Транспортът като цяло не ползва допълнителни количества вода и няма отношение към водните ресурси. Корабоплаването по р. Дунав и в Черно море не е свързано с ползване на водни количества. Проблемите възникват при аварийни разливи или утечки от неизправни кораби или ако се наложи корегирание на реки при изграждане на сухопътни трасета.

Транспортът има най-вече отношение към **модифицирането на водните тела** – мостови съоръжения и корекции на реки. **Хидроморфоложки изменения** настъпват при изграждане на мостове, когато устоите стъпват в речните легла. Корекциите на реки се налагат само, когато това са нормативни изисквания за техническите параметри при изграждане на път от определен клас (респективно – жп линия) и прилежащите им съоръжения. Доколкото транспорта има основно отношение към хидроморфологичното състояние, текущото състояние повърхностните води е разгледано именно по отношение на хидроморфологичното състояние на по-големите реки, които могат да бъдат засегнати при реализиране на ОГТП.

Независимо от това, дали обектите на транспортната инфраструктура са в процес на проектиране, строителство или експлоатация и в кой географски район на страната са развити, при всички случаи трасетата пресичат повърхностни водни течения с различна категория, които са под юрисдикцията на Басейновите дирекции. Тъй като ОГПТ е с национален обхват и ще засегне и четирите региона за басейново управление на водите, текущото състояние на повърхностните води ще бъде разгледано по региони:

А. Състояние на повърхностните води в Дунавски регион

Най-голямата река с международно значение в региона е р. Дунав.

От устието на р.Тимок до гр.Силистра /470 км/ северната ни граница следи течението на р.Дунав. Към територията на страната принадлежат и 57 големи дунавски острови - Белене, Вардим, Богдан, Близнаци и др.

Изграждането на канали и строителството на язовири през последните 200 години са довели до загубата на над 80 на сто от първоначалната заливна територия по течението на река Дунав и основните ѝ притоци. Това е втората по дължина река Европа със своите 2780 км, като тя минава през най-много държави. Дунав и притоците ѝ преминават през 19 държави и покриват над 800 000 квадратни километра. 23 милиона души черпят питейна вода от Дунав, други се занимават с риболов или туризъм.

Средното многогодишно водно количество на река Дунав за периода 1974 – 2006 г. при Ново село е 5624 m³/s, а при Силистра е 6114 m³/s. Средното годишно водно количество с обезпеченост 95% (Q_{95%}) съответно е при Ново село – 4100 m³/s и при Силистра - 4500 m³/s.

Р. Дунав е с регулиран отток на нашата територия от Хидротехнически комплекс (ХТК) «Железни врати» I и II, които се намират на територията на Р. Сърбия. Това води до

сериозни хидроморфологични въздействия, но основният проблем е и си остава замърсяването на водите в Дунавския речен басейн.

Още през 1993 г. стартира проектът “Зелен Дунав”, който е част от Дунавската програма на Световния фонд за защита на дивата природа (WWF International). Периодично по р. Дунав се извършват екологични измервания.

Водите не са натоварени с биогенни елементи (азотни форми и неорганичен фосфор) с изключение на водите след Никопол, близо до остров Средняк, където са регистрирани екстремни стойности на замърсяване с амониев азот. Това замърсяване е от румънските торови заводи от гр. Турну Мъгуреле.

Пробите за съдържание на метали във водите на река Дунав почти навсякъде са под нормата.

Единствено в изследваните рибни проби, взети в участъка на устието на река Тимок е установено 10 пъти превишено съдържание на мед. Този метал присъства значително и в дънните отлагания.

Резултатите от изследванията показват загиване на цялата чувствителна фауна в пунктовете след река Тимок и след Никопол - Турну Мъгуреле. И двата участъка са с дължина 1-2 км и са силно замърсени с токсични вещества. Единствено тези два участъка могат да бъдат класифицирани като напълно екологично поразени.

Известно органично замърсяване е регистрирано сред големите притоци Арджеш, Искър и Янтра, както и сред големите градове Видин, Свищов, Русе и Силистра.

Това, което се налага като извод, е, че от гледна точка на токсичните замърсявания приносът на българските замърсители е незначителен. Проблемите за нарушеното екологично равновесие и отравянето на водите на река Дунав в българския участък са свързани преди всичко с трансграничните замърсители – югославските мини Бор, румънските торови заводи край Турну Мъгуреле.

Най-големият източник на тежки метали е река Тимок, която от дълги години замърсява води, седименти и почви.

Биогенното натоварване е най-голямо край устията на реките Янтра и Искър, където са регистрирани сериозни цъфтежи на микроводорасли. Принос към това замърсяване имат и градските канализации и пристанищата в големите градове – Видин, Свищов, Русе и Силистра.

Военните конфликти на Балканите също дадоха своя принос за екологичното замърсяване на реката. Бомбардировките на рафинерията в Панчево криеха опасност от взривяване на цистерни с отровни вещества. За да се предотврати това, токсичните вещества бяха източени в Дунав.

Поради голямото количество промишлени предприятия изградени по цялото течение на реката, периодично се получават аварийни разливи от различни производства. Това е сериозен проблем, който особено силно засяга долното течение на реката, където е и България.

Долните течения на реките винаги са екологично по-натоварени с отрицателни въздействия и там най-силно се усеща кумулативния ефект от замърсяванията и промените в поречието.

Транспортът няма отношение към този тип замърсяване.

Най-сериозно въздействие от транспорта е:

- утечката или изхвърляне от корабите на петролни продукти (за което няма статистика);
- отпадъците от корабните товари;
- навигацията, която предполага сериозно удълбочаване на плавателния канал на места, за да се осигури необходимата дълбочина за корабите.

След присъединяването на Румъния и България към ЕС през 2007 г. река Дунав се превърна във вътрешен воден път в ЕС. Като един от „трансевропейските коридори“ тя представлява приоритетно направление за вътрешния речен транспорт в рамките на Европейски съюз. Коридорът „Рейн-Дунав“ осигурява пряка връзка между Северно и Черно море. Подобряването на плавателността за товари по по-екологичен начин е

значително предизвикателство. Два текущи проекта, подкрепяни от Кохезионния фонд и Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР), целят подобряване на плавателността на реката в Румъния и по протежението на съвместната граница с България. На река Дунав се строи мост, свързващ Калафат (Румъния) и Видин (България). Изграждането на моста, дълъг 1971 метра, следва да бъде завършено до 2010 г.

В р. Дунав се вливат десетки местни реки, някои от които са водни течения от първи и втори порядък. По-големи такива реки са Лом с годишен отток 202.10^6 m^3 , Огоста с годишен отток 750.10^6 m^3 , Вит с годишен отток до $604,9 \cdot 10^6 \text{ m}^3$ и Янтра – с колебания на годишния отток в границите $1, 671 - 6, 381 \text{ m}^3 / \text{s}$ и $15, 835 - 96, 023 \text{ m}^3 / \text{s}$ в крайните пунктове.

Съгласно анализа, направен в проектите на ПУРБ, хидроморфологично състояние на водите (без водите на р. Дунав) е следното:

- р. Лом - много лошо до с. Нечинска бара. Изградени 18 ВЕЦ и 6 прага. След с. Дондуково до устието – добро;
- р. Огоста - от яз.Огоста до устието заедно с притоците си – много лошо - водоземания и възможни осушавания на речните участъци от изградените ВЕЦ, изградени 6 бента за ВЕЦ, 2 за напояване и 2 прага по реката. Устие на реката – лошо;
- р.Искър – много лошо - изградени ВЕЦ, бентове и прагове, изградена корекция на реката с диги в долното и средното течение, баластриери;
- р. Вит – много лошо - изградена корекция на реката в целия участък с диги, добив на инертни материали а и добив на инертни материали;
- р. Осъм – много лошо - изградена корекция на реката в целия участък на водното тяло с диги и изправяне на речното корито, вкопаване на речното корито вследствие на корекцията.Добив на инертен материал;
- р. Росица – много лошо - изградени диги в долния участък на водното тяло, добив на инертен материал, изградени 3 рибарника/риборазвъждане;
- р. Янтра – много лошо - изградена корекция на реката в целия участък на водното тяло с диги и изправяне на речното корито, вкопаване на речното корито вследствие на корекцията, изградени 5 бента. При гр. В. Търново - водоземане за ПБВ и 6 ВЕЦ.

Б. Западно беломорски район.

Основна отводнителна артерия, която има отношение към ОГТП, за района е р. Струма
Река Струма е трансгранична и се влива в Егейско море на територията на Република Гърция. Дължината на реката от извора до границата е 290 км

Река Струма приема водите на около 42 притока от първи и втори порядък. По-големите от тях са: Конска, Драговищица, Соголянска Бистрица, Джерман, Рилска, Илийна, Благоевградска Бистрица, Санданска Бистрица, Струмешница и Пиринска Бистрица . Водосборът на река Струма на българска територия е $8\,545 \text{ km}^2$.

Естествения отток на река Струма е 1961.10^6 m^3 .

Средно годишният отток на р.Струма се изменя в границите от $2,117 \text{ m}^3/\text{c}$ при Перник до $76,167 \text{ m}^3/\text{c}$ при Марино поле.

Съгласно анализа, направен в проектите на ПУРБ, хидроморфологично състояние на водите на р. Струма е умерено, вследствие изземване на инертни материали (баластриери и др), хидротехнически и хидромелиоративни съоръжения за укрепване речното легло.

В. Източно Беломорски район

Част от проектите в Южна България са развити изключително във водосбора на р. Марица. В малка част могат да засегнат водосбора на р. Тунджа. Няма отношение към водосбора на р. Арда.

Река Марица е най-голямата река на Балканския п-ов. Тя има водосборна област до устието си $53\,000 \text{ km}^2$, а до държавната граница между НР България и Гърция — $21\,084 \text{ km}^2$. Марица е и най-пълноводната река в България. Р.Марица води началото си от Рила

планина, от двете Маричини езера под в. Манчо при кота 2378 м. До границата тя е дълга 321 км.

Марица има към 100 по-значителни притока, които са разположени симетрично спрямо главната река, т.е. броят на левите и десните притоци е почти еднакъв.

Средногодишният отток на р.Марица се изменя от $19,80 \cdot 10^6 \text{ m}^3$ при кота 1900 м до $3403,4 \cdot 10^6 \text{ m}^3$ при границата. Колебанията му са в границите от 0,433 - 0,837 m^3/s до 43,05 - 204,80 m^3/s в крайните пунктове.

Отточните модули, даващи представа за интензивността на оттокообразуването средно върху водосборните площи се изменят от 34,11 l/s/km^2 за кота 1900 до 5,12 l/s/km^2 при устието.

Тунджа е най-големия приток на р. Марица, който се влива в нея на турска територия. Поради голямата площ на водосборната ѝ област - 7884 km^2 и понеже до границата тече като самостоятелна река, то р. Тунджа се разглежда като отделно поречие. Тя извира от централната част на Стара планина източно от в. Ботев при кота 1940 м. Река Тунджа приема към 50 притока, от които по-значителните са: р. Мочурица; р. Синаповска; р. Поповска и др.

Отточните модули, даващи представа за интензивността на оттокообразуването средно върху водосборните площи по главната река, се изменят в диапазона 17.87 l/s/km^2 до 5.04 l/s/km^2 при границата.

Съгласно анализа, направен в проектите на ПУРБ, хидроморфологично състояние на водите на р. Марица е много лошо. Във водосборния басейн на река Марица са изградени трите най-големи каскади с най-сложните и разнообразни хидротехнически съоръжения в страната. Те включват системи от планински събирателни деривации, множество водохващания, тунели и канали, пренасящи води от един басейн в друг, каскади от язовири, водноелектрически централи и изравнители на отток, помпени станции, помпено-акумулационни водноелектрически централи (ПАВЕЦ), деривационни ВЕЦ и други. Коригираните речни участъци в басейна на р. Марица са 2721,131 км. Обща дължина на засегнатите речни участъци за изземане на инертни материали – 62,315 км. Характерна особеност в басейна на р. Марица е големият брой язовири (държавна и общинска собственост), предназначени основно за напояване и риборазвъждане. Общият брой на язовирите е 722, от които значими са 13 броя.

Р. Тунджа също е с лошо хидроморфологично състояние. Коригираните участъци в басейна на 929 км, а общата дължина на речната мрежа възлиза на 2651 км. Дължина на засегнатите речни участъци за изземане инертни материали е 12874 км. Във водосбора на р.Тунджа има 259 язовира (държавна и общинска собственост), от които 4 броя са определени като комплексни и значими. Изградени са 4 ВЕЦ.

Г. Черноморски регион

Черноморският район включва всички реки, формиращи своите течения главно на българска територия, които се вливат в Черно море направо или посредством крайморски езера и заливи. Тези реки започват от р. Шабленска, която се влива във едноименното езеро, но няма непрекъснато водно течение за разлика от следващите на юг реки Батовска, Провадийска, Камчия, Двойница, Хаджийска, Айтоска, Русокастренска, Средецка, Факийска, Ропотамо, Велека, Резовска на границата с Турция и други по-малки реки.

Река Камчия и нейните притоци заемат района между разклоненията на Източна Стара планина. Тя се образува от Голяма и Луда Камчия, като за условно начало е приета Голяма Камчия. Общата водосборна площ на поречието е 5358 km^2 .

Въпреки множеството притоци (27 на брой) гъстотата на речната ѝ мрежа е твърде ниска — 0,7 km/km^2 .

Най-големият приток на р. Камчия е Луда Камчия — дължина 201 км и 1612 km^2 водосборна област, със среден наклон на реката 5,3⁰/₀₀. Следващият по големина приток е р. Врана — дължина 68 км и 938 km^2 водосборна област.

Средногодишният отток на р. Камчия по данните от хидрологичните станции се изменя от $35,82 \cdot 10^6 \text{ m}^3$ до $829,0 \cdot 10^6 \text{ m}^3$ при устието.

Всички реки от Черноморски район се вливат в Черно море. То е вътреконтинентален, полузатворен басейн с относително голяма дълбочина, слаба връзка със Световния океан и висока биопродуктивност на шелфовата зона. Ограниченият водообмен със Средиземно море се осъществява чрез проливите Босфор – Мраморно море – Дарданели, а с Азовско море – посредством Керчинския пролив.

В Черно море се вливат редица големи реки като Дунав, Днестър, Днепър, Южен Буг и пр., което обуславя по-ниската соленост на черноморските води в сравнение с тези на Мраморно, Егейско и Средиземно море. Характерна особеност на Черно море е наличието на постоянна сероводородна зона на дълбочини по-големи от 125 – 224 м., докато наситените с кислород повърхностни води представляват едва 12% от обема на водната маса. Тези два ясно обособени слоя се различават съществено по хидрологичните си параметри.

Солеността на повърхностните води пред българския бряг се колебае между 16‰ в крайбрежната зона и 18‰ в откритоморския район. На дълбочина около 100 м солеността се повишава до 20‰, а на дълбочина 2000 м достига 22-24‰.

Йонният състав на черноморските води е близък до този на океанските, с изключение на карбонатния йон, чиято концентрация в Черно море е значително по-висока, особено в дълбочинните води.

Съгласно анализа, направен в проектите на ПУРБ, хидроморфологично състояние на водите е следното:

- Морфологичните изменения в Черноморския район за басейново управление за категория “реки” касаят главно корекции на речните русла посредством изграждане на земнонасипни и по-рядко бетонови защитни съоръжения (диги), изграждане на водохващания, бентове и дънни прагове и изземване на наносни отложения (добив на инертни материали). Общата дължина на леглата на основните реки възлиза на 3 045 км, от които 485 км са изградени защитни диги. Това особено силно засяга поречието на р. Камчия, което е почти цялото в корекция – земнонасипни защитни диги;
- Тралирането на морското дъното с цел улов на рапани влияе силно негативно на дънните съобщества като директно разрушава повърхностния слой на седимента, където са концентрирани дънните организми. Въпреки, че дейността е забранена, все още голяма част от улова се добива по този начин;
- Драгиране и депониране на седименти - с оглед на планове за разширение на пристанищата в Черно море, дейността има силно въздействие върху състоянието на водите в районите на драгиране и на депониране.

На фона на изброените по-горе въздействия, които определят текущото състояние на водите, мостовите съоръжения са с пренебрежимо малко въздействие.

Подземни води

По произход, физико-химични качества и цели, за които се използват, подземните води се разделят на три основни вида: високоминерализирани, минерални и пресни студени.

Високоминерализираните води са разположени в дълбоко лежащите геоложки структури предимно в северната част на България, където са претърпели дълбока метаморфоза. Те са горещи води, които съдържат редица соли и химични елементи (йод, бром, stronций и др.).

Минералните води се разделят на пресни и минерализирани термални води.

Пресните термални води са разпространени главно в южна България, където образуват множество пукнатинни водонапорни системи. Водата има активен водообмен и излиза на повърхността под формата на извори.

Пластовите минерални води са разпространени предимно в северна България и в някои котловини в южната част на страната.

Пресните подземни води са най-широко разпространените подземни води в България. Според вида на водовместващата среда те се разделят на порови, карстови, пукнатинни и имат активен водообмен, като ненапорните са хидравлически свързани с реките. На някои места и участъци реките подхранват подземните води, а на други дренират.

Главните източници за подхранване на тези води са инфилтриралите се валежни и речни води, инфилтриралите се поливни води и кондензацията на водни пари в зоната на аерация.

Съгласно закона за водите и в съответствие с Директива 2000/60/ЕС в Р България са определени четири района за басейново управление: Дунавски, Черноморски, Източнобеломорски и Западнобеломорски, които осигуряват интегрирано управление на водите на басейново ниво. Състоянието на подземните води се оценява на база на мрежа от мониторингови пунктове, избрани като представителни за подземните водни тела, които са определени и очертани в ГИС. Броят на подземните водни тела, които се администрират от съответните Басейнови дирекции са както следва

- Дунавски район – 48 бр;
- Черноморски район – 43 бр;
- Източнобеломорски район – 48 бр;
- Западнобеломорски район – 39 бр.

Дунавския район за басейново управление обхваща по-голямата част от северна България и включва поречията на следните реки вливащи се в р. Дунав или пресичащи западната ни граница: Тополовец, Войнишка, Арчар, Скомля, Лом, Цибрица, Огоста, Нишава, Ерма, Искър, Вит, Осъм, Янтра, Русенски Лом и Добруджански реки на територията западно от подземния вододел на малм-валанжкия водоносен хоризонт.

В Дунавския район се включват две основни морфоструктурни единици: Дунавската равнина и северните склонове на Старопланинската верижна система. Той е най-богатият на подземни води измежду 4-те района за басейново управление. Предпоставка за това е запазената от силни тектонски нарушения мантийна покривка на Мизийската платформа, където в дебелите, от няколко стотин до 2-3 хил. метра, мезозойски седименти съществуват мощни резервоари с пресни и минерализирани подземни води.

В североизточна България, в района на Лудогорието са формирани големи карстово-пукнатинни водоносни хоризонти сред дебелите до няколко стотин метра малм-валанжински и барем-аптски варовикови седименти. В южните и централни части на Северобългарското сводово издигане те образуват два етажно разположени водоносни хоризонта, разделени от дебелослойни хотривски мергели, а на север, поради фащиални изменения образуват общ карстово-пукнатинен водоносен хоризонт. Преобладава хоризонталното развитие на пукнатинните и карстови ходове, което е характерно за платформения тип карст. Всред дебелопластовите отложения се очертават зони на по-интензивно окаряване и съответно по-висока продуктивност. В тази част на страната (източно от водосбора на р. Русенски Лом) липсва постоянен повърхностен отток. Водите на временно възникващите потоци понират в окаряните варовикови скали на речните легла и се превръщат в подземен отток. Това е причината в този край единствен източник за водоснабдяване да са подземните води.

В обхвата на обширния Ломски артезиански басейн влизат части от средните и долни течения на реките Арчар, Лом, Цибрица, Огоста, Скът. В този басейн са формирани два значителни водоносни хоризонта – понтски и сарматски и един по-слабо водоносен – дакромански. Понтският хоризонт е образуван в пясъчливи пластове и съдържа порови води, а сарматският е изграден от различни видове седиментни скали (варовици, пясъчливи варовици, пясъци), поради което водите в него са от смесен тип – пукнатинно-карстови-порови. На север хоризонта е покрит от по-млади отложения и той придобива напорен характер. Дренирането на хоризонта се извършва в р. Дунав. Сарматският водоносен хоризонт има обширно разпространение в цяла северозападна България – от р. Тимок до р. Искър. Неговите води дават началото на множество извори, като той подхранва реките по цялото им протежение.

Планинският карст е развит предимно в района на Предбалкана. Водообилни карстови басейни са формирани във варовиците и доломитите на средния триас и в карбонатния фащиес на горна юра - долна креда. Такива са карстовите басейни в Монтанско (поречие Огоста), във Врачанския Балкан (поречия Огоста и Искър), в Тетевенския антиклинорий (поречие Вит). Разтоварването на басейните се извършва чрез големи карстови извори, но водните количества са твърде неравномерно разпределени през годината – големи дебити през зимно-пролетния период и много по-малки през лятно-есенния период.

По брега на р. Дунав съществуват няколко участъка, в които са запазени речните тераси, известни като Крайдунавски низини. В алувиалните отложения са формирани обилни

водоносни хоризонти с много добри филтрационни показатели. Някои низини имат подземно подхранване от прилежащите към тях обширни водоносни хоризонти. Така в северозападна България Арчар-Орсойската, Цибърската и Козлодуйската низини получават подхранване от понтския водоносен хоризонт, а Островската – от сарматския водоносен хоризонт. В североизточна България обширната Бръшлян ска низина (Побрежие) и Айдемирската низина се подхранват подземно от барем-аптския водоносен хоризонт.

Дунавският район разполага със значителни експлоатационни ресурси на подземни води. Най-лесно усвоими са пресните подземни води в речните тераси, в които водовместващата среда е с много добри филтрационни свойства и където съществуват условия за привличане на речни води към водоземните съоръжения. В североизточна България, при отсъствието на постоянен речен отток, подземните води на горноюрско-долнокредния и барем-аптския водоносни хоризонти представляват главния източник за водоснабдяване. Карстовите води в планинската част на района представляват голям естествен ресурс, но те имат много променлив режим.

Черноморският район за басейново управление обхваща поречията на реките, вливащи се в Черно море (Батова, Девненска, Камчия, Батовска, Провадийска, Двойница, Хаджийска, Айтоска, Русокастренска, Средецка, Факийска, Ропотамо, Велека, Резовска).

В обхвата на района са формирани порови, пукнатинни и карстови подземни води с преходи между тях. Голямото разнообразие на физикогеографските и геолого-фациалните характеристики на района създават и голямо разнообразие на хидрогеоложките условия в него. Това се отнася особено до типа на подземните води и до териториалното разпределение на техните ресурси.

Поровите подземни води са формирани във водоносните хоризонти в алувиалните и пролувиалните отложения, както и в лъсовия комплекс. Основното им подхранване става от инфилтрация на валежни води, а в някои случаи а и от реките или други водоносни хоризонти. По степен на водообилност хоризонтите най-често се отнасят към умерено водонаситените, а в отделни участъци и към силно водоносните. С най-големи естествени и експлоатационни ресурси са водоносните хоризонти в терасите на реките Голяма Камчия, Провадийска, Айтоска, Средецка, Факийска, Велека и др. Към същият тип подземни води се отнасят и тези формирани във водоносните хоризонти на палеогена в Бургаската депресия, в Одърската свита на сармата при гр. Поморие, гр. Несебър и в поречието на р. Провадийска. Водите са предимно напорни. Подхранват се от валежни и речни води. Дренират се от речната мрежа, Черно море и др. По степен на водообилност тези водоноси се отнасят към слабо и умерено водоносните но в тях са съсредоточени значителни ресурси.

Карстовите и пукнатинно-карстовите подземни води са привързани към барем-аптския и валанжския (горноюрски-долнокреден, малм-валанжски) водоносен хоризонт, както и към карстифицираните карбонатни седименти на миоцена, палеогена, горната креда и триаса.

Карстовите водоносни хоризонти на долната креда (барем аптски и малм-валанжски) и миоценски (Одърска и Карвунска свити) участват в строежа на Варненския артезиански басейн. В трите хоризонта са съсредоточени огромни ресурси от подземни води. Подхранването им става от атмосферни и речни води. Дренират се от речната мрежа, големите карстови извори при гр. Девня и с. Златина и Черно море. В по-голямата част от разпространението на малм-валанжския хоризонт, водите са напорни, а в по-дълбоките, източни части на басейна и с повишена температура.

В Предбалкана и в Старопланинската част на района, в карстифицираните варовици на горната креда са формирани редица карстови басейни. Освен това на юг от долината на р. Голяма Камчия, горнокредния водоносен хоризонт се разкрива като дълга фрагментирана ивица от която се дренират значителни водни количества, в по-голямата си част каптирани за питейно-битови нужди. Подхранването на хоризонта става от атмосферни и речни води. Дренира се от редица извори с голям дебит.

В района на Странджа в триаските варовици и мрамори са образувани три карстови басейна със значителни естествени и експлоатационни ресурси. Това са Малкотърновския, Башдерменския и Варовнишкия басейни. Характерна особеност за тези басейни е високата степен на карстификация на карбонатните скали. Инфилтрационното подхранване на подземните води достига в някои участъци до 30-40

% от валежите. Дренирането на карстовите води става от редица извори. В по-слабо окарстените и напукани варовици и доломити, са формирани на големи площи и пукнатинно-карстови води.

Пукнатинните води имат най-голямо площно разпространение в целия Черноморски район. Те са формирани в пукнатинната среда създадена във всички скални комплекси. В горнокредните вулканогенни и вулканогенно-седиментни свити в централните части на Бургаския синклинории към разломните зони са привързани редица термоминерални находища (Бургаски бани, Айтос, Поляново, Медово и др.) както и находища на пресни води.

Освен слабо водоносните формации в Черноморския район са широко застъпени и практически безводни комплекси. В поречието на р. Голяма Камчия те заемат около 63 % от неговата площ, а в поречието на Бургаските реки - 48 %. Като най-безводни формации могат да се посочат долнокредните свити - Камчийска и Горнооряховска, както и флишките задруги на палеогена в източните части на Стара планина.

Източнобеломорският район за басейново управление обхваща поречието на реките вливащи се в Егейско море (реките Тунджа, Марица и Арда).

Източнобеломорският водосборен басейн заема централните части на южна България. Границата му със Западнобеломорският басейн, минава по ръба Велийшко-Виденишки дял, през Юндола до връх Мусала. Границата му с Дунавския водосборен басейн, започва от вр. Мусала, минава по рида Шумнатица, Ихтиманска Средна гора и след Гълъбец на изток по билото на Стара планина до Сливенския балкан. Границата му с Черноморския басейн започва от Сливенския балкан до Малка Айтоска планина, през Бакаджиците и западните склонове на Странджа.

Геоложката обстановка предопределя формирането в района на пукнатинни, карстови (карстово-пукнатинни) и порови подземни води.

Основните акумулатори на пукнатинните води са напуканите скални формации в планинските участъци - в Стара планина, Средна гора, Сакар, Странджа, Родопите и Рила, както и в по-слабоиздигнати участъци (Св. Илийски възвишения, Манастирски възвишения и др.). Като цяло носителите на пукнатинни води са с ниска водоносност. Модулът на подземен отток в повечето случаи е под 0.1 l/s.km² (скалите са практически неводоносни). Напукаността на скалите обуславя появата на извори с променливи и общо взето ниски дебита, достигащи до няколко литра за секунда. В понижени релефни зони, обикновено в дерета, спускащи се по склоновете, маломощни делувиялни и пролувиални материали интегрират водите от приповърхностната пукнатинна (изветрителна) зона. Ниските и относително непостоянни дебита на водоизточниците, силно зависещи от колебанието на валежите, обуславят използването на тези води само за местни локални водоснабдявания. В зони с по-голяма надморска височина, поради по-големия валеж нараства и модулът на подземния отток на пукнатинните води, достигайки до 0.2-0.3 l/s.km² (скалните комплекси са в категорията на слабоводоносните). Такива са водите най-вече във високите части на Стара планина, Същинска Средна гора, Рила и Западните Родопи. В тази категория попадат и някои седиментни (седиментно-вулканогенни) скални формации, съдържащи окарстени карбонатни прослойки, каквато напр. е Старозагорската ивица, изградена предимно от горнокредни отложения. Тя обхваща района източно от Брезово в посока към Стара Загора - Змейово и оттам към Каменово-Злати войвода, достигайки на изток до с. Николаево. Изградена е основно от флишки и седиментно-вулканогенни скали. Пукнатинните води се срещат и в подложката на младите формации, запълващи депресиите (пониженията) и грабените структури. Тук, поради по-голямата дълбочина на залегане на напукания масив, водите нерядко са термални (с температура над 20° C).

Карстовите подземни води са акумулирани в окарстени формации с различна възраст, основни сред които са мраморите на докамбрийската Доброостанска свита, развита в Родопската област. Със същата възраст са и други, вече силикатно-карбонатни свити - Белашенска, Луковишка, Бачковска, съдържащи окарстени мраморни прослойки или по-значителни мраморни литотела. Най-значителните карстови басейни тук са: Настан-Триградският (извори при Настан, извор "Вриса" и др.); Велинградският (извор "Клептуза" и др.); Перушица-Огняновският (извор "Три водици" и др.); Смолянският (извор "Хубча" и др.). Дебитът на всеки от тези извори достига стотици литра за секунда. Следващите по възраст по-млади окарстени скали са изградени от триаски карбонатни материали. Това

основно са финозърнестите доломити на Босненската свита от Искърската карбонатна група, както и мраморите от Сремската и Устремска свити на Тополовградската група. Първите са развити в Св. Илийските възвишения, където подхранват дебита на сондажи в района на с. Езеро с дебит до 35 l/s, а вторите - в Тополовградската синклинала, в района на едноименния град. Тук по-значителни карстови извори са в местността Пчелина, северозападно от Тополовград, където излизат няколко възходящи извора с дебит 80 l/s, Дугановски извори с дебит 50 l/s, извори южно от с. Воден - 25 l/s и др. Палеогенските окарствания са застъпени в района също в значителна степен. С тях са свързани изворите в района на гр. Чирпан с общ дебит около 300 l/s. Най-големият извор тук е Халка бунар със среден дебит през последните десетина години от 110 l/s. В района южно от Димитровград в посока към Хасково и Хасковски минерални бани от окарстените карбонати на палеогена и на триаските Сремска и Устремска свити чрез изворни каптажи и от сондажи се ползват води с общ дебит 340 l/s.

Пористите материали, а сред тях най-вече алувиалните кватернерни отложения, представляват най-значителния акумулатор на подземни води. Най-голямата структура в района и страната, носител на порови води, е Горнотракийската депресия, обхващаща равнинната част от територията между градовете Белово и Симеоновград по р. Марица. Следващата обща структура по величина на поровите ресурси са Подбалканските грабенови понижения - Пирдопския и Карловския грабени, Казанлък-Шейновския, Ветренския, Твърдишкия и Сливенския участъци на съответните грабени, както и по река Мочурица - в Стралджанско-Карнобатския грабен. Сред останалите структури с порови води по-водообилни са Хасковската наложена депресия, Ямбол-Елховското понижение и Свиленградският.

Западнобеломорският район за басейново управление обхваща поречията на реките вливащи се в Бяло море (реките Струма и Места).

В Поречието на р. Струма в зависимост от литологията и филтрационното пространство на скалите и седиментите водоносните формации и подземните води в тях са следните:

Кватернерни алувиални и пролувиални чакъли и пясъци от заливните и ниските надзаливни тераси на р. Струма и долните течения на по-големите притоци. Най-водообилни са в Симитлийската котловина и акумулират значителни количества пресни, безнапорни води. Дебелината на алувия по струмските тераси най-често е 15-20 m.

Неогенски речно-езерни седименти с разнообразен фациес в междупланинските котловини. Те са слабо водоносни. От приповърхностните им слоеве се дренират малки студени извори с пресни води и дебита, най-често от 0,05 до 0,3 l/s. По-дълбоките прослойки и лещи от пясъци и слабоспоени пясъчници съдържат напорни хладки минерални води.

Донеогенски (главно мезозойски и протерозойски) скални формации от планинските масиви и скалната подложка на наложените седиментни басейни с: карстови води в карбонатните свити – най-често триаски варовици и доломити и пиринските протерозойски мрамори и пукнатинни води предимно в гранитите.

Отделните проекти на ОГПТ попадат в териториалния обхват на 4-те района за басейново управление на България във всеки от които са формирани различни по тип, произход и качество подземни води.

По главни източници на замърсяване на подземните води са: химизацията в сферата на земеделието (замърсяване с нитрати, нитрити и др. произхождащи от изкуствените торове); органични замърсявания около селища без канализационна мрежа; фекалните води на животновъдни ферми и комплекси, отпадъчните води от промишлеността, замърсените речни оттоци и др. В някои части на страната е възникнало засоляване на почвите и на подземните води поради плиткото залягане на водното ниво и незадоволителното действие на отводнителните системи.

В регистъра на подземните водни тела като въздействия от човешка дейност върху химичното състояние на водите най-често се цитират – „земеделие“ (замърсяване с NO₃; PO₄; SO₄, Cr+6, Fe, Mn), „населени места без ПСОВ“, „депа за отпадъци - органични замърсители; „складове за пестициди“; „тежко машиностроене“ (замърсяване с Hg, Cd, Zn, Cu, Ni, Cr, Pb, As“), „уранова мина“, „въгледобив - открит способ“, „рудодобив и обогатяване“ (замърсяване с Si, As, Fe, Fe окиси и хидроокиси, Mn, Mn окиси, Pb, Cu), „петролни бази“ (замърсяване с масла и нефтопродукти).

По отношение качествените характеристики, значителна част от подземните води отговарят изцяло на изискванията за питейно водоснабдяване. Друга част са пригодни след хлориране и/или след смесване с други чисти води. Трета част са пригодни за такива цели само след пречистване.

В регистъра на подземните водни тела е направена оценка на риска за количественото и химично състояние на водите.

Всички напорни подземни води са практически неуязвими от повърхностно замърсяване. Напорните води могат да бъдат замърсени само при изкуствено нагнетяване в техните водоносни хоризонти (нагнетяване чрез сондажи) на замърсени отпадъчни води или подземно складиране на радиоактивни или други отровни вещества.

Ненапорните подземни води (особено плиткозалягащите), при които свободното водно ниво по площ съвпада с площта на тяхното разпространение и седиментите в зоната на аерация са водопрониосливи са уязвими (природно незащитени) от повърхностно замърсяване.

Риск за количественото и химично състояние на подземните водни тела, съществува преобладаващо за Дунавския район за Басейново управление (44 % от ПВТ), в по ниска степен за ПВТ от Черноморски район (23 %) и Източнореломорски район (13 %). Съгласно характеристиката на ПВТ в РБългария, риск за количественото и химично състояние на подземните води в Западнореломорския район съществува еднородно за тези, които се отнасят към „порови води в кватернер – Благоевград”.

Динамиката на замърсяване и самопречистване на ненапорните подземни води е тясно свързано с литоложкия характер на водоносните хоризонти, на техните филтрационни свойства, условията на подхранване и дрениране, мощността и филтрационните свойства на седиментите в зоната на аерация. Подземните ненапорни води по степен на уязвимост от повърхностно замърсяване се разделят на следните групи:

- Силно уязвими води. Към тази група спадат карстовите води с открит карст. Главният източник на подхранване на карстовите води са речните и валежни води, които ако са замърсени, предизвикват пряко замърсяване на карстовите води. Значителна част от подземните води в районите с открит карст не са замърсени, тъй като техните басейни се намират във високите части на планинските масиви, където няма замърсители.

- Уязвими води. Към тази група се отнасят карстовите води с покрит карст и порните води в алувиалните речни тераси.

Покритият карст има широко разпространение в Добруджа и Лудогорието. Над него се разполага лъосът, а на места под него и плиоценът. Лъосът играе роля на абсорбент на инфилтриращите се с водата замърсители. Карстовите води се подхранват главно от оттока на „висящите реки и дерета”, които са прорязали лъоса, но коритата им не достигат нивото на карстовата вода.

В речните тераси са се формирали подземни потоци, които са в хидравлична връзка с реките. Техните водни нива са на малка дълбочина от повърхността на земята, а скалите от зоната на аерацията са водопрониосливи. Замърсяването на подземните води става от химизацията е селскостопанската сфера, замърсения отток на реките, отпадъчните води на населените места, промишлените предприятия и др.

-Уязвими и слабо уязвими води. Към тази група спадат подземните порни води в кватернерните алувиални и пролувиални отложения на котловините и пукнатинно-карстовите води. За кватернерните отложения в котловините е характерен слоестият характер на общия водоносен хоризонт. В най-горните пластове водата е уязвима от повърхностно замърсяване, а в отдолу лежащите слабо уязвима. Пукнатинно-карстовите води са уязвими на замърсяване в участъците, където няма покривка, и слабо уязвими, където има кватернерна покривка.

- Слабо уязвими води. Към тази категория се отнасят главно пукнатинните води с плитка циркулация. Замърсяването в тези води е предимно локално.

Транспортът няма пряко отношение към качествения състав на подземните води. Транспортът не ползва пряко подземни води и няма пряко отношение към техните ресурси.

Геоложка основа

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

Вертикалната диференциация в структурата е в тясна връзка със сложното съчетание на последователно редуване на ниски (31%), хълмисти (41%) и планински (28%) земи. Територията на страната попада в младонагънатия северен клон на Алпо-Хималайската планинска система и нейните оградни морфоструктурни области.

Голямата сложност и разнообразие в тектонския строеж и геоморфоложките условия, както и значителната пъстрота в петрографският състав на скалите и претърпените от тях промени са допринесли за голямото разнообразие и в инженерногеоложките условия на страната.

Съгласно съществуващото инженерногеоложко райониране на България са обособени 5 региона и дванадесет инженерногеоложки области, представени в табл.11

Таблица 11. Инженерногеоложко райониране на България

Региони	Области
Мизийски	Ломска
	Лудогорско-Добруджанска
	Причерноморска
Балканиден	Предбалканска
	Старопланинска
	Средногорска
	Междупланонски котловини
Рило-Родопски	Западна Високопланинска
	Източнородопска
Странджански	Страндажанска
Краищиден	Краищенска
	Горнотракийска

Различните геоложки структури и геоложкия риск, следващ от естествените физикогеоложки и/или техногенни процеси са основен фактор при взимането на проектантските решения при изграждането на линейната сухоземна инфраструктура, както и на съоръжения към нея.

От физико-геоложките явления решаващо значение за нашата страна имат речната и овражна ерозия, свлачищата, срутищата, обрушванията, пропадането, и сеизмичността.

В следващата таблица 12 са представени геодинамичните процеси и явления, които представляват риск за инженерните съоръжения

Таблица 12. Рискови геодинамични процеси и явления за инженерните съоръжения

Вид на инженерните съоръжения	Опасни геодинамичните процеси и явления
Пътища	Свлачища, срутища, ерозия, пропадане,
Тунелни изработки (по ж.п линии и пътища)	Земен натиск и обрушвания
Мостове	Подкопаване на фундаменти, в следствие на речната ерозия
Подпорни стени	Свлачища, срутища, ерозия, земен натиск

Разрушителните процеси могат да бъдат разделени като такива с внезапно действие или периодично активизиране, такива с непрекъснато действие, както и процеси с непрекъснато действие, водещи до внезапни явления

Най-често срещани разрушителни просеци и явления следващи от тях с внезапно действие, които имат пряко отношение към пътния и ж,п транспорт са:

Свлачища

Свлачищата са един от основните елементи, формиращи геоложката опасност. Те са широко, но неравномерно проявени на територията на страната. В резултат на проявление на различни типове свлачища са засегнати множество участъци от пътната и жп инфраструктура. Натрупания инженерен опит показва, че в зависимост от геоложките и тектонските характеристики, механизма на процесите и установената дълбочина на хлъзгателната повърхнина са установени асеквентни консеквентни, делапсивни, детрузивни, консистентни, пълзящи склонове, дълбоки, плиткни, повърхностни свлачища.. Този пъстър набор от различни по механизъм, размери и скорост на проявление свлачища, в най-голяма степен се определя от разнообразния геолого-тектонски строеж, разчленения релеф, подземната хидродинамика и инженерно-геоложките параметри на различните литоложки разновидности.

По статистически данни по трасетата на ж.п линиите са регистрирани около 500 свлачища, а броя им по републиканската пътна мрежа не е установен, но е значителен.

На фона на неравномерното териториално разпространение на свлачищата, са обособени райони с повишена концентрация на тези геодинамични процеси. Един от тях е високия Дунавски бряг. Почти непрекъснатата свлачищна ивица се проследява между Дунавци и устието на р. Искър. В източна посока по-значителни свлачищни райони са развити около Никопол, Свищов и Тутракан. Голямо разпространение имат и свлачищата по северното Черноморско крайбрежие. Почти непрекъснатата свлачищна ивица с дължина около 30 км и широчина, достигаща 2-3 км се разполага северно от гр. Варна до гр. Каварна.. Множество свлачища са развити в долнокредните седименти на Предбалкана: по поречието на р. Янтра – северно от В. Търново, в Ловешко, Севлиевско, Врачанско. С по – значителни размери във вътрешността на страната са свлачищата в Тракийската низина, Софийската и Пернишката котловина, свлачищата при Смолян. Значителни свлачища са проявени по разломни зони и структури, окунтуряващи и пресичащи Рило-Ропския регион, по струмската разломна зона в Симитлийската котловина, по Местенските разломи, северно от гр. Гоце Делчев, около селата Дебрен, Огняново, Балдево, Господинци, Осиково, Гостун.

Срутища

Проявяват се предимно в планински райони, по стръмни до отвесни склонове, като размерите им се обуславят от наклона, височината и напукаността на масива. Срутванията се дължат на различни фактори – изветряне, ерозия, абразия, обилни валежи и земетресения.

Обрушвания

Обрушването на скалите е особено опасно явление за тунелното строителство. Обикновено това явление се предшества от повишен скален натиск, като особено неблагоприятни са условията при преминаване на тектонски нарушения с наличие на подземни води. Пример за проява на този тип явления от „транспортния живот“ на съоръженията е затрупания през 1991 г ж.п тунел между гарите Земен и Раждавица от ж.п линията София – Кюстендил.

Геодинамичните процеси и явления с непрекъснато действие, които имат пряко отношение към транспорта са:

Ерозионните процеси са в резултат от действието на повърхностните води. Влияят се от комплекс фактори: морфометрични и морфодинамични показатели на релефа, литоложките разновидности, повърхностните водни течения, течащите води, наличието на почвена покривка, вида растителност, климатични условия и антропогенната дейност.

Ерозията е линейна и площна. Площната е от значение за агрономията и няма отношение към разглеждания ОГПТ. Линейната ерозия е характерна за терени с наклон над 5-8° и засяга предимно алувиални и делувиални отложения, изветрителната зона на скалните разновидности и неспоените седименти по склоновете. Ерозията е вследствие рушителната дейност на реките, а формите които се създават са ерозионните форми.

Ерозията може да бъде дълбочинна и странична. Най-характерна форма на дълбочинната речна ерозия е речната долина. Нееднаквата твърдост на скалите е предпоставка за създаване на речното легло, в резултат на което се образуват бързеи, прагове и водопади, които са от значение при мостовото строителство.

Ерозионните процеси, протичащи по бреговете на реките са в пряка връзка с развитието на свлачищата по тях, което е най-ясно изразено по р. Дунав.

Ерозионните процеси застрашават безопасната експлоатация на изградените инженерни съоръжения.

Абразията е един от най-важните процеси, съставляващи геоложкия риск по Черноморското крайбрежие. Тя се проявява в 70% от дължината на бреговата зона. Последиците от действието на морската абразия са: активизиране на стари и/или предизвикване на нови свличания, срутища, разрушаване на подпорни стени и съоръжения, изградени в бреговата зона.

Карстообразуването е процес, който се развива във варовити скали. Скоростта на развитието му е много малка и практически не застрашава непосредствено устойчивостта на инженерните съоръжения.

От съществено значение е, че няма естествена бариера или екран, който да предпази подземните води от замърсяване в карстовите терени.

Пропадането на лъоса е процес на внезапно слягане на лъосовите седименти при увлажняване в съчетание с натоварване.

Лъосовите строителни почви заемат около 12000 км² в северна България и се отличават със своята недоуплътненост и структурна неустойчивост. Пропадъчният лъос се разделя на три разновидности: пясъчлив, типичен и глинест.

В тази връзка пропаденето на лъоса като геодинамичен процес не се отразява значително на трасетата на линейната инфраструктура, но за изграждането на обекти на промишленото строителство (гари, пристанищни съоръжения, терминали и др.) е от първостепенно значение.

Земни и почви

Почвите в територията на страната се отнасят към две европейски почвено-географски области (съществени части от Суббореалния и Субтропичния почвен сектор на Европа) (Н. Нинов, 1997 г. География на България):

1. Карпатско-Дунавска почвена област (попада северна България). Поделена се на три подобласти - Карпатска, Среднодунавска, Долнодунавска.

Обхванати са следните 8 провинции:

- **Западна Дунавска почвена провинция** - разпространени са черноземи (обикновени, кестеняви, глееви), файоземи, смолници (обикновени и лесивирани), наносни (богати и карбонатни), пясъчливи и блатни почви. Почвите са плодородни и се отнасят към I и II бонитетна група, класове S1, S2. Ограничаващи почвеното плодородие са ерозията, дефлацията и заблацията. Провинциална особеност е разпространението на смолници и ареносоли.
- **Средна Дунавска провинция** - доминират черноземите (кестеняви, обикновени, глееви, лесивирани). Специфични са по-обширни площи на файоземите (обикновени и лувикови), пясъчни, засолени и др. Бонитетните балове са I и II, клас S2, S1. Проблем по опазването е дефлацията.
- **Дунавско-добруджанска провинция** - доминират черноземите (обикновени). По брега на морето и сухите долове са разпространени рендзини и Nitisols, а покрай р. Дунав - calcaric Fluvisols, торфени и блатни почви. Има и малки площи на смолници. Почвите са II бонитетна група, клас S2. Неблагоприятни за земеделието са дефлацията и суховеите, поради което в тази провинция са изградени полезащитни горски пояси. Особеност е компактното разпространение на обикновените черноземи, които са по-тежки по механичен състав.
- **Лудогорска провинция** - обхваща Лудогорското плато и височините около Разград и Попово. Характеризира се с обширни територии заети от айоземи (обикновени и лувикови) и лесивирани почви (обикновени и хромови). Ограничено са разпространени наносни почви. Почвите са I и II бонитетна група, клас S1, S2. Основни проблеми за използването им са агротехнически.

- *Провадийска провинция* - голяма мозаичност на почвената покривка, ерозията и разпространението на рендзини и варовици, които разкъсват масивите на черноземите. Доминират черноземи (кестеняви и малко обикновени) и фрайоземи. Почвите на провинцията са II и I бонитетна група, клас S1, S2. Основен проблем за опазването на земите и физическото унищожаване са промишлеността около Варна и Шумен.
- *Западна Предбалканска провинция* - на изток достига до р. Огоста. Провинцията е заета от лесивирани почви (обикновени, светли, хромови) и планосоли (кисели). Покрай реките има малки площи от наносни (богати и кисели). Земите са средно и лошо бонитетни - III и IV група, клас S3. Основен проблем за опазването им е ерозията. Те са бедни и кисели, което усложнява използването им. Особеност е малката дълбочина на профила на лесивирани почви.
- *Средна Предбалканска провинция* - простира се от р. Огоста до Стара река. Релефът и е добре дрениран и ерозията широко развита. Доминират лесивирани почви (хромови, светли, калциеви). Характерно е и разпространението на рендзини, литосоли и кисели наносни почви. Провинциална особеност е разпространението на хромови лесивирани почви. Провинцията е една от най-богатите на планосоли, които са с много ниски земеделски качества. Земите са средни - III бонитетна група, клас S3N1. Основен проблем са ерозията, киселата реакция и повърхностното сезонно преовлажняване.
- *Источнoбалканска провинция* - мозаична почвена покривка от лесивирани (светли, хромови), на места в комплект с рендзини и литосоли. Има широки площи с планосоли (кисели), фрайоземи (канелени, както и черноземи (обикновени, глееви (делувиални и наносни (кисели, богати, пясъчни и др. Широко е проявена ерозията. Почвите са главно IV бонитетна група, клас S3N1 - лоши поради киселата реакция, бедност, сезонно повърхностно преовлажняване, ерозия и плиткост.

2. Средиземноморска почвена област (простира се на юг от Стара планина)

Поделва се на 10 почвени провинции и още 5 в поясите на отделните планини.

- *Софийско-Крайщенска провинция* - по по-ниските планини доминират плитките почви, които често са в комплекси - литосоли с ранкери, литосоли с рендзини, рендзини с канелени, само рендзини, лесивирани почви (канеленовидни, светли, червени). В котловините и покрай реките са разпространени смолници, наносни (богати, бедни, карбонатни), делувиални и планосоли. Провинциална особеност са смолниците (най-мощни и най-глинестите почви у нас). Канеленовидните лесивирани почви са особено мощни, по-леки, развити са на пролувиални и колувиални субстрати. Почвите са от I, II, III и IV бонитетна група, класове S1, S2, S3, N1, N2. Ерозията има широко развитие. Проблем е унищожаването на почвите за строителство, промишлени и минни цели, както замърсяването им от табани, смет, с тежки метали и др.
- *Подбалканска провинция* - почвите са предимно от съвременен произход - наносни (кисели, богати), делувиални, глееви смолници, солонци - солончащи, блатни, торфени, пясъчни. По оградните склонове на полетата са разпространени светли лесивирани почви. Особеност е едрочастичността на повечето почви, засоляването и заблатяването им. Земите са II и III бонитетна група, клас S3 с ограничаващи почвеното плодородие - скелетност, каменливост, засоляване и заблатяване.
- *Средногорска провинция* - почвената покривка е от ранкери, литосоли, канелени, рендзини, както и комплексите на канелени с рендзини и др. земите са II и III бонитетна група, клас S2, S3. Ограничители на почвеното плодородие са относително пресечения релеф, ерозията и плиткостта на почвите.
- *Тракийско-Среднотунджанска провинция* - *западната и част* (Пазарджишко-Пловдивското поле) е изградена от съвременни наслаги, богата на подпочвени води - наносни почви (богати, кисели, карбонатни, тъмни), блатни и торфено-блатни, солонци и солончащи. Заравнените слабо дренирани терени често са с планосоли. В подножията на родопските склонове - множество наносни конуси с делувиални почви, смолници

(Хасковско). Разпространени са и рендзини. *Източната част на провинцията* (от Чирпанския праг на изток) - е изключително покрита от смолници (обикновени, карбонатни, гипсови и глееви). Има и лесивирани почви (хромови, светли, червени). На безотточни терени - планосоли, солончаци, солонци, а в поречията наносни (богати, кисели, тъмни) и дори черноземи. По-високите части има ранкери, литосоли и червеноземи. Провинциална особеност са смолниците и лесивираните почви. Наносните почви са по-глинести и на места в поречието на р. Тунджа преминават в глееви чернозими. Земите са богати - I и II бонитетна група, клас S1, S2. Проблем има при засолените почви и планосолите. Най-обширно разрушение и замърсяване на почвите и ма от Марица изток, КОЦМ, Нефтохим Бургас и др.

- *Струмско-Местенска провинция* - характеризира се с ксеротермна почвена покривка от канелени, ранкери, рендзини и регосоли, делувиялни и наносни почви. Имат плитък профил и по-голяма скелетност. Особеност е силното развитие на ерозия. Проблем на земеделието е опазването на почвите от ерозия, поливането и торенето.
- *Източнородопско-Сакарска провинция* - доминират ранкери с литосоли, ранкери с канеленовидни лесивирани почви. Характерно е развитието на ерозия. Уникални почви тук са червените канеленовидни лесивирани, андосолите във водосборана Дермендере, Стръмни рид и пр..Земите на провинцията са предимно IV бонитетна група-поши, клас S3N1. Проблем за опазването е ерозията.
- *Странджанска провинция* - в северната и част и по-морското крайбрежие доминират планосолите (кисели) заедно с лесивираните (светли, канеленовидни), ранкери, често в комплекс с лесивирани и литосоли. В южната част - лесивирани, ранкери, планосоли (ненаситени), рендзини, канелени, червеноцветни. На силикатни терени са разпространени жълтоземи. Провинцията е предимно гориста със слабо развитие на земеделие.
- *Старопланинска провинция от пояса на кафявите планинско-горски почви* - покрита е с кисели и наситени кафяви планинско горски почви, плитки почви (рендзини, ранкери, литосоли) и ограничено от тъмноцветни планинско-горски почви. В западната част на провинцията се формират комплекси от кафяви наситени почви с рендзини, а в източната част - на кисели кафяви с ранкери и литосоли. В централната част - тъмноцветни планинско-горски почви. Провинцията е гориста с предпоставки за ерозия при изсичане -пълно или частично.
- *Витошко-Средногорска планинска провинция* - доминират киселите планинско-горски почви. Ограничено са разпространени ранкери, литосоли и тъмноцветни планинско-горски. В котловинните полета има обширни територии с кисели наносни и делувиялни почви със сравнително високи подпочвени води. Малки са площите на смолниците и планосолите. Земите са предимно III и IV бонитетна група, клас S3, S3N1 с основен ограничител на плодородието - обилна каменност и високи подпочвени води.
- *Рило-Пиринска планинска провинция на кафявите планинско-горски и пояса на тъмноцветните планинско-горски почви* - доминиране на киселите кафяви планинско-горски почви, малки площи с ранкери и литосоли. Провинцията е гориста , с високобонитетни иглолистни гори. Потенциално е застрашена от ерозия.
- *Западнородопска планинска провинция* - кисели планинско-горски почви, вторично затревени. Ограничени територии, изградени от варовици и други карбонатни скали, са заети от рендзини или рендзини с наситени кафяви планинско-горски. Има също така ранкери и литосоли. Проблем за опазването на земите е ерозията.
- *Осоговско-Беласишка планинска провинция* - обхваща пояса на кафявите планинско-горски почви. Почвената покривка е главно от кисели кафяви планинско-горски почви и литосоли. Провинцията е изцяло гориста. Потенциално е застрашена от ерозията при нарушаване на природното равновесие.
- *Висока Старопланинска провинция* - простира се над пояса на кафявите планинско-горски почви. Характеризира се с разпространение на

планинско-ливадни почви (чимови и ограничено черноземовидни), както и планинско-горски почви, ранкери и литосоли по-най-високите части на билата. Провинцията е заета изключително от планински ливади.

- *Висока Витошко-Рило-Пиринско-Родопска провинция* - чимови планинско-ливадни почви и торфенисти планинско-ливадни почви. Широко са разпространени и плитките почви (ранкери, литосоли) и блатни почви. Провинцията е заета от ливади с богато тревно разнообразие.

Обработваемият фонд в България е съставен главно от черноземни почви и черноземни смолници (30 млн. дка), канелени горски почви (7 млн. дка), а другите видове почви заемат около 5 млн. дка от общия фонд. Според пригодността на почвите за земеделие (според главните почвени свойства и състав, ограничаващ почвеното плодородие), те биват:

- висока - S1 (19.4% от територията на страната) - всички подтипове черноземи, файоземи, алувиални;
- добра S2 (34%) - канелени, хромови лесивирани; кестеняви черноземи, всички подтипове смолници;
- средна до несигурна S2- S1 (26.4%) - делувиални; кафяви планинско-горски; обикновени лесивирани; планосоли; глеевидни смолници, антросоли;
- несигурна S3 (14.1%) - светли лесивирани, жълтоземи, пясъчни почви;
- несигурна или временно непригодна S3-S1 (6.1%) - глеевидни жълтоземи, солонци, солончаци, блатни, торфени;
- негодни N2 - литосоли, рендзини, ранкери, тъмноцветни планинско-горски, планинско-ливадни;

Редица фактори показват, че почвите в селските райони са засегнати от деградационни процеси. Те са комплексни - свързани са с процесите на почвена ерозия, кисляване, засоляване, замърсяване, унищожаване на почвите и др.

Повече от 60% от територията на страната е засегната в различна степен от ерозионни процеси (Национален стратегически план и програма за развитие на селските райони (2007-2013 г). В най-южните части на страната, Предбалкана, Лудогорието, в планинските райони, площите подложени на ерозия достигат 70%. Силно ерозиран са 11.8% от територията на страната. От водна ерозия са застрашени около 65% от селскостопанските земи, а 24% са застрашени от ветрова ерозия. В горските територии общата площ на засегнатите от водна ерозия площи е около 292000 ha. Ветровата ерозия се проявява главно при големи и открити равнини.

Засоляването на почвите е засегнало около 35000 ha обработваеми земи в страната. Земеделските земи, засегнати от кисляване са около 4300000 ha, като при около 4.5% от тях нивото на киселинност е опасно за земеделските култури. Основен фактор за този процес у нас е небалансираното използване на азотни торове.

Причини за процесите на почвена деградация са и неправилната технология на отглеждане на земеделски култури, неадекватна обработка на почвата и борба с вредителите, отглеждане на влаголюбиви култури без напояване и др.

Намаляването на хумуса в почвите е свързано с кисляването и засоляването на почвите.

Свлачищата, вследствие наводнения, причиняват огромни вреди на инфраструктурата и вида в някои райони. Общата площ, засегната от свлачища през последните 5 години е около 23000 ha.

През 2004 г обработваемата земя е 3.3 млн. ha (61.8%), а угарите възлизат на 0.4 млн. ha или 13.4% от обработваемата земя.

Постоянните пасища и ливади заемат 1.8 млн ha (33.8%) , а трайните насаждения 0.2 млн. ha (4%).

Около 73% от земеделската земя е частна собственост, 22% е общинска и 5% е държавна.

Съществува значителна разпокъсаност на поземлената собственост в страната. Средният размер на земеделския парцел е 0.6 ha. Разпокъсаността на собствеността

върху земята създава трудности пред дългосрочни инвестиции в земеделието и подобряване на почвеното плодородие.

ОГПТ няма отношение към този аспект на проблема.

Влиянието на транспорта като консуматор на терен, както и върху замърсяване на крайпътните земи и почви (земите и почвите, попадащи в сервитута на пътя) се наблюдава не само в страната. Основните замърсители от транспорта са: азотни оксиди; въглероден оксид, тежки метали (кадмий и олово), прахови частици (сажди) и полициклични ароматни въглеводороди.

Автомобилния транспорт е един от основните източници на Pb и Cd и почвата. Въвеждането на безоловен бензин драстично снижава оловните емисии от транспорта. Pb се задържа много дълго време в почвата – приема се, че измерените му концентрации в почвата на населените места се дължат на първо място на остатъчно замърсяване от времето на използваните оловни бензини.

При антропогенно натоваване почвите по-бързо се поддават на деградация, което налага грижливото им използване.

Чрез процеса на филтрация през почвените слоеве на намиращото се в тях Pb и Cd потенциално могат да бъдат замърсени и подпочвените води.

Ландшафт

Ландшафта се приема като природо-географски комплекс и териториален комплекс със специфична структура и облик, жизнена среда за човека и природния генетичен фонд, източник на ресурси, социална среда.

Според съществуващата класификация на ландшафтите, те могат да се обединят в 4 групи:

1. *В зависимост от преобладаващото участие на природни или антропогенни компоненти:* природни ландшафти (в повечето случаи попадащи под защитата на държавното и природно законодателство), антропогенни ландшафти (антропогенното присъствие се отразява на свойствата на почвите, режима на водите, флората и фауната и др. и тяхното екологично единство);
2. *В зависимост от степента на човешка намеса и настъпилите изменения в ландшафтите:* девствени, слабо изменени, окултурени (културни);
3. *В зависимост от преобладаващата функция на територията:* селищни, селскостопански, промишлени, рекреационни, крайпътни и др.;
4. *В зависимост от преобладаващото участие на дадени природни компоненти и изявяване на един от тях като доминиращ:* крайводни, равнинни, хълмисти, планински, горски, степни и др.;

Нашата страна се намира на прехода между умереноконтиненталния и субтропичния пояс.

Фактори за ландшафтната диференциация на територията на страната са: широчиннозонален и меридионалносекторен фактор, височинен фактор - само 28% от площта на страната не попада под негово влияние, а зонален фактор, антропогенен фактор. Антропогенните дейности предизвикват изменения в микроклимата и в локалния климат. Максимално засегнати от човека природни геокомпоненти са животинския свят, растителността, почвите и водите, а в най-малка степен са изменени атмосферата и литогенната основа (скалите и релефа).

Слабо засегнати от антропогенната дейност у нас са само среднопланинските и високопланинските ландшафти.

В нископланинските ландшафти отдавна са унищожени първичните, предимно дъбови гори, заменили се по естествен начин с нискостъблени габъррови и дъбови храсталаци или по изкуствен начин залесени с черен бор.

При земеделското усвояване на поземлените ресурси е унищожена естествената растителност, изменено е геохимическото равновесие в почвите, което води до изменения в агроландшафтите.

Промишленото усвояване на територията на страната е довело в някои части до значително замърсяване и деградиране на ландшафтите. Особено силно е замърсяването в дъната на вътрешнопланинските котловини.

Степента на устойчивост на ландшафтите спрямо външни въздействия се определя от най-устойчивия от природните геокомпоненти - морфолитогенния фундамент. Според него са определени класовете ландшафт.

Разработената класификационна ландшафтна система на страната включва 78 групи ландшафти, обединени в 30 подтипа, 13 типа и 4 класа, или:

- Клас Равнини - включва 4 типа, 9 подтипа, 16 групи;
- Клас Междупланински равнино-низинни - включва 2 типа, 2 подтипа, 10 групи;
- Клас Котловинни - включва 2 типа, 4 подтипа, 12 групи;
- Клас Планински - включва 5 типа, 15 подтипа, 40 групи.

По възприетата методика на територията на страната са определени 4 области, 24 подобласти и 127 ландшафтни райони.

Всеки ландшафтен район вътре в по-голямата регионална единица се отличава от съседните райони по локалните особености на скалния субстрат, мезорелефа, хоризонталната и вертикалната ландшафтна структура.

ОГПТ обхваща голяма част от територията на страната. Отделните проекти минават през територии, попадащи и в 4 класа ландшафт.

За опазването на ландшафта България освен българското законодателство играе роля и Европейска конвенция за ландшафта - Ратифицирана на 13.10.2004 г. /ДВ бр. 94/22.10.2004 г./, в сила за Р България от 01.03. 2005 г.

Конвенцията се основава на идеята, че съществува един единен ландшафт, всеки от компонентите на който е важен за някого и че както културните, така и природните му аспекти имат значение за характера му и обясняват настоящето му състояние. Главната цел на конвенцията за ландшафта е да съхрани европейското културно и природно наследство, които определят облика на общоевропейския ландшафт. За постигане на тази цел, конвенцията обединява усилията на договарящите се страни и организира ефективно сътрудничество за изпълнението им на европейско ниво, като същевременно ги подпомага да разработят политика за опазване, управление и планиране на европейския ландшафт на национално и местно ниво. Друга цел на конвенцията е да демонстрира, че природните и културните компоненти на ландшафта могат да бъдат опазвани и укрепвани и без обявяването им за паметници.

Двата основни аспекта на конвенцията са:

- признаването на ценността на всички компоненти на ландшафта и значението им за осигуряване на качеството на живот на хората и тяхната самобитност;
- активната роля на обществото при възприемането и оценката на ландшафта.

Различните елементи на транспортната система се групират в транспортни коридори. Частта от територията, тангираща с международните коридори се определя като Зона на влияние имаща пряк контакт с транспортния коридор:

- *директна зона на влияние* – обхваща територии, формиращи ивици с ширина от 3 до 15 км от двете страни на линейните елементи;
- *индиректна зона на влияние* - обхваща територии, формиращи ивици с ширина над 15 км от двете страни на линейните елементи;

Разширената зона на влияние на транспортните коридори е цялата територия на общината, тангираща със съответния коридор.

Състоянието и потенциала на природните условия и ландшафтната среда са фактор за изграждане на елементите на техническата инфраструктура.

Всеки ландшафт има свой естетически капацитет, обусловен от неговата външна структура и екологичен капацитет, обусловен от вътрешния му строеж. Естетическия капацитет се определя от границата при която се запазва визуалното единство и естетическата хармония в ландшафта. Екологичният капацитет се обуславя от

съхраняване на механизмите на саморегулиране на ландшафта, обезпечавашо запазването на съществуващото екологично равновесие.

Експлоатацията и развитието на пътната мрежа са свързани и със ситуацията на населените места, производителния капацитет на територията, зоните за отдих и туризъм.

Транспортната подсистема е най-голям консуматор на земя. Пътищата, и ж.п.линиите формират т.н. „линеарни ландшафти“ със собствено съдържание и специфика.

Транспортните инфраструктурни обекти са свързани с промени в ландшафтните доминанти. Визуалните нарушения и зрителното въздействие донякъде е относително.

Въздушния транспорт – имат специфични техническите изисквания за осигуряване на безопасността на полетите и оформянето на ландшафта е съобразено с отражението на летищните комплекси върху съседните територии. Най-сериозни са шумовите замърсявания. Извън границите на охраняемата зона ландшафтът запазва своите функции и характер, а оформянето на прилежащите пространства с растителност редуцира в максимални граници вредното въздействие.

Всички дейности свързани със строителството и експлоатацията на транспортната инфраструктура имат комбинирано, комплексно, кумулативно въздействие върху ландшафта. *Проблемите, които трябва да се решат са:*

- *Икономически* (избор на вариант за провеждане на трасето по терена и връзките на различни нива, ефективност на техническото решение, изпълнение и поддържане с оглед на опазването и възстановяването на ландшафта - различни мероприятия за опазване и възстановяване на почви, води, растителност и т.н. от различните видове транспорт;
- *Технически* - осигуряване на безопасността при движение по пътищата; оформянето на ландшафта в прилежащото пространство на пътното платно (ж.п. линия, воден транспорт) е необходимо за подобряване на оптичното трасиране, създаване на екрани (шумозащитен ефект); защита на пътното платно от ветрове и навявания от сняг (особено важно за горските ландшафти и планински райони, където прокарването на ново трасе предполага усилване на ветровете срещу навявания от сняг); предпазване от пресичащи животни (задължително за магистралите) и др.;
- *Екологични* - свързани са с възстановяване на нарушеното екологично единство на средата - предпазване на почвения слой от ерозия, противоерозионно укрепване на откосите, предпазване от падащи камъни, предпазване на съседните територии от аерозолно замърсяване от автотранспорта, защита на прилежащите територии от шум, осигуряване на подходящ микроклимат и условия за безопасно движение (особено за планинските ландшафти), ландшафтно оформяне на ивиците на банкетите, опазване на селскостопанския и горскостопанския фонд и на природните рекреационни ресурси чрез изграждане на трасета в съответствие с релефа и в хармония със земята - отчитане на различната собственост, различните земеползвания с цел опазване целостта на екосистемите;
- *Естетически* - свързани са с хармоничното приобщаване на трасетата на пътищата и ж.п.линии към околния ландшафт и композиционното изграждане на перспективите. Комплексът от динамичните компоненти на околния ландшафт се възприема от движение - т.н. „зона на въздействие“ (добре е впечатленията да се променят на всеки 1.5 до 2 км около трасетата); запазване на мащаба, ритъма и структурата на ландшафта при провеждане на трасетата чрез отчитане на земните форми и граници на естествено оформените пространства, разкриване на запомнящи се картини от околния ландшафт. Оформянето на просеки в горските ландшафти трябва да отговаря на както на екологични, така и на естетически изисквания;
- *Социални* - свързани са с обезщетяване на собствениците на земя, гарантиране здравето на хората от съседните територии, запазване условията на живот; съхраняване на старите трасета на пътищата поради тяхната естетическа, екологична и емоционална стойност.

Биологично разнообразие

България е на трето място в Европа по разнообразие от животински и растителни видове. Разнообразният релеф, геология, специфичните микроклиматични условия и

хилядолетната човешка дейност определят богатото разнообразие на видове, съобщества и природни местообитания, голяма част от които са с конзервационна значимост.

С развитието на цивилизацията се е засилва и антропогенното влияние, което към настоящо време се е превърнало във фактор от първостепенно значение за оцеляването на много животински видове. Резултат от компромисното съществуване на човека и опазването на околната среда е изграждането на Европейската екологична мрежа Natura 2000. В резултат от приобщаването на България към Европейския съюз бяха приети и двете основни за опазването на европейската фауна директиви - Директивата за птиците и Директивата за местообитанията.

Към момента, с решения на Министерски съвет са приети:

- 114 защитени зони за опазване на дивите птици, покриващи 20,3% от територията на България, от които за 90 има издадени заповеди за обявяването им от министъра на околната среда и водите;
- 228 защитени зони за опазване на местообитанията, покриващи 29,5% от територията на България.

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

На територията на страната са представени 3 биогеографски района – алпийски, черноморски и континентален, разнообразни съобщества и екосистеми, както и почти всички основни типове местообитания на Европа. В момента в страната са разпространение Повече от 12 300 вида растения, повече от 27 000 вида безгръбначни, 207 вида морски и сладководни риби, 16 вида земноводни, 36 вида влечуги, 383 вида птици и 94 вида бозайници.

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

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

- Замърсяване на околната среда;
- Пряко унищожаване и експлоатация;
- Генетична ерозия и внасяне на неместни видове;
- Глобалното изменение на климата;
- Деградация, фрагментация и загуба на местообитания, предизвикана от човека чрез:
 - разрушаване на местообитанията и изолация на естествените местообитания в резултат от развитието на туризма, пътищата, промишлеността;
 - промяна във видовия състав в резултат на унифициране на ландшафтите вследствие интензивното земеделие;
 - заплахи за екосистемите от въвеждането на чужди видове;
 - изчезване на видове поради пресушаване и замърсяване на водоемите или в резултат на снижаване на хранителните запаси;
 - намаляване на площта на влажните зони поради пресушаване, промяна на водния режим, инженерни работи по брегове и съответно унищожаване на растителни и животински видове.

Сериозни щети върху биоразнообразието в България оказват застрояването и изграждането на инфраструктурни проекти, включително пътища, магистрали, газопроводи, удълбочването на река Дунав за транспортни цели, както и всяка драгажна дейност, свързана с корабоплаването.

Флора

Флористичното разнообразие обхваща приблизително 12360 вида растения, от които над 4000 вида водорасли, 3700 вида семенни, 3500 вида гъби, 669 вида мъхове, 641 вида

лишей, 51 вида папратовидни. Съвременната растителност в страната е динамичен сбор от дървесни, храстови, полухрастови и тревисти съобщества.

Според комплекса от основни екологични изисквания феноекологичните типове се отнасят към няколко фитоклиматични групи растителност:

- арктическа – съобщества на сибирска хвойна, клек, черна боровинка, връшняк, тревиста върба, мощна власатка, извита острица, бролова власатка и др;
- бореална – съобщества на смърч, бял бор, обикновена ела, бреза, трепетлика, бяла мура, чернееща власатка;
- неморална – съобщества на обикновен габър, източен габър, бук, източен бук, обикновен горун, летен дъб, дръжкоцветен дъб, благуна, полски ясен, цер, дребнолистна липа, обикновен кестен, ливадна власатка, трескот, обикновена полевица;
- степна – съобщества на степен бадем, нишковидно коило, валезийска власатка, белизма, айтоски клин, луковична ливадина и др.;
- средиземноморска – съобщества на пънар, дървовидна хвойна, грипа, източен чинар, див рошков, червена хвойна, драка, черен бор, черна мура, и др.

През последните години се наблюдават изменения на естествените растителни съобщества, което е свързано предимно с засилващото се антропогенно въздействие.

Разпространение на растителността във височинно отношение:

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

Иглолистни и иглолистно-дребнолистни горски и храстови съобщества. Разпространени са главно в планините над буковия пояс. Съставени са от бял бор, смърч, бяла и черна мура /Пирин и Славянка/, макар и по-рядко се среща и елата и черния бор /обикновено в по-ниския планински пояс/. От иглолистните храсти най-широко разпространение има хвойната и клекът, който е ограничен само в субалпийския пояс на по-високите планини.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Азонални растителни съобщества са лонгозните гори, разположени около устията на черноморските ни реки. Характеризират се с голям брой дървесни видове /над 40/,

наличието на лиани, като най-типични представители са бръшлянтът, дивата лоза и др. Азонални съобщества са и псамофитната растителност, халофитната и антропофитната растителност.

Според геоботаническо райониране (Ив. Бондев) България е обхваната от три растителни области - Европейска широколистна горска област, Евроазиатска степна и лесостепна област и отчасти от Средиземноморска склерофилна горска област. Към тези три области се отнасят разпространените пет растително-географски провинции - Евксинска, Иларийска, Македоно-Тракийска, Долнодунавска и Източносредиземноморска. Територията на страната се поделва на 28 окръга и 80 геоботанически района

1. Европейска широколистна горска област (към нея се отнася по-голямата част от територията на страната). Областта се характеризира с растителност на умерената зона, с основна коренна растителност, представена от широколистни, лятнозелени, листопадни през зимата гори, предимно от европейски и европейско-азиатски произход,, с преобладаване в тях на над 180 вида и подвидва дървета и храсти.

От Средноевропейската широколистна горска област са налице части от 3 фитогеографски и растително-географски провинции - Евксинска, Иларийска, Македоно-Тракийска.

а) Евксинска провинция - обхваща Странджа, Източна Стара планина и Черноморското крайбрежие. В изграждането на растителната покривка участват европейски и евроазиатски флорни елементи. Характерни са евксинските флорни елементи (около 40 вида), степни елементи (около 20 вида), средиземноморски (9 вида) и илирийски елементи (8 вида). От всички елементи 33 вида са ендемични за Балканския полуостров, от които 27 са от групата на македоно-тракийските, 6 вида са от илирийските флорни елементи, 12 вида са ендемични за българската флора, от които 10 вида са от македоно-тракийската и 2 са от илирийската група.

Евксинска провинция се поделва на 3 окръга:

- *Странджански окръг* - поделва се на два геоботанически района: Велека и Факия. Най-характерни са горските ценози на източния бук *Fagus orientalis*, източния горун *Quercus polycarpa*. Участва и терциерния реликт странджанска зеленика *Rhododendron ponticum*, реликтния вид лавровишня (*Laurocerasus officinalis*), обикновен джел (*Ilex aquifolium*). Участват още благун, цер, странджански дъб, келяв габър и др. край реките и влажните места са характерни т.н. лонгозни, периодично заливани гори с доминиране на полски ясен, полски бряст, черна елша, летен дъб и др.;
- *Източностаропланински окръг* - поделва се на два геоботанически района: Камчийски и Момино плато; характерни са южноевксинските реликтни видове на източен бук *Fagus orientalis*, източния горун *Quercus polycarpa* и др., а в лонгозните гори - полски ясен, полски бряст и др.;
- *Западнокрайбрежен Черноморски окръг* - поделва се на два геоботанически района: Южен и Северен. Характерни са източен бук *Fagus orientalis*, източния горун *Quercus polycarpa*, *Fraxinus oxycarpa* и др.

б) Илирийска провинция - заема главно планинските територии. В изграждането на растителната покривка участват освен европейски и евроазиатски флорни елементи и над 100 български ендемични растения. От тях 64 вида и 2 подвидва са илирийски флорни елементи, 34 вида и 9 подвидва са македоно-тракийски флорни елементи.

Илирийската провинция се поделва на 13 геоботанически окръга.

- *Котленско-Преславски окръг* - поделва се на два геоботанически района: Котленско-Сливенски и Герлово-Сливнишки - Едификаторна роля играе мизийски бук, габър, горун, на места източен горун и сребролистна липа. Във вторичните горски екосистеми участва келяв габър. Запазени са реликтните флорни елементи на конския кестен, див рошков, кавказка копривка. срещат се балкански ендемити като урумово лале, румелийска звъника, хилядолистен воден морач и др. среща се балканския субендемичен вид - *Syringa vulgaris* и др.;
- *Лудогорски окръг* - поделва се на два геоботанически района: Поповско-Разградски и Лудогорски; Преобладават ксеротермни церови и смесени

- благуново-церови гори. Участват и сребролистна липа, горун, ограничено мизийски бук;
- *Дунавско хълмисто-равнинен окръг* - поделен се на четири геоботанически района: Павликенски, Плевенски, Монтански и Видински; - Преобладават ксеротермни церови и смесени благуново-церови гори. На отделни места се среща келяв габър. Вторично ксеротермни растителни съобщества от драка. По-голяма част от територията е заета от селскостопански земи. Срещат се съответни ендемити и събендемити - ковачевия и дунавския зановец;
 - *Предбалкански окръг* - поделен се на три геоботанически района: Троянско-Търновски, Мездренски и Белоградчишки; Срещат се макленът *Acer monspessulanum*, мизийски бук, масово расте реликтния вид лавровишня. Срещат се реликтни и ендемични видове - силивряк *Haberlea rhodopaensis*, сръбска рамонда *Ramonda serbica*, воден габър, турска леска и др.. преобладават смесени гори от цер, благунов, келяв габър. Участват и мъждрян, обикновен габър, полски клен, сребролистна липа;
 - *Централнобалкански окръг* - поделен се на три геоботанически района: Тревненско-Твърдишки, Троянски-Калоферски и Златишко-Тетевенски; Иглолистния пояс е изграден от смърч, бял бор, ела. Запазени са гори от бяла мура. От широколистните - бук обикновен и мизийски, храсталаци от лавровишня. Срещат се и габърски и горунски гори с редица реликтни видове, като турска леска, воден габър, силивряк;
 - *Западнобалкански окръг* - поделен се на пет геоботанически района: Етрополски, Ржано-Мургашки, Врачански, Кознишко-Комски и Миджурски; Иглолистна растителност - формация на смърч. Широколистна - формация на обикновен мизийски бук, горун, габър, явор, жешля. В Искърския пролом най-вече келяв габър, мъждрян, маклен и др.;
 - *Средногорски окръг* - поделен се на два геоботанически района: Същинско-Средногорски и Ихтиманско-Средногорски; мезофитни горски екосистеми на обикновен бук, мизийски бук, и ксеромезофитни на обикновения габър и горун., Срещат се цер, келяв габър и др.;
 - *Софийски окръг* - поделен се на четири геоботанически района: Софийски, Чепънско-Завалски, Граово-Черногорски и Конявско-Земенски; Срещат се около 35 балкански и 9 български ендемита;
 - *Западнобългарски граничен планински окръг* - поделен се на шест геоботанически района: Знеполски, Лисецко-Каменички, Осоговски, Влахински, Малешевски и Огражденски; Разпространени са около 65 вида балкански ендемита, 4 вида български ендемита - разнолистен лопен, бодлив микс, урумово лале и др. преобладават гори от мизийски бук, обикновен горун, цер, благунов, на отделни места и иглолистни гори;
 - *Витошки район* - поделен се на пет геоботанически района: Витошки, Лозенски, Плански, Верилски и Люлински; налице са алпийски и арктоалпийски елементи. От иглолистните видове - смърч, бял бор клек, хвойна. От широколистните видове - бук, по-слабо горун габър, благунов, цер;
 - *Рилски окръг* - поделен се на три геоботанически района: Източнорилски, Южнорилски и Западнорилски;
 - *Родопски окръг* - поделен се на три геоботанически района: Дъбрашки, Баташки и Чернатишки; Доминират формациите на бук и мизийския бук, горун., Участват и габър, явор, шестил, воден габър и др. На многа места се срещат и смесени гори - иглолистни и широколистни. В окръга се срещат 90 вида балкански ендемити, иларийски 58 вида, 32 македонско-тракийски;
 - *Пирински окръг* - поделен се на два геоботанически района: Севернопирински и Средно-и южнопирински В иглолистния пояс доминират формациите на смърч, бял бор, бяла мура, по-слабо на черния бор и черната мура. Широколистните - предимно от бук гори. Срещат се 84 вида балкански ендемити.

с) Македонотракийска провинция - растителната покривка е разнообразна, представена преди всичко от ксеротермни видове - благунов, цер, космат дъб, виргилиев дъб и келяв габър. Към провинцията се отнасят 8 геоботанически окръга.

- **Странджанско-Айтоски** - поделен се на два геоботанически района: **Айтоски и Странджанско-Сливенски**;
- **Сакаро-Дервентски окръг** - поделен се на три геоботанически района: Дервентски, Сакарски и Свиленградски; вторично формирана растителност от

- келяв габър, драка. Остатъци от формации на космат и виргилиев дъб, благуи и цер;
- *Горнотракийски окръг* - поделен се на шест геоботанически района: Чирпански, Старозагорски, Задбалкански, Сърненогорски, Пловдивски и Родопско-предпланински; Предимно обработваеми заеми. Срещат се гори от дръжкоцветен дъб, полски бряст, полски клен. Срещат се и 10 български ендемита;
 - *Източнородопски окръг* - поделен се на три геоботанически района: Хасковски, Крумовградски и Кърджалийски; Предимно ксеротермна растителност - благуи космат и виргилиев дъб. В южната част мизийски бук, обикновен и източен горун, габър, бреза;
 - *Местенски окръг* - поделен се на два геоботанически района: Гоцеделчевски и Разложки; Ксеротермни гори от благуи и космат дъб. В по-северните части - ксеромезофитни горски ценози от горун, габър, мизийски бук, черен бор, воден габър;
 - *Славянопланински окръг* - не се поделен се на райони; - субалпийски пояс с житни треви, иглолистен пояс от *Pinus heldreichii* и бяла мура. Букови гори и воден габър. На места гори от бял бор. Има гори от реликтния вид обикновен кестен;
 - *Беласишки окръг* - не се поделен се на райони; Горната част е изградена от букови гори, а по-ниските от гори от обикновен кестен. Има и елови гори;
 - *Горнострумски окръг* - поделен се на два геоботанически района: Благоевградски и Кюстендилски; Доминират космат и виргилиев дъб, благуи, цер, на места воден габър. Срещат се храсталаци от червена хвойна и драка.

2. Евроазиатска степна и лесостепна област - (включва само част от Северна и Североизточна България, където липсва същинска степна растителност, а само остепени ксеротермни главно дъбови гори). Под влияние на човека горите са унищожени и на тяхно място се е настанила вторична тревна растителност.

d) Долнодунавска провинция - характеризира се с остатъчни ксеротермни гори от космат и виргилиев дъб, цер и отчасти благуи. Почти навсякъде в изграждането на горските екосистеми участва и келяв габър, мъждрян, драка (формирала се при деградирането на горите), смрадлика и тревни съобщества с доминиране на садина, белизма, луковична ливадина и други ксеротермни тревни видове, включително и степни елементи. **Поделен се на 3 геоботанически окръга.**

- *Крайдунавски окръг* - поделен се на четири геоботанически района: Новоселски, Златийски, Никополски и Русенски; Почти безлесно пространство, използвано за земеделски култури и лозя. На места вторични горски съобщества на келяв габър и мъждрян. Среща се и смрадлика;
- *Добруджански окръг* - поделен се на три геоботанически района: Силистренски, Кардамски, и Добрички; Ксеротермни гори от космат дъб, дръжкоцветен дъб, и цер на места остатъци от липа;
- *Новопазарски окръг* - поделен се на два геоботанически района: Франгенски и Каспичанско-Шуменски окръг; Преобладават остатъчни гори от космат и виргилиев дъб, на места церово-блугунови гори и вторични гори от келяв габър с мъждрян.

3. Средиземноморска склерофилна горска област - характерни са склерофилни вечнозелени горски формации, най-вече скален дъб, маслина.

е) Източносредиземноморска провинция - отнасят се около 20 ендемични рода и множество ендемични видове растения.

- *Среднострумски окръг* - поделен се на три геоботанически района: Кресненски, Сандански и Петрички. Ксеротермна горска растителност - космат и виргилиев дъб. Срещат се гори от келяв габър и вторична храстова растителност - червена хвойна, драка, и др. най-характерно е участието на средиземноморски видове като *Juniperus exselsa*, *Juniperus oxycedrus*, *Platanus orientalis*, *Phyllirea latifolia*, *Quercus coccifera* и др.

Залесеност около поречието на реките

- *Към водната растителност* се отнасят съобществата с висши растения-доминанти, развиващи се в водна среда. Според начина на вегетиране те се

поделят прикрепени и плаващи: *формация на едрата морска трева* (Атанасовско, Варненско езеро и Черноморската акватория; *формация на водната лилия* (ез. Сребърна, Малък Преславец, Мъртво блато, Баленско блато, блатото Аркутино, долното течение на р. Велека и др.) *формация на дяволския орех* (около гр. Белене, и в близост до Черно море в езерно-блатни условия), *формация на тръстиката* – (разпространена повсеместно в диапазон 0-600 м.н.в.), *формация на теснолистния папур* – повсеместно особено покрай р. Дунав, Софийско, Дуранкулашка тузла и др).

А. Залесеност на поречията на реките от Дунавски район

В Северозападната част на България (по ред на вливане в Дунав) - поречията на реките Тополовец, Войнишка, Видбол, Арчар, Скопля, Лом, Цибрица, Огоста, Скът са обрасли с нискостеблени гори в средното и долното течение и високостеблени букови или смесени с иглолистни видове в горното течение. Буковите гори най-голямо разпространение имат в поречието на Огоста. Най-малка залесеност има поречието на р.Скът. Характерна особеност за поречие Тополовец и Войнишка е, че сравнително най-гъсто залесени са средните им части, докато долното течение е безлесно. При Видбол, Арчар и Скопля най-слабо залесени остават средните им течения.

- *Водосборът на Искър* в Рила е добре залесен с бор, ела и смърч. Високите части са покрити с поляни и пасища. През Самоковското поле до яз."Искър" долината на р.Искър е доста широка и в по-голямата си част заета от обработваеми площи. Югоизточните склонове на Витоша, където са долините на Лева река и Бистрица, са залесени – при изворите с бор и ела и по-ниско с нискостеблени гори. Поречието на р.Блато е едно от най-слабо залесените - около 9% залесеност.

Басейнът на искърските притоци в старопланинския пролом между Курило и Люти брод е добре залесен с букови и дъбови гори. Водосборът на Малък Искър е добре залесен с широколистни гори. Северните склонове почти изцяло над 700 – 800 м височина са обрасли със стари букови гори. Водосборът на р.Искър и притоците и р.Златна Панега, Каменополска и Габаревска е слабо залесен.

- *Басейнът на река Вит* е добре залесен - 30% са гори - широколистни, предимно букови. Най-високите части на водосборната област са заети от пасища. По-ниско към с.Рибарица речната долина се разширява и е заета от обработваеми площи.Този характер на водосборната област - силно залесен и затревен и с културни насаждения около реката, продължава до събирането ѝ с р.Черни Вит.

До района Боаза има 600 км² букови гори, които обхващат 86% от общата територия. В горното течение на река Рибарица има и борови гори. Горите от изворите на реката до това село покриват 60%. Територията на речния басейн от това село до устието на реката е почти напълно обезлесена.

- *Водосборната област на р.Осъм* е по-слабо залесена - от 2824км² обща водосборна площ са залесени към 590км², което представлява по-малко от 25%. Басейнът на река Осъм включва много плодородни обработваеми площи. Повърхностните територии около устието на река Осъм са наносни почви с пасища, както и карбонатни черноземи. В речния басейн се отглеждат предимно зърнени растения (пшеница и царевица);
- *Водосборна област на р. Янтра* - горите в поречието заемат 28 % от цялата водосборна област, т. е. към 2250 км². Те са предимно букови гори и широколистни нискостеблени. Буковите гори образуват един непрекъснат пояс, широк от 3 - 10 км, който се простира по цялото било и по високите склонове на Стара планина. Нискостеблените гори заемат понископланинските и предпланински дялове на Стара планина и равнинните части на водосборната област. Последните са групирани в отделни гори с площ между 1 и 60 км², като по-значителни от тях се намират във водосборната област на р.Лефеджа. От вливането на р. Лефеджа до устието на р. Янтра залесеността значително намалява, като се простира главно от дясната страна на реката. След с.Полско Косово до устието басейнът е напълно обезлесен.

Б. Западно беломорски район.

Западнобеломорски район се намира в Югозападна България и обхваща около 12 % от територията на страната. Районът обхваща водосборните области на реките Струма, Места и Доспат.

Река Струма приема водите на около 42 притока от първи и втори порядък. Лесистостта в Югозападния район е 42,82% и е най-голяма за България. Районът има силно изразен планински характер и над 67% от дървопроизводителната му площ се намира на наклонени, стръмни и много стръмни терени.

Река Струма води началото си от изворите сред магмените скали на Витошкия купол като релефа е преобладаващо планински и хълмист.

Средната дължина на водосбора е около 250 км, а средната ширина е едва 40 км. Ниският пояс е представен от вечнозелена, склерофитна храстова растителност с типични представители зелениката, дървовидна хвойна, вечнозеления дъб /пърнар/.

В. Източно Беломорски район

Източнобеломорският водосборен басейн заема централните части на южна България и има площ от 34169 km². Източнобеломорският район обхваща около 30% от територията на България и изцяло е в южната ѝ част.

Река Тунджа е най-големия приток на р. Марица, който се влива в нея на турска територия. Поречието на р. Тунджа обхваща от запад Казанлъшкото и Сливенското поле с ограждащите ги до водоразделната линия Старопланинска и Средногорска част, а на юг - Ямболското и Елховското поле и областта на ограждащите ги до водоразделната линия части от Св. Илийските и Манастирските възвишения от запад и Бакаджиците и Странджа планина от изток.

Залесеност на поречието – 33 % от цялата площ на водосборната област.

Река Марица

Водосборният басейн заема близо 1/5 от територията на страната като обхваща изцяло или части от няколко физико-географски области и ландшафти: Горнотракийската низина, Средна гора, Задбалканските полета, Стара планина, Родопите и Рила.

В поречието на Марица са създадени предпоставки за интензивно развитие на земеделие. Залесеност на поречието – 40 %. предимно върба, тополи и др.

В поречието на р. Марица има многото изкуствени и естествени влажни зони, някои от които представляват интерес и са с приоритет за Рамсарската Конвенция, като яз. Овчарица, яз. Розов Кладенец и др.

Г. Черноморски регион

Черноморският район включва всички реки, формиращи своите течения главно на българска територия, които се вливат в Черно море направо или посредством крайморски езера и заливи.

Поречията на реките, вливащи се в Черно море между р. Камчия и турската граница, имат разнообразна залесеност както по вид, така и по големина и могат да се разделят на три части:

- *Северна част - включваща поречията Фандъклийска, Парнардерска, Двойница, Козишка, Хаджийска.* Тук се простират най-източните разклонения на Източна Стара планина, които обуславят и високия процент залесеност - *средно за всички поречия 48 %*. Залесеността се състои от нискостеблени гори, дъби бук, като най-голямо разпространение имат нискостеблените гори (260 км²). Дъбовите гори (около 150 км²) заемат по-високите части на планинските възвишения, като само в поречието на р. Двойница има 115 км³. Нискостеблените гори обхващат равнинните части на поречието и в някои участъци граничат с морския бряг. Буковите гори (26 км²) имат слабо разпространение по билото на Еминската планина в поречието на р. Двойница и Козишка. Най-добре е залесена р. Фандъклийска - 68 %, а най-слабо - р. Хаджийска - 37 %, в чието поречие има само нискостеблени гори;

- *Средна част, в която влизат според реда на вливането си в Черно море от север на юг поречията Ахелой - със залесеност 17%, Азмак - 4 %, Дермендере - 4%, Кубратдере - 0,5%, Айтоска - 15%, и Русокастренска - с 15% залесеност.* Както се вижда от процентите, залесеността при тези черноморски реки е доста слаба и се състои изключително от нискостеблена растителност, пръсната в отделни малки горички предимно в горното течение на реките и отчасти в средното.

Оскъдната залесеност (общо за всички поречия 158 км²) се дължи до голяма степен на равнинния характер на поречията. Голямо влияние оказват също някои климатични фактори, като ниският средногодишен валеж, горещото и сухо лято. Трябва да се държи сметка също и за голямата дълбочина на подземните води, която се движи между 10 и 15 метра.

- *Южна част - обхваща поречията на реките Средецка със залесеност 24 %, Факийска - 24 %, Ропотамо, Дяволска, Караагач - общо за трите реки - 65% залесеност, Велека и граничната река Резовска - 60 %.* Средният процент за цялата област е 42% с 1300 км² залесена площ, от които 740 км² нискостеблени гори, 410 км² дъбови гори и 150 км² бук. Всички тези поречия водят началото си от Странджа планина и от нейните северни разклонения. Дъбовите гори заемат горното течение на реките Ропотамо, Дяволска и Караагач, общо 160 км², и горното и средното течение на Велека. Отделни дъбови горички с обща площ 12 км² са пръснати и в поречието на р. Фандъклийска. В дясната водосборна площ на р. Средецка има две дъбови гори с по 5 км² площ.

Нискостеблените гори се простират на значително разстояние в долното течение на Велека и Резовска, както и в средното и долното течение на Ропотамо, Дяволска и Караагач, където образуват непрекъснат пояс, граничещ с дъбовите и буквите гори.

В поречието на р. Средецка и Факийска нискостеблената растителност е пръсната в горното и средното течение в отделни малки групи. По-значителни по площ нискостеблени гори има по р. Средецка югозападно от с. Средец и по р. Факийска южно от с. Дюлгери.

В поречието на р. Велека се намират резерватите Силкосия и Лопушна, а в поречието на р. Ропотамо - резервата Ропотамо.

Долина и корито на реките

Река Двойница (Черта). Залесеността е от широколистна гора. Реката прави слаби меандри.

От с. Голица - В този участък басейнът е залесен с дъбови гори 80%, а останалата част е заета от обработваеми площи. От с. Козница до с. Дюлино реката прави средно извити меандри, но по-редки.

От с. Попович Двойница навлиза в широка (1000 - 1500 м) долина, като прави силно извити меандри. Залесеността чувствително намалява (20 %). Всичко останало е заето от работни имоти.

Бреговете са високи 3 - 4 м, стръмни, почти отвесни и обрасли с върби.

Река Хаджийска. Тя извира северно от с. Руен.

Характерът на долината се запазва до с. Гълъбец. Бреговете са отвесни и високи до 2 м, затревени и залесени с тополи и орехи. Реката прави средно извити меандри, които на места преминават в силно извити. В този участък водосборната област е почти заета от работни имоти.

Малки участъци от млади гори и пасбища се забелязват тук-там. На 2 - 3 км под с. Гълъбец Хаджийска навлиза в тясна долина, изцяло заета от работни имоти и пасбища. Бреговете на коритото са около 1 м високи, обрасли със стари върбалаци.

До с. Тянково реката се разлива и широчината на крайречните лъки достига 100 м. Под селото р. Хаджийска навлиза в пресушеното Месемврийско блато чрез коригирано корито и се влива в Черно море над Несебър.

Река Русокастренска. За начало на р. Русокастренска е приета р. Чаирска, която извира от Бадбунар (231 м н. в.) на 3 км източно от с. Крумово - Градница (Карнобатско). В най-горното си течение Русокастренска се подхранва от множество извори и потоци и чак след с. Драганци се оформява като река.

Речната долина на Русокастренска до сливането ѝ с Папазлъшката река е широка с полегати склонове с наклон до 10°. Бреговете са полегати и обрасли с трева. Склоновете са заети изключително от работни имоти (90 %), останалата част от нискостеблени дъбови храсталаци и пасбища.

Реката прави слаби меандри, които пред с. Сърнево стават силно извити.

До с. Тръстиково коритото на реката достига до 20 м широчина. Бреговете са отвесни и обрасли с върбалак и тополи.

От с. Тръстиково реката тече в коригирано корито и през отводненото Мандренско езеро се влива в Черно море.

В долното течение речната долина се слива с тази на р. Средецка.

Река Айтоска. За начало на р. Айтоска е приета р. Дермендере, която минава през гр. Айтос и която води началото си от чешмата Конакбунар на 10 км североизточно от града.

В горното си течение Айтоска тече в плитка тясна долина със стръмни, но ниски склонове (200 - 250 м). Над гр. Айтос десният склон на долината става нисък и много полегат и под града долината се разширява много. В този участък реката не прави меандри. Бреговете ѝ са землени и обрасли с редки върби.

Под с. Българово характерът на долината се изменя. Реката е врязана в терена, като се образуват склонове, високи към 50-60 м. Склоновете и дъното на долината са заети изцяло от обработваеми имоти.

Под с. Камено реката тече през напълно равнинен терен. Вследствие малкия наклон реката меандрира и образува ръкави и заблатявания

Бреговете ѝ са немного високи, залесени с дървета и храсталаци.

Основна част от горите в страната са държавна собственост и заемат около 78.15% от общата горска площ (Националната горска политика и стратегия на България за 2007-2013 г.)

Процентно общата горска площ се разделя на:

- 89.7% залесена площ, от която 68.1% (2.5 млн. ha) са основно с дървопроизводителни функции;
- 21.6% са защитени гори или зони с функции, свързани с околната среда;
- 6.5% са гори за отдих и туризъм;
- 15.1% са горски площи с други защитни функции. Това са гори в защитени зони като национални и природни паркове, резервати, водни басейни;
- 10.3% от общата горска площ са пътеки и естествени ливади.

Високостъблените гори възлизат на 61% от горските площи. Издънковите гори 29.5%.

По-голямата част от страната е покрита с широколистни гори. Те преобладават в равнинните и полупланинските райони. Иглолистните гори преобладават в планинските райони и включват бял бор и черен бор. Повече от 50% от тези насаждения са изкуствено залесени бивши ниско продуктивни горски и земеделски земи. Дъбовете преобладават в издънковите гори.

Средната възраст на горите в страната са 51 години с широк диапазон.

Неправилната експлоатация на горите поражда редица проблеми:

- намаляване на лесистостта в южните склонове на Стара планина, Източни Родопи, Южен Пирин, Огражден;
- влошен е състав на растителните съобщества;
- прекомерното развитие на вредители, довежда до широко развитие на явлениято "обезлистване" на дървета (буковите гори са издънкови и малоценни);
- силно деградирани са ливадите и пасищата - 2/3 от тях подлежат на реконструкция;
- извършва се подмяна на първичните растителни съобщества с производни, които са с по-ниска продуктивност дървесните видове. Особено засегнати са горските

- екосистеми в Южна България, Завалска планина, Плана, Същинска и Ихтиманска Средна гора, южните склонове на Сърнена гора, южните склонове на Стара планина;
- изтощаване на естествените ресурси на горските плодове и билки, поради неправилното им събиране;
 - около 10000 ха са били увредени от абиотични въздействия (вятър, наводнения, пожари и т.н.), което е 0.2% от общата залесена площ в страната. Около 30% от горите са класифицирани като гори с висок риск от пожари, 45% със среден риск и 25% с нисък.

България е страна с богато биологично разнообразие – включва много редки и ендемични видове В Червената книга на България (1984г.) са включени 763 вида. Над 700 вида висши растения, много от които са високопланински ендемити, се смятат за редки. В Червената книга на НР България от 1984 г. (том I, Растения) са посочени 574 вида „от особен научен интерес“; 150 вида са застрашени от изчезване. Според Червената книга на българските растения, 31 вида висши растения са изчезнали от 1930 г. насам. Пет от тях са били ендемични за България.

Близо 69 вида водорасли, мъхове и други низши растения, както и 25 форми лишеи могат да се считат за редки.

През последните няколко години редица видове в България са изчезнали в резултат на антропогенния натиск. Към тях спадат поне 2 вида черноморски водорасли и още 4 низши растения. Типични реликтни видове за страната са: конският кестен, рилската иглика, източният бук, странджанската зеленика, странджанският дъб, лавровишната, сивилврякът, бялата мура.

Фауна

В страната ни са установени над 15 000 животински вида, които съставляват около 15% от видовото разнообразие на континента Европа. Предполага се, че действителният състав на фауната ни е около 35-50 хил. вида. Най-многобройни са насекомите. Гръбначните видове са около 700, включително 200 вида риби. Животинския свят в България е обособен в четири основни пояса.

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

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

Фауна на иглолистния пояс. Представена от студоустойчиви фаунистични видове.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ендемитни видове в България

Безгръбначни

С висок процент на едненичност се характеризират нематодите, черупчестите амеби, фораминоферите, многочетинестите червеи (морски представители, , членестоногите, сухоземните ракообразни (разред Izopoda), многоножките, насекомите и охлювите.

Риби

Като едемита за България Kotelat (2007) посочва:

- Българска кротушка - *Gobio kovatchevi*;
- Мандренския уклей - *Alburnus mandrensis*;
- Резовсакта брияна - *Alburnus schischkovi*;
- Главоч от река Вит - *Cottus haemus*;

Влечуги

- Македонски гущер - *Podarcis ercherdi*;
- Балкански жълтокоремник – *Pseudopus apodus thracicus*;
- Черноврата стрелушка – *Columba rubricus*;

Бозайници

- Мишевиден сънливец - *Miomimus roachi bulgaricus*;

Процентът на ендемизъм в България при гръбначните животни е относително нисък, с изключение на рибите. При птиците и бозайниците той е на таксономично ниво подвид и в много малко случаи при дребните наземни бозайници на ниво вид.

Освен богатия набор от локални, регионални и зонални ендемити в България се срещат и видове с ограничен европейски ареал на разпространение. Такива са много от понтийските, предноазиатските или средиземноморски видове, границата на разпространение на които преминава през България. За някои видове тези граници са измерими едва с няколко километра. Такива са например редица понтийски безгръбначни, ареала на които е съсредоточен в тясна ивица (до 10-15 км) около Черно море. Такива са и редица предноазиатски форми, разпространени в югоизточна България или средиземноморските форми от долните поречия на Струма и Места. Ендемитите на България са предимно безгръбначни бавноподвижни и дребни по размер животни, които поради географска, климатична и генетична изолация са сформирали нови идовете. Такива са ендемитите от карстовите райони на Западна Стара Планина, Западни Родопи, Пирин (предимно пещерни и подземни троглобионти, стигиобионти и наземни терциерни ендемити), друга обособена група са високопланинските ендемити, сред които най-вече

се открояват с многообразие насекоми, паякообразни, охлюви, многоножки и сухоземни равнокраки раци.

В зоогеографско отношение България е граница на два големи зоогеографски комплекса (южен/средиземноморски и северен/евросибирски), разделени условно от надлъжната верига на Стара планина. Своеобразен климат и съответно специфични фаунистични обособености се наблюдават около крайбрежието на Черно море, в планините над 800 м.н.в. и в Горнотракийската равнина. Тази класификация не отразява напълно всички особености при фаунистичните комплекси в България, но тя е общоприета като максимално приемлива по отношение на цялата биота, съобразно съвременното климатично и релефно разпределение. При анализирането на съвременното състояние на фауната освен естественото разпределение на фаунистичните комплекси в България е необходимо да отчетем важната роля на антропогенния фактор, които чрез промени в растителната покривка, в климата и чистотата на природната среда е въздействал върху естественото разпределение и разпространение на ансамблите от животни. За едни животински комплекси човека е бил ограничаващ фактор, а за други фактор за инвазия и експанзия.

Съществуващи проблеми, свързани с фауната

Като драстична промяна в условията на средата, довела до унищожаването на естествено разпространените животински видове, може да бъде разглеждано продължителното и мащабно изсичане на горите и последвалото създаване на агрокултури и пасища.

Драстични промени са настъпили и в речните и затворени водни системи. Отнемането на воден отток, корекциите на речното корито и замърсяването на реките е довело до съществени промени във всички хидроценози. Създаването на изкуствени водоеми допълнително е довело до промени в естествените условия на средата и до сформирването на нови изкуствени фаунистични комплекси..

Гъстата пътна мрежа на сухопътния транспорт изисква от тези, които я планират, да съобразят няколко основни фактора. Наред с икономическите и социални параметри е необходимо да бъде съобразено и допустимостта на всеки транспортен участък от гледна точка на опазването на биологичното разнообразие.

Оценка на съвременното състояние на фауната в България е много трудно да бъде направена поради относително ниската степен на проученост на голяма част от територията, както и поради различното ниво на познаваемост при много от систематичните групи животни. Различни са и рисковете, както и силата и начина им на действие при различните животински групи.

Поради тези причини ще разгледаме съвременното състояние и съществуващите към този момент **транспортни и кумулативни рискове** по систематични групи животни, по типове на местообитание и по тип на транспорта с конкретен анализ на произтичащите от него заплахи.

За всички **безгръбначни**, методите на опазване са свързани основно с опазване на техните местообитания. Всякакви промени в средата на обитание въздействат върху безгръбначната фауна негативно. Прякото унищожаване на индивиди от безгръбначни е трудно оценимо и не подлежи на анализ. Такива въздействия могат да бъдат компенсирани с мерките, предвидени за охрана на средата им на обитание, както и чрез алтернативно избягване на унищожаване на техни конкретни местообитания. Размножителният потенциал на повечето безгръбначни е много голям и той естествено може да компенсира унищожаването на част от индивидите, резултат от реализирането на пътната инфраструктура

Освен директния сблъсък на отделни индивиди от безгръбначни животни със сухоземните транспортни средства, негативно върху сухоземната безгръбначна фауна влияят и редица други фактори, следствие от съществуването на различни транспортни съоръжения. Към тези фактори и въздействия могат да бъдат включени всички типове на замърсяване на средата на обитание. За сухоземните безгръбначни такъв тип на замърсяване се явява замърсяването с олово, следствие от изпускането на отработени от ДВГ газове.

В частност водните безгръбначни обитатели, инцидентните замърсявания с петролни и смазочни вещества са много често катастрофални. В резултат от неволен „залпов“

разлив измират всички животински обитатели на водоема в обсега на замърсяването. Щетите в повечето случаи са непредвидими и неоценими, поради което единствените мерки за избягване на тези инциденти остават превантивните. Особено опасни са мащабните разливи, причинявани понякога неволно от големи плавателни съдове в Черно море и р. Дунав. Поради големите мащаби на тези водоеми, щетите остават много често незабелязани, но ефекта от тях е винаги значим и почти винаги неоценим за биологичното население. Показателни по отношение на ефекта от замърсяването на речните тела и Черно море е обеднялата хидрофауна, както и драстичното намаляване на повечето от значимите едификатори на водните екосистеми. Примери за това са от бентосните животни почти всички видове ровеши се речни миди, полихетите и мидите на черноморските бентосни зооценози, ларвите на водните насекоми, каквито са тези на водните кончета, на едnodневките, ларвално водните мрежокрили, перлите и ручейниците. Към настояще време е трудно да бъде направена оценка на синергичното и кумлативно въздействие върху тези зооценози, предвид комплексното въздействие на фактори предизвикани от изграждането на транспортната инфраструктура и въздействия, предизвикани от други значими по мащаб абиотични фактори. Поради тези причини е необходимо да бъде наложен строг контрол върху хигиената на околната среда и върху всички конкретни замърсители. Безгръбначните животински видове, включени в Директивата за хабитатите и респ. в приложенията на ЗБР, могат да бъдат поделени екологично на няколко групи. Съвременните опасности за тези групи са свързани във всички случаи с рисковете на техните местообитания.

По тип на местообитание, безгръбначните животни, включени в приложенията на ЗБР можем да ги поделим на следните групи: обитатели на старите широколистни горски екосистеми с ларвално развитие в паднала мъртва дървесина (таква са всички видове защитени сечковци, еленовия рогач от сем. Листороги, дългоръкия торен бръмбар), обитатели на влажните открити територии – пример за тази екологична група са повечето защитени видове от дневните пеперуди, водните кончета, и някои видове охлюви, обитатели на сухите вторични степи – такива са някои видове пепруди, скакльци и бръмари, друга група са водни обитатели на малките планински реки – тези безгръбначни са в някои случаи крайводни, а в други случаи оксифилни хидробионти. Към тази група спадат поточния рак, овалната речна мида и няколко вида дребни охлювчета. Освен защитените от ЗБР безгръбначни, с особен приоритет трябва да бъдат защитавани и опазвани всички ендемични безгръбначни, съобществата от дънни безгръбначни от бентосните ценози на Черно море и всички големи наши реки, високопланинските видове безгръбначни. Като основен рисков фактор при тези групи животни може да се счита всяка мащабна промяна в средата на тяхното обитание.

Ихтиофауната и ихтиоценозите на България са пряко зависими от конкретната среда на обитание, според която можем да ги поделим на четири основни типа. Черноморските **риби** са соленоводни. Те са предимно видове живеещи в солени води и малка част от тях понасят осладняване или повишено съдържание на соли над 25 промила. Втората група включва проходните видове, които за България са основно катадромни риби т.е. видове трофично свързани със солените води, а генеративно със сладките. Към тази група се отнасят есетровите риби (без чигата), карагъозите от селдовите риби, лупавеца и брияните от шарановите риби и змиорката, която е анадромен вид. Третата група включва еврихалинни видове, които не са зависими от солеността и могат да обитават както сладки, така и солени води. Към тази група се отнасят основно някои видове попчета. Четвъртата група включва сладководни риби, които живеят в сладки води и не понасят засоляване. Тази част от ихтиофауната може да бъде поделена на видове свързани със стоящите водоеми, на видове обитаващи средните и долни течения на реките и на оксифилни видове, обитаващи планинските участъци на реките, където водата е студена и богата на кислород. Геостратегическото положение на България е предопределило изключителното биоразнообразие на ихтиофауната. Зоогеографски нашите риби се разделят на три основни фауногенетични групи, в зависимост от водосбора на реките, в които се срещат. Към първия водосбор се отнасят рибите, които населяват Дунавския водосбор. В този фаунистичен комплекс се включват видове, срещащи се в река Дунав и реките извиращи от северните склонове на Стара планина. Тези реки се вливат в р. Дунав и имат ихтиофауни с единен фауногенезис. В този комплекс се включва и р. Искър, независимо от мястото където извира. Втория основен ихтиологичен комплекс е този на Егейския водосбор. Реките от този водосбор имат единен произход, но според съвременните научни схващания се подразделят на две фауногенетични групи. Едната група включва водосбора на река Марица, а другата

водосборите на р. Струма и р. Места. Третата част на реофилната ихтиофауна включва реките вливащи се в Черно море. Тази група също може да бъде поделена на две - северна и южна с условна граница р. Камчия.

Сладководната ихтиофауна, освен реофилни видове, включва и сладководни видове обитаващи стоящите водоеми. За повечето вътрешни водоеми ихтиофауната е една и съща или много сходна. Обикновено рибите, обитатели на изкуствените водоеми са смесица от естествено разпространени за района видове, интродуцирани стопански видове и инвазивни видове, попаднали неволно при зарибяване или чрез някакъв друг антропогенен механизъм. Към настоящия момент най-силно антропогенно са повлияни речните ихтиофауни и ихтиоценози, поради системното подлагане на комплекс от негативни отрицателни въздействия. Тези въздействия са многостранни и са свързани с изключително разнообразни промени на речните води. Силното замърсяване на реката с битови и промишлени отпадъци, водоползването и шлюзовите съоръжения, комбинирани с безконтролното масово браконьерстване са причина за силното намаляване на запасите на всички стопански ценни видове в реката. Особено трагично е състоянието на популациите при есетровите риби, които са намалели до фаталния минимум, поради което оцеляването им в реката без бърза и компетентна намеса е под въпрос. Силно засегнати са още проходните селдови риби, хаивера на които е пелагичен и силно зависим от чистотата на водата.

Подобряването на воднотранспортната инфраструктура и повишаването на санитарния контрол са задължително условие за опазването на дунавската ихтиофауна. Особено опасно е корабоплаването през периодите на маловодие, когато често засядат и аварират кораби, които създават предпоставки за аварии свързани с разливането на мазут и други петролни продукти, особено опасни за обитателите на реката. Повърхностната пелена, която създават тези продукти е причина за масовия мор на всякакви видове риби в обсега на петното. Такива аварии се констатират ежегодно в българския сектор на реката и обикновено за тях съдим по плаващите мъртви тела без да знаем за причините.

Земноводните и влечугите, които населяват територията на България, са еталон за биоразнообразието на Европа. Освен широко разпространени видове в България се срещат и такива с ограничено разпространение, както и редки за целия си ареал земноводни и влечуги. Особен интерес от биологична гледна точка биоразнообразието представляват крайните южни райони на България, както и южните черноморски територии. Етлони на видовото богатство на батрахо- и херпето-фауната ни са долините на Струма и Места, Източни Родопи, Сакар и Странджа. При изграждането на пътните транспортни съоръжения, особено внимание е необходимо да бъде обърнато на тези райони.

Орнитофауната на България включва приблизително 400 вида птици, което я поставя на едно от първите места в Европа. Полета им позволява бързо и безпрепятствено придвижване на малки и големи разстояния. Високото ниво на развитие на тяхната нервна система е причина за относително сложната им инстинктивна система на комуникиране и приспособимост.

Транспортът като фактор при системата от отрицателни въздействия върху птиците има сложен и многообразен спектър на негативни прояви. При изграждането на транспортната инфраструктура, птиците са едни от най-силно засегнатите гръбначни, което изисква и приоритетно отношение при съобразяването на конкретните инфраструктурни мероприятия с техните биологични изисквания. Транспортните съоръжения и дейности влияят по различен начин при различните видове птици и през различните сезони от годината превид предприеманата от тях миграция. Територията на България през различните сезони на годината имат различнозначение за видовете птици, тъй като някои от тях са постоянно пребиваващи в странат, а други преминават или остават на територията на България за кратък период.

Бозайната фауна на България включва около 100 вида бозайници, от които около 80% спадат към групата на дребните видове.

Транспортната инфраструктура е сред основните типове отрицателни въздействия при едрите бозайници. Особено значение за тази компонента има автомобилния трафик. Освен чрез опасността от директен сблъсък, основно въздействие е постоянното шумово натоварване. Независимо от адаптивните способности на едрите бозайници една от основните причини за тяхното ограничено разпространение в много райони на България,

е силното шумово замърсяване, следствие от натоварен автомобилен трафик. Особено зависими от транспортния трафик са всички чифтокопитни, от хищниците - мечката, риса и вълка. Най – често жертви на автомобилния трафик стават дивите котки, от поровете-белката и язовеца, от семейството на кучетата - лисицата и чакала. От дребните бозайници при пресичане на пътните артерии много често загиват таралежите и лалугерите. За прилепите транспортната инфраструктура оказва отрицателно въздействие, тъй като те имат ясно изразена особена денонощна активност и често търсят храната си на осветени места. Много често тези животни използват пътната инфраструктура като коридори за улов на техните жертви – насекомите.

По отношение на опазването на фауната в България са в сила редица нормативни актове от българското и международното законодателство изброени в т.8.2.1.

Защитени зони по смисъла на ЗБР (мрежа Натура 2000)

Натура 2000 е общоевропейска мрежа, съставена от територии със специален режим, целяща да осигури дългосрочното оцеляване на най-ценните и застрашени видове и местообитания за Европа в съответствие с основните международни договорености в областта на опазването на околната среда и биологичното разнообразие.

Местата, попадащи в екологичната мрежа се определят в съответствие с две основни за опазването на околната среда Директиви на Европейския съюз:

- Директива 92/43/ЕЕС за природните местообитания и дивата флора и фауна (наричана накратко Директива за хабитатите);

Настоящата Директива има цел да допринесе за осигуряване биологичното разнообразие на видовете чрез запазване на природните местообитания, както и на дивата флора и фауна върху европейската територия на страните членки, за които договорът е валиден. Мерките, взети въз основа на настоящата Директива, целят да съхранят или възстановят до благоприятен консервационен статус природните местообитания и видове диви животни и растения, които са от интерес за Общността

- Директива 79/409/ЕЕС за опазване на дивите птици (наричана накратко Директива за птиците);

Тази Директива се отнася до съхраняването на всички видове естествено срещащи се в диво състояние птици на Европейската територия на държавите членки, за които Договорът е в сила. Тя включва защитата, управлението и контрола на тези видове и определя правилата за тяхното използване

Основните изисквания на двете директиви са отразени в българското законодателство чрез Закона за биологичното разнообразие (ЗБР), приет от Народното Събрание през август, 2002 и подзаконовите му нормативни актове.

Съгласно него в страната се обявяват защитени зони като част от Националната екологична мрежа. Това са места от територията и акваторията на страната, които отговарят на изискванията за наличие на важни за биологичното разнообразие растителни и животински видове и типове природни местообитания, включени в Приложенията на Директивата за хабитатите.

В зависимост от специфичните цели, методика и критерии при определянето на защитените зони съгласно двете Директиви на Европейския съюз (за местообитанията и птиците) в България са определени:

- 114 защитени зони за опазване на дивите птици, покриващи 20,4% от територията на България;
- 228 защитени зони за опазване на местообитанията, покриващи 29,5% от територията на България.

Общо в България към момента са приети от Министерски съвет 342 защитените зони от Натура 2000 покриващи общо 33,8 % от територията на страната.

Общата площ на териториите, включени в защитените зони на България, съставлява повече от една трета от площта на страната. Предметът и целите на опазване в защитените зони трябва да бъде съхраняван съгласно техния благоприятен природозащитен статус. Необходимо е всички инфраструктурни проекти да бъдат да

гарантират безопасното съществуване на всички биологични видове в тяхната естествена среда на обитание.

Особено важно е да бъдат опазвани защитените зони, обект на третиране ЗБР. Акцентите на тези закона са различни и аргументите при планирането на пътната инфраструктура също трябва да са съобразени с комплексната оценка - ОС. Транспортните комуникации трябва да бъдат съобразени и с изискванията на ЗООС. Необходимо е да бъдат спазени всички охранителни норми, които да гарантират безопасното съществуване на всички биологични видове в тяхната естествена среда на обитание.

Поради мащабността на ОГПТ е необходимо да бъде направена генерална схема и насоки за постигане на целите, свързани с опазване на всички животински видове, естествено разпространени на територията на България. Необходимо е да бъдат използвани добрите практики, резултат от дългогодишния опит на държави с добре развита пътна инфраструктура и съхранена природа. Решаването на възникналите конфликти между транспорта и нормалното функциониране на животинските популации изисква конкретни действия, свързани с конкретните биологични норми на всеки конкретен вид или група от видове.

В българското законодателство Натура 2000 е залегнала като част от "националната екологична мрежа" изградена съгласно закона за биологичното разнообразие (ЗБР) .

При реализирането на конкретните проекти в рамките на ОГПТ е необходимо да се съблюдават освен изискванията на цитираните директиви на ЕС, още и

- *Споразумение за опазване на прилепите в Европа*, Ратифицирано със закон, приет от XXXVIII Народно събрание на 23 юли 1999 г. - ДВ, бр. 69 от 1999 г. В сила от 9 декември 1999 г.) (Обн., ДВ, бр. 16 от 25.02.2000 г.);
- *Споразумение за опазване на мигриращите водолюбиви птици от Африка и Евразия* - Ратифицирано със закон, приет от XXXVIII Народно събрание на 23.09.1999 г. – ДВ, бр. 87 от 1999 г. Издадено от Министерството на околната среда и водите, обн. ДВ, бр. 16 от 25.02.2000 г., в сила от 01.02.2000 г.;
- *Споразумение за опазване на китоподобните бозайници в Черно море, Средиземно море и съседната акватория на Атлантическия океан* - Ратифицирано със закон, приет от XXXVIII Народно събрание на 23.09.1999 г. – ДВ, бр. 87 от 05.10.1999 г. Издадено от Министерството на околната среда и водите, обн. ДВ, бр. 95 от 08.10.2002 г., в сила от 01.06.2001 г.;

Защитени територии по смисъла на ЗЗТ

Към настоящия момент в България има 950 обекта с обща площ от 581736.0 ха, което представлява 5.1% от територията на страната. Според Закона за защитените територии (1998 г.) има шест категории, съответстващи на международната класификация. мрежата от защитени територии

Разпределението на защитените територии по брой в различните категории е следното:

- национални паркове – 3 (Пирин, Централен Балкан и Рила). Общата им територия е 150362.3 ха, включително 77014.2 ха резерватни територии, което е 21.9% от площта на националните паркове и 54.91% от цялата площ на резерватите. В рамките на националните паркове няма населени места, а включените в тях естествените екосистеми имат много разнообразна флора, фауна и естествени хабитати, комбинирани със специфични пейзажи и други природни характеристики;
- резервати – 55. Най-малките български резервати са „Китка“ (25.4 ха), о-в Милка (30 ха) от Беленската островна група. Беленския комплекс от острови е вписан като „Site NF00011400“ в програмата CORINE- BIOTOPS. Това е едно от 50 орнитологично важни места у нас, от които 12 са по поречието на р. Дунав. В границите на парка попада и ЗМ „Кайкуша“ 240 ха. Резерватите са строго охранявани зони, където могат да се видят представителните естествени екосистеми и хабитати от редки видове. Всякакви дейности в тези резервати, които могат да увредят ценните хабитати или природните характеристики, са строго забранени. В границите на националните и природни паркове се намират 26 резервата с площ 55327 ха (71.87%) от териториалния им обхват. Това е гаранция, че за най-значителните защитени

територии от този тип е осигурен подходящ режим на охрана и възможност за опазване на флората и фауната;

- поддържани резервати - 35 обща територия 4515.1 ha. Това са охранявани зони, включващи редки или застрашени растителни и животински видове, в които е възможно специално поддържане на хабитатите с цел успешното им възпроизводство;
- природни паркове - 11 с обща територия 256455.7 ha (трите най-големи са Странджа, Врачански Балкан и Витоша). Те са големи, предимно планински и горски райони с разнообразни екосистеми с специфични пейзажи и други природни характеристики;
- защитени местности - 501 - 76681.6 ha. Те включват по-малки райони, притежаващи изключителни природни характеристики с находища или популации на застрашени, редки или чувствителни растителни и животински видове;
- природни забележителности – 345, покриващи територия от 16707.0 ha. Те са скални образувания, земни пирамиди, кухини, пещери, водопади, фосилни и минерални отлагания, пясъчни дюни и други с изключително значение поради тяхната рядкост, естетическа стойност, научно и културно значение.

Много от защитените територии в България са с международно значение. След 1970 г. 17 са обявени за биосферни резервати по програмата на Юнеско "Човек и биосфера". В списъка на влажните зони с международно значение България е представена с 10 влажни зони с обща площ около 20306 ha или 0.2% от територията на страната.

Най-голям дял от общата площ на защитените територии имат природните паркове – 44.1% и националните паркове – 25.8%, които са защитените територии, включващи защитени територии от други категории.

Националните паркове, резерватите и поддържаните резервати са собственост на държавата и се управляват и наблюдават от МОСВ.

Природните паркове се управляват от Националното управление по горите към Министерството на земеделието и горите.

Останалите категории защитени територии не променят собствеността върху земите в тях и се управляват от собствениците, съгласно утвърдените с заповедите за обявяване режими или с планове за управление.

Предметът и целите за опазване на защитените територии са регламентирани със ЗЗТ и съответните наредби към него.

На този етап е трудно да се определят конкретни защитени територии и зони, поради големия мащаб и твърде приблизителното местоположение на трасетата и обектите, т.к. част от тях ще минават по нов терен, на следващ етап на проектиране.

Транспортната инфраструктура трябва да не влиза в противоречия с режимите на защитените територии, предназначени за опазване на биологичното разнообразие в екосистемите и на естествените процеси, протичащи в тях, както и на характерни или забележителни обекти на неживата природа и пейзажи.

При проектирането е необходимо да се използва цялата налична информация за местоположение и граници на съответните защитени територии, за да се избегне максимално тяхното засягане. Необходимо е предвижданията на конкретните обекти да се съобразят с предмета и целите на опазване на съответната защитена територия, попадаща в близост до обектите.

Законодателството в Република България, свързано с опазването на природата, в частност включва националните закони и подзаконови нормативни актове и международните конвенции. Според Конституцията на Република България, като част от международното законодателство, конвенциите, които са ратифицирани от Народното събрание са задължителни за България и имат приоритет пред вътрешните закони, когато влизат в противоречие с тях. България е страна- участник в следните подписани и ратифицирани глобални или общоевропейски конвенции:

- *Конвенция за биологичното разнообразие* (в България Конвенцията е в сила от 29 февруари 1996 г. (ДВ, бр.19/1999));
- *Конвенция по международната търговия със застрашени видове от дивата фауна и флора* (Вашингтонска, CITES) (в България Конвенцията е в сила от 16 април 1991 г. (ДВ, бр.6/1991 г.). Изискванията на конвенцията са залегнали в Закона за

биологичното разнообразие (ЗБР). Приложения I, II и III - списъци на екземпляри от видове, защитени от прекомерна експлоатация чрез международна търговия);

- Конвенция за опазване на мигриращите видове диви животни (известна като Бонска) подписана е през юни 1979 г. и е влязла в сила от ноември 1983 г. Законодателни актове, в които е транспонирана: Закона за защитените територии (ЗЗТ); Закона за биологичното разнообразие (ЗБР);
- Конвенция по влажните зони с международно значение, по-специално като местообитания за водолюбиви птици (известна като Рамсарска) В сила за Р България от 24.01.1976 г. Изменена с Протокол от 03.12.1982 г. В сила за Р България от 27.02.1986 г., /ДВ, бр.56/10.07.1992 г. България е осмата поред страна, присъединила се към Рамсарската конвенция през 1976 г. (ДВ, бр.56/1992). Днес в България има 10 Рамсарски обекти – Остров Ибиша, Комплекс Беленски Острови, Сребърна, Дуранкулак, Шабла, Поморийско езеро, Атанасовско езеро, Вая, Пода и Ропотамо. Всички те са и Орнитологично важни места (ОВМ).

Законодателни актове, в които е транспонирана: Закона за защитените територии (ЗЗТ), Закона за биологичното разнообразие (ЗБР)

- Конвенция за опазване на дивата европейска флора и фауна и природните местообитания (Бернска) В сила за Р България от 01.05.1991 г. Обнародвана в ДВ, бр. 23 от 10.03.1995 г. Законодателни актове, в които е транспонирана: Закон за биологичното разнообразие (ЗБР); Закон за защитените територии (ЗЗТ); Закон за лова и опазване на дивеча;
- Конвенция за опазване на световното културно и природно наследство;
- Конвенция на ООН за борба с опустиняването;
- Европейска конвенция за ландшафта - Ратифицирана на 13.10.2004 г. /ДВ бр. 94/22.10.2004 г./, в сила за Р България от 01.03. 2005 г.

Културно-историческо наследство, вкл. архитектурно и археологическо наследство

В днешните български земи се съдържат артефакти, следи с антропогенен характер и значими останки от човешка дейност от изключително широк хронологически диапазон: 1 600 000 г. пр. Хр. (ранен палеолит) до XVII-XVIII в. сл. Хр. (Късно средновековие). Всички са част от националното културно наследство и попадат в категорията „археологически и исторически обекти и комплекси” по смисъла на новия **Закон за културното наследство (ЗКН: чл. 6, ал. 1, 2; чл. 7; чл. 9; чл. 10; чл. 47; чл. 53 ал. 1; чл. 146 - вж. ДВ бр. 19/13.03.2009)**. Те се разпределят в 4 категории според тяхната значимост (международна, национална, местна, част от комплекс), без това обаче да влияе на статута им на част от материалното културно наследство.

Привеждането в известност на археологическите обекти (чл. 146, ал. 1 от ЗКН) е дългосрочна задача, чието осъществяване започва в края 20^{те} и началото на 30^{те} г. на миналия век („Материали за археологическа карта на България”), продължава през 60^{те} – 80^{те} г. с регистрирането на археологически обекти и издаването на съответните каталози по окръзи. Нов етап в попълването на Археологическата карта на България (АКБ) е във връзка с конституционните и законовите промени в началото на 90^{те} г. - реституцията на земеделските земи и изготвяне на планове за земеразделяне. В рамките на 3 години е създадена и започва попълването на **Автоматизирана информационна система „АКБ” (АИС „АКБ”)**. В нея има данни за над 20 000 археологически обекта, но е необходимо да се подчертае, че става дума преди всичко за терени със земеделски (обработваем) характер.

Рядко са включвани обекти, попадащи в горски фонд и необработваеми общински и държавни земи. Въпреки тази широкомащабна дейност има доста землища в страната, в които не е извършена такава регистрация.

Според приблизителни изчисления, които се базират на приблизителна гъстота на обекти на квадратен километър площ за различните райони на страната броят на археологическите обекти може да се доближи до 50 000, а ако се добавят всички надгробни могили (не като комплекси – некрополи), то броят ще нарасне неколкостранно – до 250 – 260 000. Според друга методика, основаваща се на екстраполацията – за днешните български земи може да се говори за около. 400 000 археологически обекта.

Досегашният опит при реализирането на по-големи и по-малки **инфраструктурни проекти**: АМ „Марица“, АМ „Тракия“ (в осъществените им участъци), газопроводи, иновиране и строителство на ЖП линии (Пловдив – Свиленград) показва значителна концентрация на археологически обекти в равнинните и хълмистите райони. Така например в участъка на АМ „Тракия“ от Чирпан до Стара Загора (ЛОТ 1) имаше данни от предварителните обходи за 28 обекта; Карнобат – Бургас (ЛОТ 5) – 34 обекта, като някои от тях бяха регистрирани след започване на строителните работи - отнемане на хумусния пласт. Почти същата е ситуацията по ЛОТ 2 – ЛОТ 4 на същата магистрала, където през тази година се проучваха основна част от обектите. При строителство в планински райони, но в удобни за обитаване долини и проходи: например път I-86 (Рудозем – Ксанти) и Джебел – Подкова – Маказа, концентрацията на археологически обекти се доближава до тази от равнинните части. Изводът, който може да се направи, че удобните за живот места (с благоприятна експозиция, близост до постоянни водоизточници, с възможност за удобни комуникации) са били оценявани от най-дълбока древност.

При строителството в годините преди Втората световна война, както в десетилетията на засилена индустриализация (края на 40^{те}, включително и 70^{те} години на миналия век) на пътища, Ж.П. линии и съоръженията към тях, както и при пристанищни съоръжения и особено издълбаване на морското (или речното) дъно, както и периодичното им драгиране, не са спазвани изискванията по опазването на археологическите обекти. Поради тази причина при осъществяване сега (вероятно и в бъдеще) на значителни ремонтни и рехабилитационни работи по вече съществуващи трасета се налага да се извършват необходими дейности по регистриране на археологически обекти. Има примери в това отношение: в района на с. Ябълково, Димитровградско Ж.П. линията е изградена върху археологически обект с останки от няколко епохи (неолит, късна античност и средновековието). Подобен е случаят с ж.п. линията и гаровите съоръжения в района на с. Капитан Андреево, Свиленградско. Дори в края на 80^{те} години насипните работи на трасето на магистралата са залегнали върху археологически обекти в района на с. Кръстина и Вратица, Бургаско (АМ „Тракия“, ЛОТ 5).

Без да е пресилено може да се твърди, че във всички удобни заливи и на носовете по черноморското крайбрежие са се разполагали селища и укрепления, използвани през различни исторически епохи. Същото се отнася и за дунавския бряг, който като естествена граница на Римската и Византийската империи е бил старателно контролиран и съответно – наситен с укрепени градове и пунктове. Повечето от тях са обитавани и през различни периоди на средновековието.

Незаливните тераси на реките с отток на север към р. Дунав (в Северна България) и към р. Марица от север, североизток и юг (в Южна България), равнините с постоянни водоизточници и защитените долини и полета, с лесни за обработване и плодородни до сега почви, са места, където се установяват най-ранните земеделци от времето на каменната и медно-каменната епоха (неолит и енеолит). По това време възникват селищните могили, обитавани в продължение на хилядолетия. Селищните могили имат изявен контур на терена и в повечето случаи са регистрирани. Те са заобиколени от многобройни малки сателитни селищни форми, които са трудни за регистриране, особено ако над техните останки има образуван по-късен хумусен пласт. Незаливните тераси и наклонените равнинни брегове по-големите реки са предпочитано място за обитаване на практикуващо земеделие и скотовъдство население през различни епохи – от дълбока древност до средновековието. Такива (с отлагания от няколко епохи) са проучвани при строителството на ЖП линията от Пловдив за Свиленград (респ. – Одрин), особено в граничната с Република Турция зона, където археолозите не са имали възможност за наблюдение поради дългогодишното ограничаване на достъпа до там.

В равнинните и хълмистите райони (с благоприятни условия за земеделие) се развиват селищни и стопански структури от почти всички епохи – праисторията, желязната епоха, римската и късноантичната епоха, средновековието. Повечето от тях нямат изявени на повърхността останки (от крепостни стени или друга масивна архитектура), поради което са трудноустановими. За тях се съди единствено по повърхностни концентрации от камъни и строителна керамика, късове от глинени съдове, други предмети, свързани с бита, опалени (горели) мазилки. В близост (от 100 до 1000-1200 м) до тези малки селищни и стопански форми се развиват некрополите и култовите места на обитателите. Надгробните могили се установяват лесно с характерния си контур или разполагането им на групи. Не така е обаче с т.нар. „плоски“ некрополи – вкопани в терена и с обезличени от времето и последващата човешка дейност възможни надгробни съоръжения. Те се

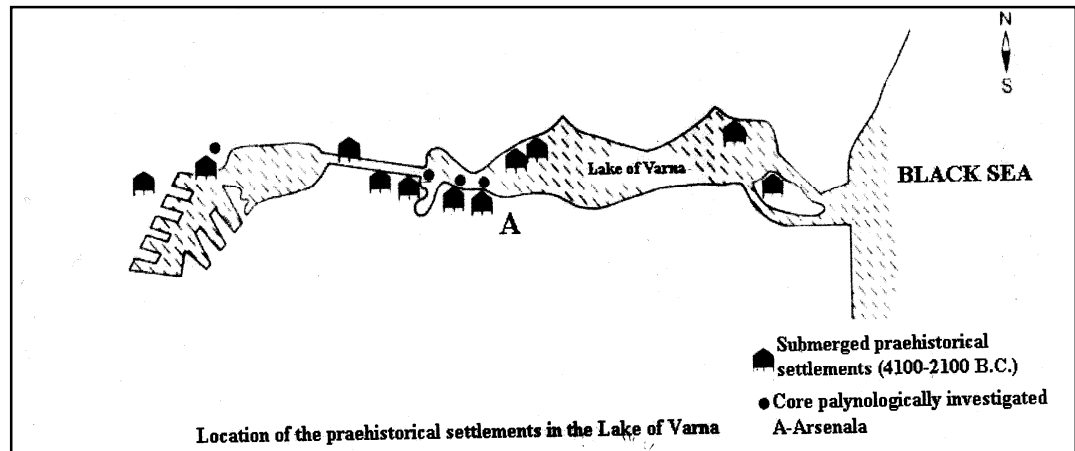
регистрират по разрушени при изкопни работи и дълбочинна селскостопанска дейност скелети и характерни данни за вкопаване в подхумусните отлагания. През някои периоди и във връзка с различни причини предпочитани за обитаване стават високите земни форми. Това е свързано с изграждането на различни укрепителни съоръжения. През някои части на желязната епоха (XII – IV в. пр. Хр.), късната античност и ранновизантийския период (IV - VII в. сл. Хр.) и средновековието се обитават изяви височини в равнините и възвишенията в предпланинските части. Високите места са оградени със стени, където се е прибирало за защита населението от близките околности, удобни за земеделие. Такива селищни форми се развиват на съседни доминиращи височини, имащи зрителна връзка. Подобни се развиват по протежение на дълбоки речни долини (например – Струма), проходи (особено в Източна Стара планина), дефилета и т.н. Като правило сателитните селищни и стопански структури, както и некрополите се намират в ниските места наоколо (например: между селата Йерусалимово и Георги Добрево, Свиленградско – АМ „Марица“).

Воден транспорт – състояние на обектите на подводната археология,

Структури, които са били създадени и са съществували на сушата:

- *праисторически селища* от края на Каменно-медната епоха (край на V-тото хилядолетие пр. Хр.) и от Ранната бронзова епоха (средата на III-то хилядолетие пр. Хр.), които в резултат на промените на бреговата ивица, резултат на евстатични промени на морското ниво, изостатично натоварване, тектоника и др. са потънали и понастоящем се намират на морското или речното дъно (такива селища са известни при Дуранкулак, Шабла, повече от 13 селища във Варненски езера, Бургаско езеро, Атия, Созопол, устие на р. Ропотамо, Китен, Ахтопол, Оряхово на р. Дунав, където е открито селище от късния неолит (V-то хилядолетие пр. Хр.);
- *пристанищни съоръжения, крепостни стени*, които в резултат на евстатичните промени на морското ниво и колебателните движения на земната кора са били залети от вода (Несебър, Бургас, Мандренско езеро);
- *находки, които имат сухоземен характер и са попаднали под водата от брега* (Каварна – много от находките, откривани в пристанище Каварна са попаднали под водата вследствие на антично земетресение, в резултат на което голяма част от сушата е попаднала в морето);
- *потънали плавателни съдове* – само един от хилядите кораби, известни в Черно море, е проучен чрез редовни археологически разкопки – късносредновековен кораб в южния китенски залив – пристанището на гр. Китен (съвместни българо-американски разкопки на Центъра за подводна археология и Института по морска археология, Тексас.);
- *други старини, откривани под вода* – корабни товари, древни котви – откриваме ги във всички съвременни пристанища;
- *обекти, които не са обект на археологическо изследване, но следва да бъдат защитени* – плавателни съдове от втората световна война (подводници, потопени по време на войната, които биват третиран като гробове под вода).

Във Варненските езера са известни 13 потънали праисторически селища от края на Каменно-медната епоха (край на V-тото хилядолетие пр. Хр.) и Ранната бронзова епоха (средата на III-то хилядолетие пр. Хр.):



Фигура 15. Местоположение на праисторически селища във Варненското езеро

Със селищата под вода е асоцииран т.нар. Златен некропол, намиращ се в непосредствена близост до езерото, в който е открито най-старото обработено злато в света.

Многократното удълбочаване на някои части от акваторията на Бургаското пристанище със сигурност е унищожило напълно паметници под вода, ако такива са били налични преди осъществяване на удълбочаването. За пристанище Бургас (изграждането на Терминал 2А и нов източен вълнолом, на подходящ канал за Пристанище Бургас, на пътнически терминал с бизнес-център на пристанище Бургас – Изток, контейнерен и ро-ро терминал и реконструкцията и изграждането на нова инфраструктура на Пристанищен терминал Росенец Бургас) не са осъществявани системни подводни археологически проучвания. Има данни за наличие на праисторически селища.

Цялото дъно на Созополското пристанище е покрито с останки на селища от края на Каменно-медната епоха (край на V-тото хилядолетие пр. Хр.) и Ранната бронзова епоха (средата на III-то хилядолетие пр. Хр.), от които е проучена съвсем малка част:

ПЛАН НА ПРОУЧЕНИТЕ ПЛОЩИ В АКВАТОРИЯТА НА ПРИСТАНИЩЕ СОЗОПОЛ

В резултат на безразборното изхвърляне на отпадъци в пристанищните басейни, средата, в която съществуват археологическите обекти под вода, е с изключително влошени показатели – висока степен на замърсяване на седименти с тежки метали и нефтопродукти.

Изследвания на Лабораторията по обща екология на БАН показаха в десетки пъти по висока степен на замърсяване на седиментите в пристанище Созопол с нефтопродукти в сравнение с пристанище Бургас – резултат на факта, че пристанище Созопол е затворено от всички страни и няма движение и обмен на морската вода.

Замърсяването както с тежки метали и нефтопродукти, така и с физически отпадъци, се отразява пагубно върху обектите под вода.

Необходимо е изграждане на система за контрол на замърсяването на пристанищните басейни от страна на техните ползватели – особено, когато са констатирани археологически обекти под вода.

По черноморското крайбрежие не са осъществявани системни подводни археологически проучвания. Има данни за наличие на праисторически селища и археологическите проучвания на сушата и писмените източници подсказват сериозни възможности за наличие на археологически обекти и под вода.

Досега не са осъществявани проучвания в р. Дунав, въпреки че периодично постъпват данни за археологически обекти под вода – антична лодка при Русе; праисторическо селище при Оряхово и т.н.

Изключително богатото археологическо наследство на сушата при с. Батин, ползването на едноименния остров в продължение на стотици години, огромните промени на брега

през хилядолетията, са сериозни основания да се очакват археологически обекти под вода както в близост до брега, така и в по-дълбоки води, където е възможно откриването на потънали кораби.

Население и човешко здраве

Транспортната инфраструктура е част от жизнената среда на хората. Нейното развитие и оптимизиране е от голямо значение за човешкия фактор не само в социално - икономически, но и в здравен аспект.

Основните рискови фактори за негативно влияние върху здравето на населението са замърсените атмосферен въздух, почва и води, шумът, вибрациите, електромагнитното излъчване. Нарастването на транспортната активност особено на автотранспорта увеличава емисиите на вредни вещества в атмосферния въздух в т.ч. и емисиите на парникови газове.

Автомобилите с бензинови двигатели са основните източници на **Pb** в атмосферния въздух. Оловосъдържащият бензин (тетраетил и тетраметил Pb) е бил основният източник на атмосферно замърсяване в световен мащаб през 70^{-те} и 80^{-те} години на миналия век (Socolow and Thomas, 1997). Въвеждането на безоловен бензин драстично снижава оловните емисии от транспорта (Socolow and Thomas, 1997), тъй като съдържанието на Pb в него е 0,0005 g/L (Harris and Davidson, 2005). Тъй като Pb се задържа много дълго време в почвата и поради това западните автори приемат, че измерените му концентрации в почвата на населените места се дължат на първо място на остатъчно замърсяване от времето на използваните оловни бензини.

Емисиите от автотранспорта имат бимодално разпределение. Субмикронната част на емитираното във въздуха Pb е продукт на изгарянето на бензина при високи температури и следователно влиза в състава на ауспуховите газове (Abu-Allaban et al., 2003). По-едри частици (диаметър 1,0 - 18 µm) се образуват вследствие на физични процеси, вторично суспендиране на праха от пътното платно, триене на гуми или тампоните на спирачките (Abu-Allaban et al., 2003, Garg et al., 2000). Във въздуха, в близост до пътните магистрали, над 80% оловните частици са с размери <PM2.5.

Установено е, че оловните емисии в атмосферния въздух, свързани с гражданската авиация, възлизат на 634 ± 110 kg/year, което съответства на 0,54 gr отделено Pb на всеки полет (Harris and Davidson, 2005).

Суспендираните частици се емитират при горене на дизелово гориво, като фините прахови частици са по-малки от PM2.5 (Gillies et al., 2001; Kleeman et al., 2000). В най-високата си точка на разпрашаване те са около 0,1 µm (Kleeman et al., 2000).

Значителното увеличение на транспортния поток допринася за замърсяването на атмосферата със серни диоксиди, особено в големите градове и мегаполисите. Според някои автори транспортните двигатели с вътрешно горене емитират във въздуха до 49,5 % въглекисли, 17,4% азотни оксиди и до 5,2% серен диоксид .

Автотранспортът замърсява атмосферния въздух и с **Cd** (при изгаряне на бензинови и дизелови горива и триенето на автомобилните гуми) (Jarup L. 2003; Cupit M et al., 2002).

Ауспуховите газове съдържат над 200 химически съединения в тях се съдържат въгледороди – изгорели или непълно изгорели. Отделя се въглероден окис, алдехиди, акролеин, формалдехид, азотни окиси, серни газове. Поради непълното изгаряне се отделят сажди, съдържащи смолисти вещества, вкл. 3-4 бензпирен. Видът и количеството на емитираните замърсители от автомобилите зависи от типа на двигателя. При дизеловите двигатели се отделя по-малко въглероден окис и азотни окиси и повече финни сажди, а при бензиновите – съединения на оловото (бензин с етилова течност), хлора, брома и фосфора. И двата вида двигатели отделят големи количества въглероден двуокис. Ауспуховите газове, в съчетание с интензивната ултравиолетова радиация при състояние на безветрие и висока влажност на въздуха, водят до образуване на т.нар. фотохимичен смог, при който се образуват многобройни нови (вторични) токсични вещества с окислително действие – фотооксидация. Количеството на посочените замърсители зависи от конструкцията на двигателя, мощността, режима на работа, износването, степента на поддържане.

Новите автомобилни двигатели с впръскване на горивната смес при компютърно определяне на количеството и състава и с използването на катализатори за ауспуховите газове, значително намалиха количеството на непълно изгорелите продукти и общото количество на емитираните замърсители.

Фотооксидантите оказват силно дразнещо действие на кожата и лигавиците, причиняват развитие на алергични и фотосенсибилизиращи реакции със засягане на очите, дихателните пътища и кожата. Ниската скорост на движение на автомобилите, честите спирания и потегления, както и много високите скорости и високата плътност на транспортният поток увеличават количеството на емитираните вредности.

Серният диоксид (SO₂) попада в организма основно чрез респираторната система. В зависимост от концентрацията му в атмосферния въздух се отчита до 90% адсорбция от човешкия организъм (Huber and Loving, 1991). Даже в сравнително не големи концентрации (20-30 mg/m³), дразни очните лигавици и лигавиците на дихателните пътища. Олфакторният прагов минимум съставлява около 3-6 mg/m³. Попадналите в белодробните алвеоли диоксиди се резорбират в кръвния ток, като особено характерна в случая е продължителната им циркулация, което увеличава степента на поражения в организма (Atkinson et al., 1993.). Редокспотенциалът на кръвта като защитна ризицираща система, в зависимост от концентрацията на попадналия в организма диоксид, го окислява до сулфати и се извежда от кръвния ток през пикочната система (Speitzer and Frank, 1986). На организмено ниво, при високи концентрации на серен диоксид, на преден план излизат катаралните патологии при слизестите обвивки, характеризирани се с появата на конюнктивити, ринити, трахеити, пневмонии (Topinka et al., 1995).

Ефектът на **праховото** въздействие върху човешкия организъм се квалифицира като дразнещ, токсичен, фиброзогенен, алергенен, мутагенен, тератогенен, бластомогенен или смесен в зависимост от развитието на клиничната картина, последвала експозицията. Химическият състав, количеството, степента на дисперсност и формата на праховите частици определят в решаваща степен характера на вредното въздействие. Степента на дисперсност на праховите аерозоли определя възможността на праховите частици да адсорбират на повърхността си допълнително различни газове и химични вещества и да проникват и се отлагат на различни нива на дихателната система и съответно да предизвикват разнообразна патология (Penn et al., 2005). Доказано е, че праховите частици с размери PM 2,5 – PM 10 са с най-големи възможности за улавяне и транспортиране на органични отрови до алвеоларната белодробна тъкан. Като механични носители на химични вещества и суспендирани частици, праховите емисии в атмосферата предизвикват мутагенни и тератогенни промени в организма (Антова Т., Лолова Д., Никифоров Б., 2001 г.)

В клинично отношение патогенното действие на праховете се сигнифицира с провокирането на специфична за дадения дразнител и неспецифична симптоматика. Достатъчно често праховото въздействие провокира хронифицирани заболявания с друга етиология, което затруднява диагностиката им. Освен специфичното прахово въздействие върху дихателния тракт (възникване на пневмоконози, ентероконози, дерматоконози и др.), в зависимост от своя физико-химичен състав и локализацията на въздействие по отношение на различни органи и системи, праховите частици могат да се представят като мощен алерген (алергични бронхити и бронхиална астма), язвени контактни дерматити, папулозни обриви (Levis et al, 2005), като приоритет в това отношение са праховите емисии, съдържащи частици с размери между 2,5 и 10 PM.

Полицикличните ароматни въглеводороди (ПАВ) и преди всичко 3-4 бензпирена, емитирани от автотранспорта, се считат за причинен фактор за белодробната канцерогенеза.

Засиленият автомобилен трафик повишава значително нивото на Cd в местата, намиращи се в непосредствена близост до интензивно експлоатираните пътища.

В урбанизираната среда не по –малко значение от химическото и праховото замърсяване на атмосферния въздух има и „**шумовото замърсяване**“. От хигиенна гледна точка шум е всеки звук (включително и тон), който действа неблагоприятно върху здравето, нарушава отдиha, смущава контакта на човека с околната среда – нарушават се слуховите и речеви връзки.

Негативното влияние, които причиняват също раздразнителност, бърза уморяемост, нарушават съня, като влияе основно върху:

- Централната нервна система – промени в EEG, психична нестабилност, нарушения в паметта, раздразнителност, нервна преумора;
- Вегетативната нервна система – усилен съдов тонус, нарушения в сърдечния ритъм, повишено артериално налягане;
- Храносмилателната система – нарушение на стомашната секреция – понижено количество и киселинност, забавен пасаж на храната, нарушено усвояване на хранителните съставки;
- Дихателната система- промени в честотата на дихателните движения и повишение на минутния дихателен обем;
- Ендокринната система – повишение на основната обмяна, увеличено отделяне на катехоламини (адреналин и норадреналин), АСТН, тироксин и трийодтиронин (Т4 и Т3), тиреотропен хормон (TSH) и т.н.

Описаните по-горе вредни фактори свързани със строителството и експлоатацията на пътно-транспортната инфраструктура имат комбинирано, комплексно, кумулативно и отдалечено въздействие върху здравето на населението.

Индикатор за устойчиво развитие на Евростат е „население, изложено на замърсяване на въздуха по специфични замърсители“. По данни на Евростат по този показател българското население е в най-висока степен изложено на здравен риск в сравнение с другите страни-членки на ЕС. През последните години се запазва постоянно равнището на градското население, изложено на замърсяване с прахови частици (55,4 мкг/м³), което е значително над средното за ЕС (30 мкг/м³).

Един от основните индикатори за здравето състояние на населението са **демографските показатели и заболяемостта**. Независимо, че те се влияят от голям брой фактори – генетични, фактори на риска на живот, работна среда, социално-икономически и др., от съществено значение е и влиянието на околната среда.

По данни на националната статистика в Република България живеят 7 606 551 души. Средната възраст за жените е 74 години, за мъжете - 67. По-голямата част от населението се ориентира към градовете. Към 31.12.2008г. броят му в градовете е 5 407105 души, в селата 2 199446 души.

Таблица 13. Демографските показатели за Република България за периода от 2005 – 2008 г.

Години	Живородени	Умрели	Естествен прираст	Живородени	Умрели	Естествен прираст	Перинатална	Неонатална	Постнеонатална
	Брой			На 1000 население					
2005	71 075	113 374	-42 299	9,2	14,6	-5,4	12,0	6,2	4,2
2006	73 978	113 438	-39 460	9,6	14,7	-5,1	10,7	5,4	4,4
2007	75 349	113 004	-37 655	9,8	14,8	-5	11,0	4,9	4,3
2008	77 712	110 523	-32 811	10,2	14,5	-4,3	10,5	5,0	3,6

Таблица 14. Хоспитализирани случаи/изписани ,умрели/ в стационарите на лечебните заведения по класове

№ по МКБ	Болести по класове	2005 година			2006 година			2007 година			2008 година		
		Брой	На 100 000 население	Структура (%)	Брой	На 100 000 население	Структура (%)	Брой	На 100 000 население	Структура (%)	Брой	На 100 000 население	Структура (%)
IV	Болести на ендокринната система ,разстройствата на храненето и на обмяната на веществата	49 820	643,7	3,1	54 618	709,4	3,3	59 739	779,9	3,4	66 952	878,3	3,7
VI	Болести на нервната система	52 174	674,1	3,2	57 077	741,4	3,4	57 531	751,1	3,3	63 514	833,2	3,5
IX	Болести на органите на кръвообращението	232 422	3002,9	14,4	244 979	3182	14,8	255 977	3341,8	14,7	265 849	3487,3	14,6
X	Болести на дихателната система	246 153	3180,3	15,3	227 167	2950,6	13,7	227 032	2963,9	13,1	231 800	3040,6	12,7
XIX	Травми ,отравяния и някои други последици от въздействието на външни причини	101 942	1317,1	6,3	95 834	1244,8	5,8	96 326	1257,6	5,6	98 063	1286,3	5,4
	ОБЩО / I- XXI /:	1 614 313	20 857,00	100,0	1 653 264	21 473,70	100,0	1 735 341	22 655,30	100,0	1 825 488	23 945,90	100,0

От така представените данни за демографските показатели за периода 2005 – 2008 г. се наблюдава слаба положителна тенденция, но се запазва отрицателния естествен прираст на населението в Р България, характерен за годините след 1990г.

Оценката на заболяемостта (първична обръщаемост за медицинска помощ) е по точният индикатор за здравния статус на населението, но поради реформите в здравеопазването и промени във формата на отчитане, липсват точни данни. По тази причина разглеждаме случаите на хоспитализирани болни в стационарите на лечебните заведения в страната по данни на Националния център за здравна информация. В табл.2 и на фиг.4-9 са показани случаите по шест класа болести по МКБ, описани като водещи при вредните въздействия на физичните и химични фактори (шум, вибрация, електромагнитно излъчване, замърсен атмосферен въздух) от видовете транспорт за 4 годишен период.

От изложената по горе информация в таблицата за хоспитализирани случаи се вижда повишена болестност по три основни класа болести:

- Болести на ендокринната система, разстройствата на храненето и на обмяната на веществата;
- Болести на нервната система;
- Болести на органите на кръвообращението.

При другите два класа болести – Болести на дихателната система и Травми, отравания и някои други последици от въздействието на външни причини – се наблюдава лек спад през 2006-2007 г. след което нивото им отново се покачва.

Общо хоспитализираните случаи за последните четири години (2005-2008 г.) бележат трайна положителна тенденция.

В заключение трябва да се отбележи, че независимо от различните фактори, действащи комплексно върху здравето на населението, **около 30 % от тях (оказващи негативно влияние) се дължат на замърсена околна среда.** В тази връзка, отрицателната тенденция в здравното състояние на населението в Р България изисква приемането и реализирането на редица мерки свързани с оптимизиране на жизнената среда, в конкретния случай превенция на вредното въздействие от различните видове транспорт. Същото условие е задължително и поради това, че страната ни е задължена да спазва освен националното и европейското законодателство в този аспект.

Риск от инциденти

2.1. 11. 1. Автомобилен транспорт

През 2008 година по пътищата на страната са регистрирани 99 881 пътнотранспортни произшествия (ПТП), от които 8 045 тежки. Загинали са 1 061 и са ранени 9 952 души. На фона на рязкото нарастване на интензивността на движението по пътищата е регистрирано запазване на напрегната обстановка по пътищата и нарастване спрямо 2007 г. на леките пътнотранспортни произшествия с 8,3 %, на тежките ПТП - с 0,4%, на убитите - с 5,5% и на ранените - с 1,27%.

Разпределението на ПТП по причини показва, че 94 % от пътнотранспортните произшествия са регистрирани по вина на водачите на МПС, 5,3% поради нарушения на пешеходците, **0,5% по техническа неизправност и 0,1% поради недостатъци на пътя.**

Основният дял за ПТП се отнася към грешките и нарушенията на водача и на пешеходеца, доколкото **в законодателството недостатъците на пътната инфраструктура, пасивната и активна безопасност както и техническото състояние на МПС се приемат като даденост и не се свързват с конкретното ПТП.**

Трябва да се отбележи, че ако се съпоставят общата дължината на пътищата от съответния клас и броя ПТП, процентно по автомагистралите (331 км) се оказва, че произшествията са 2 пъти повече, отколкото по пътищата I клас (2961 км). Последните са съизмерими с автопроизшествията по пътищата от II клас (4012 км). Пътищата от III клас (11730 км) са с три пъти по-малко автопроизшествия спрямо пътищата от I и II клас.

Най-голям брой тежки пътнотранспортни произшествия на територията на цялата страна са допуснали водачите от областите - София-град, Благоевград, Бургас, Варна, Пловдив,

Сливен, Стара Загора и Хасково. Те са причинили смъртта на 53,8 % от всички загинали граждани.

Таблица 15. Убити и ранени извън населените места по клас на пътя

Клас на пътя	За периода от 01/01/08 до 31/12/08 год.					
	произшествия		убити		ранени	
	броя	%	броя	%	броя	%
О б щ о	2669	100,0	618	100,0	3686	100,0
Автомагистрала	150	5,6	38	6,2	212	5,8
Първи	795	29,8	189	30,7	1118	30,3
Втори	653	24,5	172	27,8	928	25,2
Трети	541	20,3	118	19,0	712	19,3
Четвърти	529	19,8	101	16,4	712	19,3

От разпределението по клас на пътя, се вижда, че най-голям е броят на **загиналите по пътищата първи клас**.

Съществува тенденция на увеличаване на тежките ПТП и жертвите при тях в областите Бургас, Варна и Сливен.

Аварийността се задържа на едно и също ниво без подобрение в областите Варна, Велико Търново, Видин, Кърджали, Кюстендил, Ловеч, Перник, Пловдив, Смолян, Стара Загора и Хасково.

В областите Враца, Габрово и Русе се забелязва задържане и слаба тенденция на намаляване на аварийността.

2.1.11.2.

ЖП транспорт

Общи показатели за безопасност за ЖП транспорта са:

- *Брой сблъсъци на влакове, вкл. сблъсъци с предмети в рамките на жп. линия:*

През 2008 г. са регистрирани 43 броя сблъсъци на влакове. Забелязва се увеличение на бройката спрямо 2007 г. (20 броя) над два пъти, което е една тревожна тенденция. Трябва да се отбележи обаче, че няма реализирано произшествие, довело до смърт на хора, значителни материални щети или сериозно нарушение на графика за движение на влаковете.

- *Брой дерайлирания на влакове:*

През 2008 г. са регистрирани 127 броя дерайлирания на подвижен жп състав. Броя на дерайлиранията е намалял незначително спрямо 2007 г. (130 бр.). Няма реализирано дерайлиране, довело до смърт или нараняване на хора, значителни материални щети или сериозно нарушение на графика за движение на влаковете.

- *Брой произшествия при пресичане на прелези, вкл. на пешеходци;*

През 2008 г. са регистрирани 37 броя удари на жп прелези. Забелязва се намаление на тези случаи в сравнение с 2007 г. (44 броя). Като основна причина за тези удари, може да се посочи неспазване на правилата за преминаване през жп прелез от водачите на ППС или пешеходците. Няма регистриран случай на неизправно прелезно устройство или сигнализация.

- *Брой произшествия с хора причинени от ПС в движение, с изключение на самоубийства:*

През 2008 г. са регистрирани 52 броя произшествия с хора причинени от ПС в движение, с изключение на самоубийства и 27 броя самоубийства. В сравнение с 2007 г. (81 произшествия с хора причинени от ПС в движение, с изключение на самоубийства) броя на регистрираните произшествия е намалял значително.

- *Брой пожари в ПС:*

През 2008 г. са регистрирани 39 пожара или запалвания на подвижен състав. В сравнение с 2007 г. (38 бр) бройката се запазва. За съжаление има реализирано едно тежко железопътно произшествие. През 2008 г. се запалват два вагона от пътнически влак. В следствие на това загиват 9 и са тежко ранени 5 пътника.

- *Брой смъртни случаи:*

През отчетния период броя на загиналите лица, в следствие на железопътни произшествия е увеличен спрямо предходната година – 44 загинали през 2008 г. срещу 27 през 2007 г. Това се дължи основно на реализирано тежко железопътно произшествие с 9 загинали и увеличени брой загинали при произшествия с хора, причинени от подвижен жп състав в движение – 31 през 2008 г. срещу 22 през 2007 г.

- *Брой ранени:*

Броя на тежко ранените лица също е увеличен – 38 ранени лица през 2008 г. срещу 33 ранени през 2007 г. Отново разликата се дължи на реализираното тежко железопътно произшествие – пожар в пътнически влак с 5 тежко ранени пътника.

- *Брой инциденти, които могат да предизвикат произшествие:*

През 2008 г. се забелязва значително намаление на инцидентите, които са предпоставка за произшествие – 122 броя срещу 188 броя през 2007 г. Това се дължи основно на намаляването на броя на счупените релси и счупените колела и колооси на подвижен състав в употреба.

2.1.11.3.

Воден транспорт

През 2008 г. в морското пространство са станали две тежки произшествия.

Моторен кораб „Ванесса“ потъва в Азовско море по време на преход от пристанище Бердянск за Бургас, при тежки хидрометеорологични условия. До момента на публикуването на доклада няма сериозни вреди на околната среда.

Основна причина за настъпилото тежко произшествие е съчетанието на:

- сложни хидрометеорологични условия, изразяващи се в силна буря, вълнение с височина на вълната 3-4 м, ниски температури -8`C на въздуха и 0`C на водата, благоприятстващи интензивно обледеняване;
- значителен срок на експлоатация на кораба (34 г.), което не изключва умора на материала и скрита корозия, водещи до намаляване здравината на корпуса.

Тежко произшествие възниква и в прилежащата зона към териториалното море на Р.България, с моторен кораб „Толстой“ . Спасени са двама члена на екипажа в турски териториални води, от яхта плаваща под белгийски флаг.

Останалите 8 члена на екипажа са обявени за безследно изчезнали вследствие на потъването на кораба, който се пречупва напречно в предната си част.

Основната причина за потъването е, че плавателният съд попада в хидрометеорологични условия, за които по отношение на конструкцията и предназначението си не е пригоден. Корабите за речно-морска навигация са проектирани с ограничено газене, за да плават в речните басейни и крайбрежните морски акватории. Те са с ограничена височина над водолинията до най високата точка на мачтата, за да имат възможност да минават под мостове. С цел да се увеличи товароподемността им, те се проектират с широк и дълъг корпус.

Ограниченото газене съчетано с увеличени дължина и широчина са фактор, оказващ негативно въздействие върху якостните характеристики на корабната конструкция при експлоатация на този тип плавателни съдове в условия на морска навигация.

Последният по-тежък инцидент в наши води е през 2009 г. по р. Дунав. Български шлеп, който превозва желязна руда по Дунав, се е ударя в скала и се е преобръща при Турну Северин. В реката попадат 2 000 тона желязна руда, предназначена за Сърбия. Няма пострадали при инцидента. Инцидентът е станал в зоната на селището Дубово, окръг Мехединци. На площ от 4 000 кв.м. се е образувало червено петно поради ръждата от

желязната руда. Подобни инциденти са много редки в Дунавската клисура – три за последните десет години.

За периода 2007-2009 г., произшествията в морските пространства са 11 и на река Дунав също 11. Свързаните с човешки жертви произшествия са 5 с общо 21 жертви. От анализа се вижда, че преобладаващата причина за произшествията е **човешкият фактор** - 7 случая в морските пространства и 8 на река Дунав, като при два от случаите се наблюдава като съпътстващ фактор тежки хидрометеорологични условия.

Причинените от техническа неизправност на механизмите, лоша техническа поддръжка, умора на материала и подобни са 3 в морските пространства и 3 на река Дунав.

Таблица 16. Произшествия в морските пространства и вътрешните водни пътища за периода 2007-2009 г.

Година		2007		2008		2009	
Вид транспорт		Морски	р.Дунав	Морски	р. Дунав	Морски	р. Дунав
Произшествия - общо		5	1	6	7	2	3
Причини	технически	2	1	2	2	0	0
	човешкият фактор	3	0	1	5	2	2
	лоши хидрометеорологични условия	0	0	3	0	0	1
Жертви	Загинали	1	0	18	2	0	0
	Спасени	0	0	13	2	0	0

2.1.11.4.

Въздушен транспорт

За 2008 г. са регистрирани 202 авиационни събития. Тези събития са въведени в специализираната база данни по програма ECCAIRS на Дирекция „РПВВЖТ“ като за 2006 г. – 97 бр.; 2007 г. – 176 бр..

Възникналите през 2008 г. авиационни събития се разпределят по класове както следва:

- авиационни произшествия с български ВС на територията на България – 7;
- авиационни произшествия с регистрирани в България ВС извън територията на България – 1;
- сериозни инциденти – 7, от които два сериозни инцидента с военни ВС, които са извън юрисдикцията на Дирекция „РПВВЖТ“;
- инциденти – 174 инцидента, от които 77 са с български ВС и 97 – с чужди ВС;
- други събития – 13.

Установено е приблизително равенство между инциденти, възникнали по технически причини и такива, свързани с летателната експлоатация на ВС.

Материални активи

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

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

Като цяло голяма част от инфраструктурните съоръжения за обслужване на транспорта са остарели, като ще бъдат необходими големи разходи за рехабилитиране и поддръжане на оперативността им.

Състоянието на материалните активи и в частност проблемите, които съществуват за отделните видове транспорт към момента е представено в таблиците към **т.1.2.** на ЕО.

Отпадъци

Сами по себе си транспорта и инфраструктурата, свързана с него не са източник на отпадъци. Те не генерират отпадъци, в количества, които да изискват специален мониторинг или обеми за депониране (с изключение на местата за депониране на изкопана земна и скална маса при необходимост от изкопни работи и места за

изхвърляне на драгажните маси, което се решава на ниво предпроектни проучвания или технически проекти за конкретни обекти).

Количествата отпадъци от транспорта са пренебрежимо малки в сравнение с тези от другите дейности и производства в Р. България.

Основният риск в случая е замърсяването с отпадъци, образувани **по време на строителството** и изграждането на транспортните съоръжения и инфраструктура, което при спазване на законовите изисквания може да бъде напълно предотвратено.

Сериозна заплата е и **опасността от аварийните разливи и разсипи** при транспортиране на опасни вещества (отпадъци, съдържащи опасни вещества), т.к. транспортът има отношение към отпадъците, доколкото те се транспортират до различните съоръжения за третиране, ползвайки инфраструктурата и специализиран транспортен парк. Транспортирането на отпадъци се извършва по разпоредбите на законодателството за управление на отпадъците, което изисква прилагане и взимане на предварителни мерки за реагиране при евентуални аварийни ситуации.

Най-пряка връзка с транспорта имат следните групи отпадъци:

Отпадъци от корабоплавателна дейност и остатъци от корабни товари

Единствено водният транспорт има отношение към генерирането на отпадъци, които се наблюдават от МОСВ като изпълнителна агенция "Морска администрация" събира данни за предадените отпадъци от корабоплавателната дейност и остатъци от корабни товари и обобщената информация се изпраща до съответните РИОСВ.

Самите кораби и пристанищни съоръжения не генерират отпадъци, но естеството на тяхната експлоатация е свързано с генериране на такива в зависимост от вида на товарите, които се транспортират и претоварват в пристанищата. При тази дейност остават определени количества, които при неправилно управление или недостатъчен капацитет се превръщат в технологичен, управленски и екологичен проблем за пристанищната инфраструктура.

Отпадъци от излезли от употреба моторни превозни средства

Моторните превозни средства са елемент на трафика по пътната инфраструктура. След достигане на определена степен на амортизация МПС се превръщат в отпадък, който се появява вследствие на експлоатацията на автомобилния парк и транспортната инфраструктура.

Към момента страната функционира с 9 инсталации за третиране на излезли от употреба моторни превозни средства.

Броят на излизалите от употреба МПС годишно е сравнително постоянен, с тенденция за леко покачване. След анализ на състоянието на автомобилния парк в България и конкретно на възрастовата му структура, техническото състояние и годишно нарастване на броя на автомобилите, се предполага, че минималното количество на ИУМПС, които ще излизат от употреба годишно е не по-малко от 65 000 бр. (2005 г.), като според прогнозите на European Environmental Association в (ETC/WMF – UN-PS) до 2015 година броят на ИУМПС в България плавно ще нарасне до около 150 000 за година.

Същото се отнася и за излезлите от употреба автомобилни гуми. За тях към момента в страната действа 1 инсталация за шредирание на излезли от употреба гуми

Отпадъци от масла и отпадъци от течни горива

Транспортните средства имат в различна степен отношение към отпадъците от отработените масла и отпадъчни нефтопродукти, като най-сериозно този отпадък е застъпен при водния транспорт – корабите.

Към момента в страната има 3 инсталации за предварително третиране на отработени масла и отпадъчни нефтопродукти.

Отработени масла и отпадъчни нефтопродукти

Към настоящия момент в Р България физико-механично обезводняване на отпадъчни нефтопродукти (емулсии) се извършва от "Поддържане чистотата на морските води" АД, пристанище Варна. Значителни количества се преработват в инсталацията за преработка на отпадъци от нефтопродукти от кораби в пристанище Бургас, както и в инсталацията за

обезводняване на отпадъци от нефтопродукти на Нова Плама, Плевен. Съществуващите инсталации за предварителни третиране на отпадъчни нефтопродукти не са достатъчни за покриване нуждите на страната, поради което е необходимо изграждане на нови мощности. В момента се изгражда и специална инсталация в гр. Смядово за третиране на оводнени петролни продукти, вкл. от корабите.

Подобряването на съществуващите практики за съхраняване, събиране, транспортиране, оползотворяване и обезвреждане на отработени масла и отпадъчни нефтопродукти е основен приоритет в политиката за управление на тези отпадъци.

Това засяга в голяма степен, както местата за смяна на моторни и трансмисионни масла и местата за временно съхраняване на отпадъчни нефтопродукти, така и съоръженията и инсталациите за оползотворяване и обезвреждане на същите. Правилното прилагане на изискванията на нормативната уредба ще доведе до намаляване на възможностите за незаконно изхвърляне или неконтролирано изгаряне на отпадъците, което е проблем за пристанищните инфраструктури към момента.

Отпадъци от строителство и разрушаване

По време на изграждане, реконструкция или рехабилитация на пътища и съоръжения за транспорта могат да се генерират съответните видове строителни отпадъци.

Превоз на опасни товари

Опасните вещества дефинирани в Закона за защита от вредното въздействие на химични вещества и препарати и тяхното въздействие имат връзка със сектор транспорт като превозвани товари.

Транспортирането на опасни вещества и отпадъци се извършва със специализирани автомобили от притежателите на отпадъците или от лица, притежаващи разрешение за извършване на дейността. При транспортирането се спазват изискванията на международните правни актове за превоз на опасни товари, ратифицирани от Р България и националното законодателство.

Внасянето, изнасянето и транзитът на отпадъци през територията на Р България се извършва съобразно Регламент 1013/2006/ЕО, който регулира надзора и контрола при превоз на отпадъци по начин, който отчита необходимостта да се съхранява, опазва и подобрява качеството на околната среда.

Превозът на опасни товари няма друго въздействие върху околната среда, освен в случай на аварийни разливи. Те са непредвидими като време, място, вид или интензивност. Вероятността от тези въздействия е много ниска, като въздействието е интензивно, краткотрайно и последиците зависят изключително от местоположението на инцидента. В този случай основните компоненти, които се засягат и при определени обстоятелства могат да имат трайни отрицателни въздействия в зависимост от веществото са:

- води (повърхностни и/или подземни);
- почви;
- геоложка основа.

Вредни физични фактори

Шум и вибрации

Основен източник на шум – като интензивност и всеобхватност се явява транспортът – автомобилен (особено тежките МПС), железопътен и авиационен. Шумът е основният проблемен фактор за гъсто населените зони.

При движението си моторните превозни средства (МПС) генерират шум с интензивност :

- леки автомобили – 72 -90 dB /A;
- товарни автомобили (бензинови) – 74 -106 dB /A;
- товарни автомобили (дизелови) – 90-108 dB /A;
- автобуси – 83-95 dB /A;
- мотоциклети – 81-90 dB /A;
- трамваи – 79-96 dB /A;

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

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

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

С цел ограничаване на вредното въздействие на шума в околната среда е приета Европейска Директива 2002/49/ЕО от 25.06.2002 г. за оценка и управление на шума в околната среда. Основните изисквания на Директива 2002/49/ЕО са въведени в националното ни законодателство чрез Закона за защита от шума в околната среда (ЗЗШОС).

Към настоящият момент в Р България не се провежда мониторинг на нивата на шума, излъчван от автомобилния и ж.п. транспорт по Републиканската и общинската пътна мрежа.

В продължение на дълги години у нас към Министерство на здравеопазването функционира Национална система за мониторинг на шума в урбанизираните територии. В рамките на тази система се провеждат наблюдения и измервания на нивото на шума в установени пунктове на териториите на населените места. Пунктовете са разпределени както следва:

- 60 % в градски части до главни пътни артерии, в райони с висока гъстота на обитаване и в близост до обекти, подлежащи на усилена шумова защита (болници, детски градини, училища и др.);
- 20 % в сравнително тихи жилищни райони;
- 20 % в близост до локални източници на шум.

През 2007 г. са наблюдавани 710 пункта, разположени в 35 населени места в страната.

Анализът на съществуващите данни за последните седем години показва, че като цяло нивото на шума в градовете запазва високите си стойности, особено в централните градски части. Увеличеният брой на моторни превозни средства в движение, недоброто им техническо състояние, интензивността и скоростта на движението, недобрата пропускателна способност на пътната мрежа, състоянието и вида на пътната настилка, явни градоустройствени грешки, както и вкарване на транзитен транспорт в населените места са основни фактори, влияещи в посока на увеличение на шумовото натоварване в тях.

Техническите параметри на съществуващите пътища у нас в повечето случаи не отговарят на натоварванията за съответния клас път, липсват обходни пътища за много населени места, което вкарва тежкия транзитен трафик в тях, лошо е състоянието на пътните настилки. Това са основни предпоставки за по-високи шумови емисии, излъчвани от автомобилния транспорт.

В сравнение с автомобилният транспорт, по отношение на шумово въздействие, по-щадящ е железопътният транспорт тъй като, то се проявява само при преминаване на отделните влакови композиции. Съвременният железопътен транспорт е източник на вибрации в инфразвуковия диапазон (3-10 Hz) в сградите.

Остарелият подвижен ж.п. състав и ж.п. трасета не позволяват предвижване с висока скорост, което ограничава ефективното масово използване на ж.п. транспорта.

Въпреки своевременно въведената нормативна уредба у нас, все още няма разработени отделни стратегически карти за шум от автомобилния и железопътния транспорт. Разработена и приета е стратегическа карта за шум за

територията на община Варна. В процес на разработване и приемане са стратегическите карти за шум на гр. София и гр. Пловдив.

Степента на въздействие на шума от въздушния транспорт се определя от шумовите характеристики на въздухоплавателните средства, интензивността на полетите, направлението на въздушните коридори, отстоянието на летищата до населени места.

За гр. София авиационният шум е сериозен проблем поради непосредствената близост на аерогарата до града, което води до създаване на неблагоприятна акустична обстановка за близките жилищни райони. От няколко години на летище София функционира Автоматизирана система за мониторинг на авиационния шум на МОСВ.

Независимо, че еквивалентните дневни нива на шума не превишават граничните стойности, проблем създава отделното шумово събитие, а именно прелитане на въздухоплавателно средство над жилищна територия. Налице е обща тенденция за преместване на максималния процент шумови събития към по-ниските шумови диапазони, въпреки нарасналия брой движения от/до Летище София. Това се дължи на увеличените полети от/до летища на страни членки на Европейския съюз, чиито самолетен парк е с подобрени шумови характеристики.

На този етап са разработени Генерални планове на летища Варна и Бургас, със съответни екологични оценки включително и по фактор „шум“.

Водният транспорт (речен и морски) не предполага изграждане и поддръжка на трасе. Речният транспорт у нас се осъществява само по р. Дунав. Плавателните съдове не са източници на шум за населените места в близост до реката, поради достатъчната отдалеченост на плавателния канал от тях и невисоките им шумови емисии.

Речните и морски пристанища са източници на шум в околната среда и се контролират от РИОСВ като промишлени обекти съгласно изискванията на съответните нормативни документи.

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

Електро-магнитни полета

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

Мобилните средства за комуникация навлизат все по-широко във всички видове транспорт. Мобилните връзки и навигационните JPS системите са неотменна част от подвижния състав – автомобили, кораби, жп състав, самолети. Мобилната комуникация е широко използвана и при пристанищните и интермодалните терминали и съоръжения, където се изисква съгласуване на технологични процеси и дейности свързани със съоръженията, товаро-разтоварната техника, товаро-потоците и др.

Всичко това е свързано с ползването на устройства за комуникация, които са източник в по-малка или по-голяма степен на ЕМП.

Транспортът и предвижданията на ОГПТ нямат отношение към създаването на ЕМП, поради което в следващите части на ЕО няма да се оценява въздействието на плана по отношение на фактор ЕМП.

1.7

Обобщени изводи за състоянието на околната среда и връзката с транспорта**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 с или без прилагане на ОГПТ.
Атмосферен въздух		<p>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).</p> <p>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 пътния 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.</p> <p>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 пътния трафик.</p>
Води	Повърхностни води	<p>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.</p> <p>Изключение правят предвижданията за воден транспорт и най-вече навигацията на р. Дунав.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
	Подземни води	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>В тази връзка нереализирането на ОГПТ няма да доведе до подобряване на съществуващото състояние на компонента.</p>
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

Компоненти и фактори на околната среда		Евентуално/предполагаемо развитие на компонентите и факторите без прилагане на плана
		склонове, свличания на земна маса върху платната, особено при валежи и снеготопене, поява на техногенни срутища, засилени ерозийни процеси и др.
	Земни и почви	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Усвояването на временни терени с комерсиална цел ще рефлектира негативно върху граничещите земи – замърсяване с битови отпадъци, непредвидени аварии и др.</p>
	Ландшафт	<p>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.</p> <p>Независимо от това дали ще бъде приложен плана или не промени в локалния ландшафт ще настъпят.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Усвояването на нерегламентирани временни терени с комерсиална цел рефлектира негативно върху визуалността и естетическата стойност на заобикалящата ги природна среда.</p> <p>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</p>
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

Компоненти и фактори на околната среда		Евентуално/предполагаемо развитие на компонентите и факторите без прилагане на плана
	Фауна	<p>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.</p> <p>Честите ремонти на амортизираната пътна настилка ще доведат до допълнително безпокойство, прогонване и дори убиване на животни.</p> <p>Ниският дял на магистралните пътища, както и липсата на проходи за дивите животни, ще увеличи риска от унищожаването им.</p> <p>Липсата на шумозаглушителни екрани ще допринесе за разпространение на шумовото замърсяване от пътния трафик в откритите пространства и обезпокояването на представителите на фауната.</p> <p>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.</p>
	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	<p>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.</p> <p>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.</p>
	Население и човешко здраве	<p>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.</p> <p>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.</p>
	Риск от инциденти	<p>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 последици, както за хората така и за животните.</p> <p>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.</p> <p>Недостатъците на пътната инфраструктура, старите автомобили с ниска степен</p>

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

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

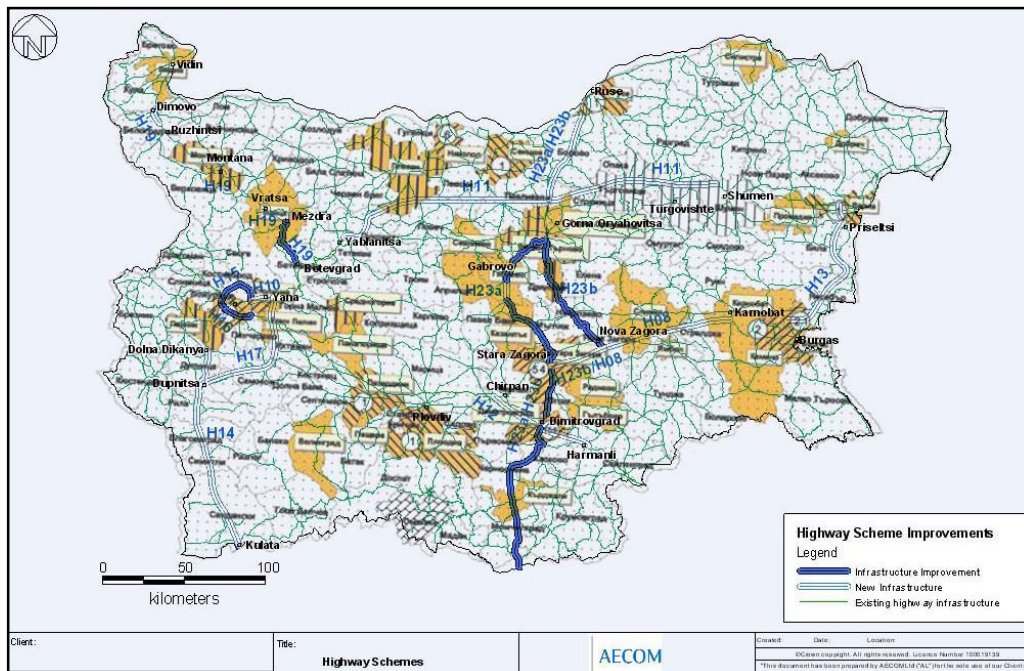
1.8 Характеристика на текущото състояние на околната среда за територии, които ОГПТ вероятно ще засегне значително

Райони за оценка и управление на качеството на атмосферния въздух

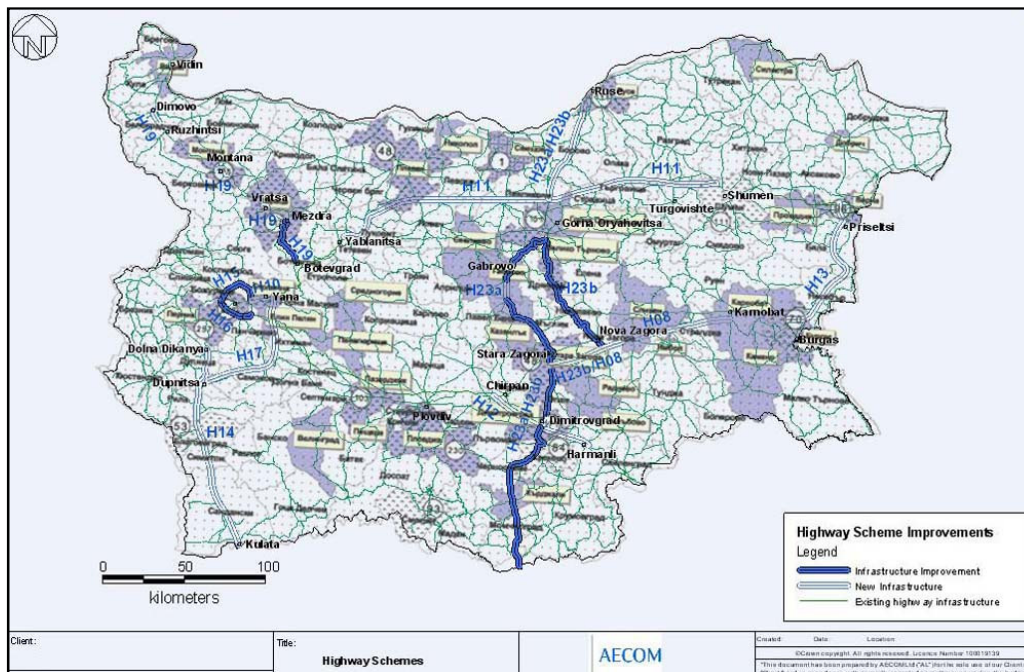
След 1999 г. съществува тенденция за намаляване на емисиите на вредни вещества в атмосферата. Тази тенденция може да се илюстрира с емисията на серни окиси през 2007 г., която е намаляла в сравнение с 2006 г. с 2%. Намаляват и емисиите на останалите основни замърсители спрямо предходната 2006 г. в интервала 65 -93%. Изключение прави емисията на амоняк, която нараства с 5%. В структурата на емисиите от серни окиси най-голям дял имат процесите на изгаряне на горива за добив на енергия -92%, следвани от "други източници" (включително транспорт) - 5% и производствени процеси - 3%.

Производствените процеси имат сравнително малък дял от общите емисии на серни окиси, но формират 75% от емисиите на неметанови летливи органични съединения. Групата "други източници", която включва битовото изгаряне, транспорта, селското стопанство и природата, формира 88% от емисията на въглеродния окис, 95% от емисията на метан и 50% от емисията на азотни окиси. Големи източници на метан са природата, газопреносната мрежа и транспорта.

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 (PM₁₀) и разположение на пътните артерии, спрямо тях

Басейновите дирекции, като административни структури на МОСВ издават разрешителните за ползване на воден обект съгласно чл. 46, ал.1, т.1 от Закона за водите (ЗВ). При всички случаи се има предвид състоянието на водните тела, които се засягат от предвидената дейност и се предвиждат мерки за гарантиране на опазването на техния статут.

При изграждане на конструкции и инженерни съоръжения, постройки и др., при които е възможен контакт с подземни води се спазват изискванията и реда на Закона за устройство на териториите (ЗУТ) при спазване на изискванията на ЗВ Глава VIII Опазване на водите и водните обекти, чл. 46, ал. 2)

При изграждането на сухопътните трасета, предвид на голямата им дължина и необходимостта да се спазват определени строителни изисквания и технически параметри понякога се налага преминаване в близост или в обхвата на зони за защита на водите.

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.

За всеки един пояс от СОЗ са определени дейности, които се забраняват, ограничават и ограничават при доказана необходимост по време на действието им. Ограничаването и ограничаването при доказана необходимост в обхвата на СОЗ се извършват в зависимост от оценката на риска от замърсяване и увреждане качеството и количеството на водите за ПБВ. При това положение осъществяването на дейностите в границите на II и III пояс за които има ограничение или ограничение при доказана необходимост се извършва само ако инициаторът на дейността докаже с конкретни изследвания и оценка на въздействието върху околната среда, че дейността няма да доведе до негативни последици за водоизточника.

СОЗ, изградени около водохващания на повърхностни водни тела за питейно-битово водоснабдяване (ПБВ) се определят около водовземни съоръжения, изградени или проектирани за изграждане в границите на повърхностните водни тела – реки, езера и язовири.

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.

Геоложка основа

Земната основа е един от компонентите на околната среда, който ще бъде значително засегнат от реализацията ОГПТ. Това са главно територии, в които се предвижда изграждане на нови пътища, железопътни линии, разширение и реконструкция на съществуващи обекти на транспортната инфраструктура. Същевременно това са линейни обекти и тяхното реализиране, отнесено към площ 1 км² е незначително и пренебрежимо малко.

Развитието на транспорта и в частност реализирането на ОГПТ е свързано с редица дейности, произтичащи от изграждането на съоръжения, които имат значително въздействие върху земната основа, а именно тунели и мостове. Провеждането на изкопни и насипни работи само по себе си води до преразпределение на геоложкия товар, а това често е свързано с подкопаване на склонове и активизиране на геодинамични процеси и явления.

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 последици от тяхното възникване.

Флора и фауна

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 вида 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 следствие 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.

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.

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.

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. Общата цел на проекта е в днешното време на усилено разширяване на пътната и железопътна система да разработи инструменти и методи, които да послужат на органите на властта в България и на заинтересованите страни да изготвят национална програма за дефрагментиране на хабитатите, накъсани от транспортни коридори с цел да се опази биологичното разнообразие и да се изгради кохерентна и устойчива екологична мрежа в страната.

Фрагментиране на естествените хабитати се наблюдава чрез унищожаване или намаляване на размера на природни зони и чрез изграждане на бариери като пътища и железопътни линии. В резултат, популациите на диви животни се изолират една от друга. Транспортните коридори заплашват с фрагментиране както сухоземните, така и водните местообитания.

АНАЛИЗ

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.

Видовете са избрани по такъв начин, че да са представителни за всички най-важни типове екосистеми. Сред тях освен това има дребни, средни и едри видове, защото бариерният ефект на пътищата може да зависи от размерите на животното, площта на неговата територия и способността му да се придвижва между отделните участъци от местообитанието.

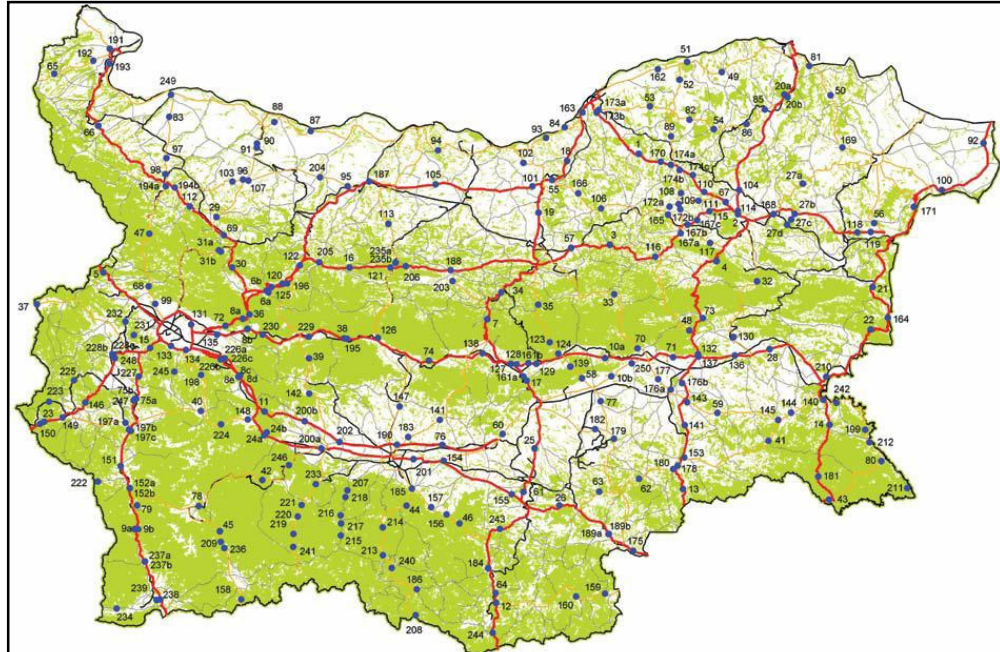
Избрани са 8 вида бозайници, 3 вида влечуги и 1 вид земноводни: Кафява мечка (*Ursus arctos*), Вълк (*Canis lupus*), Благороден елен (*Cervus elaphus*), Дива котка (*Felis silvestris*), Златка (*Martes martes*), Речна видра (*Lutra lutra*), Пъстър пор (*Vormela peregusna*), Лалугер (*Spermophilus citellus*),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

Моделът LARCH (Landscape Ecological Analysis and Rules for the Configuration of Habitat (Ландшафтен екологичен анализ и правила за конфигуриране на местообитанието)) е пространствено-определящ ГИС модел на експертна основа, идентифицира проблемни участъци, за които прилагането на мерки за дефрагментиране ще допринесе за изменение на популационната жизнеспособност от нежизнеспособна към жизнеспособна или силно жизнеспособна, както и където промяната от жизнеспособна към силно жизнеспособна, е единствено в резултат от изграждане на прелези за дивите животни. Подобни промени на популационната жизнеспособност може да се постигнат чрез възстановяване на непрекъснатостта на хабитата през различни пътища.

ПРОБЛЕМНИ УЧАСТЪЦИ

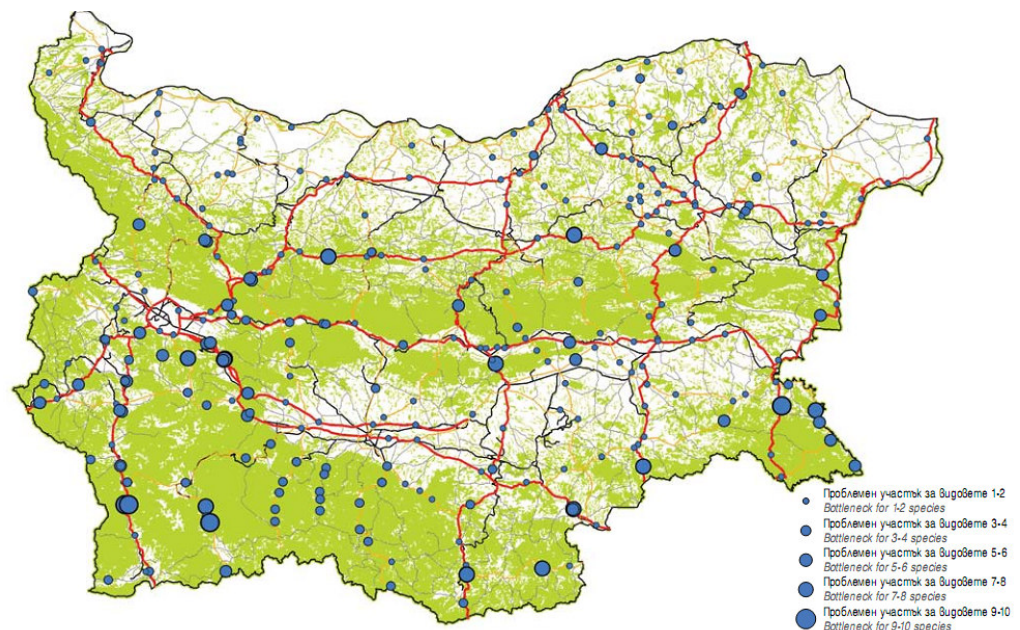
В сегашната автомобилна пътна и железопътна мрежа в България са идентифицирани общо 283 проблемни участъци. Те са разпределени почти по равно между главните и регионалните пътища – 130 и 125 съответно. Много по-малко проблемни участъци са определени за местните пътища и железопътните линии – 10 и 18 съответно.

Въпреки, че на картата са представени само като точки, **всички проблемни участъци представляват отсечка от път или железопътна линия, представляващ бариера между популациите на един или повече индикаторни видове от двете страни на транспортния коридор. Затова точките на картата не показват точните координати на местоположението, където следва да се изградят прелези за дивите животни, а представляват отправните точки в района, на които да се специфицират най-подходящите участъци за мерките по дефрагментиране.**



Фигура 18. Проблемни участъци в българската пътна и железопътна мрежа

Малко над половината от всички идентифицирани проблемни участъци са за два или повече индикаторни вида. Най-големият брой видове с общ проблемен участък е 10. В такива места построяването на прелези, подходящи за много видове животни, биха били много ефективни, тъй като от тази мярка ще има полза за голям брой индикаторни видове, както и за тези животни, за които е индикацията. Подобни места са и най-вероятните обекти, а където трябва да се прилагат в съчетание различни смекчения на неблагоприятното влияние, понеже всеки от видовете живее в различно местообитание по протежение на участъка от пътя, а за всеки вид са подходящи специфични мерки за подобряване на ситуацията.



Фигура 19. Проблемни участъци за два или повече индикаторни видове

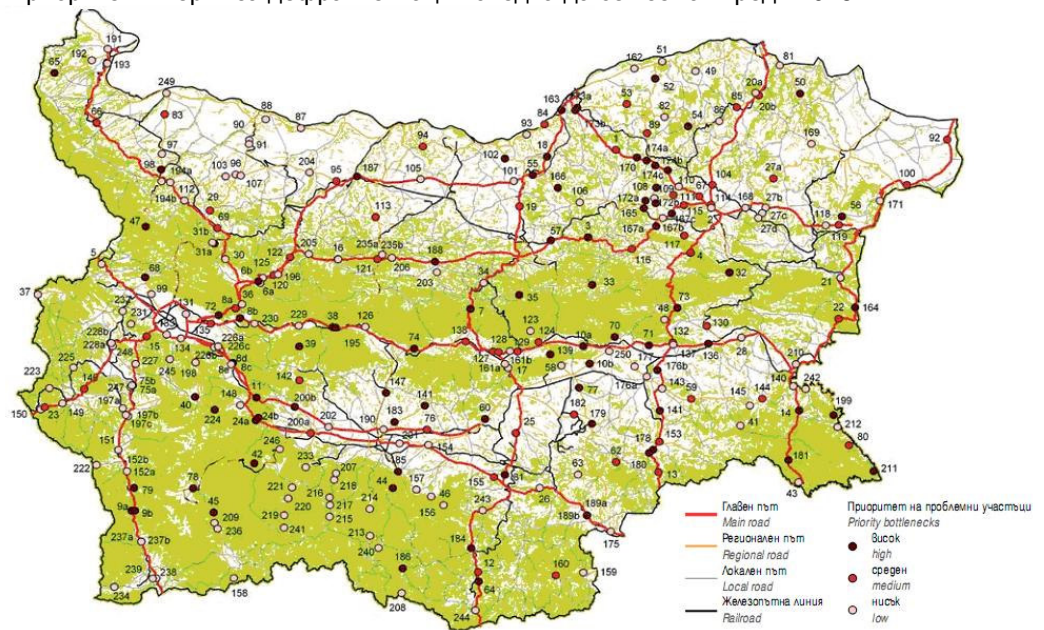
ПРИОРИТЕТИ

Идентифицирането на общо 283 проблемни участъка налага да се прецени в кои участъци са необходими най-спешни мерки. На картата е показана степената 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.



Фигура 20. Приоритети на проблемните участъци

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 териториалноустройствена защита;
- зона "Б" със специфични характеристики на територията и специален режим за опазване на териториалните и акваториалните ресурси.

Зона "А" обхваща частта на акваторията на Черно море от крайбрежната плажна ивица, пясъчните дюни и част от територията, попадаща в ивица с широчина 100 м, измерена по хоризонтала от границите на морския бряг или на морските плажове. Териториите от зона "А", попадащи в границите на защитени територии или на защитени зони, запазват режимите си на опазване, ползване и управление, определени по реда на Закона за защитените територии и на Закона за биологичното разнообразие.

Зона "Б" обхваща териториите, попадащи в ивицата с широчина 2 км от границата на зона "А", с изключение на урбанизираните територии на населените места, определени към датата на влизане в сила на закона.

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.

Таблица 18. Граничните стойности на нивата на шума в различните територии и устройствени зони в урбанизираните територии и извън тях

Територии и устройствени зони в урбанизираните територии и извън тях	Еквивалентно ниво на шума в dB(A)		
	ден	вечер	нощ
1. Жилищни зони и територии	55	50	45
2. Централни градски части	60	55	50
3. Територии, подложени на въздействието на интензивен автомобилен трафик	60	55	50
4. Територии, подложени на въздействието на релсов железопътен и трамваен транспорт	65	60	55
1. 5. Територии, подложени на въздействието на авиационен шум	65	65	55
6. Производствено-скадови територии и зони	70	70	70
7. Зони за обществен и индивидуален отдих	45	40	35
8. Зони за лечебни заведения и санаториуми	45	35	35
9. Зони за научноизследователска и учебна дейност	45	40	35
10. Тихи зони извън агломерациите	40	35	35
Забележка: Граничната стойност на максималното ниво на шума при прелитане на летателно средство над определена територия е 85 dB(A)			

Териториите с нормиран шумов режим в близост до транспортни източници на шум са предимно жилищни зони на населени места.

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 предшества издаването на строително разрешение.

Теренните археологически изследвания включват издирване и регистриране, сондажно проучване върху ограничена част от терена (за изясняване площта и характера на обекта) и пълно археологическо проучване. Те са регламентирани в съответните законови и подзаконови актове (**ЗКН, чл. 147**) .

Регистрирането на археологическите обекти се извършва чрез обхождане на трасетата и терените, върху които ще се извършват изкопни, насипни и строително-монтажни работи. Целите и задачите са изрично описани в Правилника за теренни проучвания (**чл. 6, чл. 23 – 25**) и изискванията на **Наредба № 26**. Методиката им е разработена в нарочно Ръководство и за всеки обект се попълва

специален регистрационен талон (**Ръководство за попълване на АКБ Септември 1992 г.**). Обхождането се извършва от професионални екипи в подходящо годишно време.

По отношение на подводните археологически обекти - всяко удълбочаване на акватории за постигане на плавателни дълбочини, както и дейности свързани с изграждане или експлоатация на различните пристанищни структури следва да бъде предшествано от задължителни предварителни проучвания. Всяка част от акваторията на пристанището трябва да бъде предварително изследвана с помощта на дистанционни методи и визуални водолазни огледи преди удълбочаване.

В изследванията участват специалисти от различни области.

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.

1.9

Индикиране на основните вероятни отрицателни въздействия

Сухопътен транспорт и околна среда

Автомобилния парк в България е с изключително неблагоприятна възрастова структура, което влияе отрицателно върху опазването на околната среда. Следва да се отбележи и проблема с недостатъчната или остаряла апаратура в пунктовете за периодични прегледи на техническата изправност на МПС, както и недобросъвестното и формално извършване на прегледите. Съгласно Закона за движение по пътищата тези пунктове са отговорни за контрола на емисиите от автомобилите, движещи се по пътищата на страната.

При изграждането на сухоземната транспортна инфраструктура, както и съоръженията към нея, като жп терминали, пристанищни съоръжения и летищни терминали се унищожават еднократно и необратимо геоложка основа, земеделска земя и естествени местообитания на диви животни.

Железопътен транспорт и околна среда

Железопътният транспорт е екологично най-безопасният вид транспорт. Той, по принцип, е по-енергоефективен и има по-ниски вредни емисии от другите видове транспорт. Ето защо преминаването от автомобили на железница е един ефикасен начин да се елиминира голям дял от емисии, които замърсяват околната среда, да се намалат емисиите въглероден диоксид а също така и да се минимизира употребата на природни ресурси и особено на вносни течни горива в транспортния сектор.

Важно е да се отбележи, че енергийните и екологични предимства на железопътния транспорт могат да бъдат използвани незабавно, на базата на днешните технологии. Още повече, че една електрифицирана железопътна система може да се експлоатира с енергия, произведена от всякакви източници, включително и възобновяеми.

Най-тежкото въздействие от пътния и жп транспорта е изградената и функционираща инфраструктура, която фрагментира хабитатите и оказва понякога пагубно въздействие върху цели популации. Не може да се пренебрегне и факта, че трафика по пътищата и жп линиите е най-често причина за смъртта и нараняването на представители на животинските видове. Доколкото това е проблем при експлоатацията на инфраструктурата, въпроса е по-подробно разгледан в т. 3.4.

Воден транспорт и околна среда

Един от приоритетните компоненти на националната транспортна система трябва да бъде опазване на морската среда от замърсяване от корабоплаването. При това, международните норми и стандарти, отнасящи се до ограничаване на

замърсяването от кораби следва да се прилагат, както по отношение на корабите, плаващи под български флаг, така и за чуждите кораби, посещаващи български пристанища.

Въздушен транспорт и околна среда

Въздушният транспорт, както и свързаните с него индустрии, като туризма например, нараства с ясно изразени, по-високи темпове от средния растеж на икономиката в световен аспект. Специалният доклад за авиацията и глобалната атмосфера - Международен панел за промените в климата (IPCC), информира, че пътническият трафик е нараствал след 1960 г. с приблизително 9% за година.

В същото време нарастват многопосочните въздействия от въздушния транспорт върху околната среда. Глобално погледнато, това допринася за парниковия ефект и изтъняване на озоновия слой, където емисиите от самолетите са специфичен проблем. Фокусът на потенциалните здравни и екологични ефекти от шума и замърсяването на въздуха с NOx, ЛОС и прахови частици, е на местно ниво, в непосредствена близост до летищата. Летищата се разглеждат като източник на авиационен шум, разпространяван извън територията им и създаван във връзка с използването им за излитане и кацане на въздухоплавателни средства.

Ефективната транспортна система е от изключителна важност за развитието на икономиката на една държава, още повече че през територията на България минават 5 трансевропейски коридора и страната вече е член на ЕС. Местоположението на страната предоставя отлични условия за свързване на Западна и Централна Европа с Близкия Изток, Западна и Централна Азия, както и северната и южна част на Европа. Заедно с неоспоримите ползи от развитието на транспорта, също така всеизвестно е и негативното въздействие на този сектор върху околната среда.

Въздействията при самото строителство и изграждане на транспортната инфраструктура са коренно различни от въздействията по време на експлоатацията, поради което ще бъдат разгледани по отделно за съответните видове транспорт:

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

Сухопътен транспорт

При изграждането на пътните инфраструктурни проекти, в етапа на строителство или реконструкция се унищожават безвъзвратно геоложка основа, земи и почви, представители на растителния свят и местообитания на животни в следата на трасето и непосредствено в сервитута на пътя. Линейната инфраструктура е с голяма дължина, но поради малката ширина обхваща всъщност малка площ, върху която се въздейства необратимо.

На територията на България, която е със 111001,9 км² площ, транспортната инфраструктура заема 754,9 км², което е само 0.68% от площта на страната. Площите, които заема транспортната инфраструктура са пренебрежимо малки по отношение на общата площ на държавата.

Атмосферен въздух

Емисиите при изграждане на пътните платна ще бъдат неорганизираны и ще бъдат свързани с полагането на основата на пътя и изграждането на платната, които могат да се определят в рамките на следните видове строителни дейности: - Изкопни работи за подготовка основата на пътя; - Товарене и транспорт на излишните материали до депо; - Разтоварване на излишните материали; - Товарене и разтоварване на инертни материали върху временни площадки по трасето на пътя; - Обратно засипване с чакъл и филц при полагане на основата на пътя; - Влагане, разстилане и уплътняване на инертните материали на пътя. Основните емисии при транспорт на инертните материали ще бъдат разпределени по използваните временни или съществуващи пътища в района на строителните работи.

При тези процеси ще се емитира **прах** с различен фракционен състав, поради използването на машини за отстраняване на пътната настилка, булдозери, челни товарачи и пр. Използването на такива машини ще е свързано и с изхвърлянето на отработени газове, в чийто състав основните типове емитирани замърсители: азотни оксиди; летливи органични съединения; метан; въглероден оксид; въглероден окис; двуазотен оксид; серен диоксид; амоняк; кадмий; олово; полициклични ароматни въглеводороди; диоксини и фурани; както и частици (сажди) при изгаряне на дизелово гориво. При разтоварване на строителни отпадъци на депо основните емисии са от прах и от отпадъчните газове от ППС при работата на двигателите “на място”. Движение на превозните средства върху терени без настилка: В този случай се отделят същите замърсители както по-горе. Количеството на отделяния прах, в този случай зависи от много фактори, основните от които са: пътна настилка, скорост на транспортното средство, трафика на ППС, времето и др. При влагане, разстилане, подравняване и пр. на инертни материали (баластра, трошляк, пясък и пр.) емисиите са от също прах и отпадъчни газове от двигателите на машините с които се извършват тези процеси.

При подготовката, полагането и подравняването на асфалтови настилки : Тези процеси са свързани с разтапяне на битум, подготовка на асфалтовите смеси, тяхното полагане и подравняване с машини. При тези процеси се отделят основно пари на различни въглеводороди (в т.ч. летливи органични съединения, полициклични ароматни въглеводороди, устойчиви органични замърсители, диоксини и фурани и полихлорирани бифенили). При полагане на асфалтовата смес върху пътното платно се отделят емисии на летливи органични съединения (ЛОС) и полициклични ароматни въглеводороди (ПАН). В последните са включени: Benz(α)pyrene, Benzo(b)fluoranthene, Benzo(ghi)perylene, Benzo(k)fluoranthene, Fluoranthene, Indeno (1,2,3-c,d) perylene.

Води

Въздействията върху повърхностни води при строителство и модернизация на пътната инфраструктура е временно и локално, с продължителност в рамките на периода на строеж.

Независимо от това, в периода на строителството на пътните трасета, в рамките на ограничителната строителна линия се разполагат строителна техника, машини, площадки и фургоны за обслужване на персонала зает с изпълнението. В тази връзка е необходимо да се обърне особено внимание на предотвратяването на аварийните разливи и отпадните битово-фекални води от строителните обекти, които посредством валежни води се инфилтрират в незащитените подземните водни тела, като най-големи рискове има за плитките ненапорни води в речните тераси и тези в карстовите терени.

На този етап, особено при строителство на мостови съоръжения, макар и временно се получава повишаване на мътността на повърхностните водни течения, както и промени в геодезичния профил на речните корита, водещи до промени в хидроморфологията, както и в наносите. Всички големи реки в България са с регулиран отток, а голяма част от тях са и с корекции в някои части от течението си, както и с баластриери, което има най-голямо значение за хидроморфологичните промени. Мостовите устои са с пренебрежимо малко влияние върху хидроморфологията и хидрологията на реките.

Хидроморфологичните промени при строителството на мостовете са слабо изразени, локални (само около усотите на моста) и постоянни (за целия срок на експлоатация).

Може да се получат замърсявания от аварийни разливи от строителната техника, замърсяване на речните легла със строителни или твърди битови отпадъци при недобросъвестно изпълнение на строителството от страна на изпълнителя и занижен контрол от страна на общината на чията територия се извършва строителството.

Сухоземния транспорт няма пряко въздействие върху повърхностните или подземните води - няма водоползване, нито е регулаторен фактор върху речния режим. Нито инфраструктурата, нито транспортния парк използва някакви

допълнителни водни ресурси. Не се явяват източник на постоянни количества отпадъчни води.

Промяната на инфраструктурата и/или увеличаването на транспортния парк ще доведе до незначително увеличение на водопотреблението в тези зони, без да повлияе на качествата на водите.

С оглед на това, че при проектирането на сухоземната транспортната инфраструктура се спазват забраните и ограниченията съгласно Наредба № 3/16.10.2000 г 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, по време на нейното строителство и изграждане няма да има промяна в качествения състав на водите, предназначени за ПБВ.

Геоложка основа

Развитието на пътната транспортна инфраструктура е свързано с изграждането на съоръжения, които имат значително въздействие върху земната основа - тунели и мостове. Провеждането на мащабни изкопни и насипни работи свързано с изграждането на такива съоръжения или при преминаване през пресечен терен само по себе си води до преразпределение на геоложкия товар.

Въздействието върху геоложката среда по време на строителството може да бъде в значителна степен осезаемо в случай на възникване на техногенни процеси и явления. Те възникват вследствие подкопаване на склонове, активизиране на свличания, срутища, обрушвания, оводняване и отводняване на строителни изкопи. Най-осезаемата промяна в напрегнатото състояние на масивите е вследствие на тунелното строителство.

Земни и почви

Изграждането на транспортна инфраструктура е свързано с "почвено изолиране", водещо до трайни почвени загуби, безвъзвратна загуба на основни почвени функции и почвено многообразие/биоразнообразие.

Основното и необратимо въздействие е промяната на предназначението и категорията на земята.

При новите трасета промените ще бъдат свързани с дейности, нарушаващи целостта на земната кора в рамките на сервитутната ивица и съпътстващите временни терени. Вероятно е да бъдат извършени големи количества изкопно-насипни работи. Практически в следата на трасето и сервитута почвата се унищожават окончателно и безвъзвратно.

В близост до пътните трасетата и в границите на ограничителната строителна линия, може да се получи замърсяване на почвите от разлив на нефтопродукти и опасни вещества (непредвидени аварии със строителните машини) и/или замърсяване с отпадъци. Най-рискови са строителните площадки, площадките за временен и краткотраен престой или за зареждане и поддръжка на строителните машини. Тези въздействия са краткотрайни и локални. Могат да бъдат ограничени и напълно изключени при ползване на изправна техника, спазване на изискванията за безопасност и сериозен контрол.

Ландшафт

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

Устройството на ландшафта трябва да бъде подчинено на някои основни екологични и естетически критерии, които са свързани с възстановяването на нарушеното екологично равновесие в крайпътните зони и служат за определяне на параметрите на отделните ландшафтни компоненти.

Визуалното въздействие от промяната на вида на ландшафта може да бъде смекчено от самия вариант на трасе, на съвременен инженерно – архитектурен вид на транспортната инфраструктура, на инженерните съоръжения, площадки, и реализирането на подходящо озеленяване.

Естетическите критерии се отнасят до мероприятия свързани с подобряване облика на зоната и хармоничната връзка с ландшафта. При осъществяването на ОГПТ, локалните ландшафти ще бъдат променени, но няма да се промени основният тип на съществуващия ландшафт.

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 вида 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.

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.

Защитени територии и зони

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.

Културно-историческо наследство

Характерът на археологическите обекти е такъв, че те са неразривно свързани със земната повърхност, в много случай навлизат в дълбочина на геоложката структура

и затова всяка строителна дейност, свързана с изкопни работи застрашава необратимо отложените в резултат обитаване артефакти и следите от древна антропогенна дейност. Всяка намеса върху оригиналната земна повърхност фактически разрушава археологическите обекти.

Това се отнася и за терените, които се използват при съпътстващи строителството дейности – разработване на кариери, създаване на депа за земни маси, прокарване на временни обслужващи пътища, организиране на работни площадки и бази. В този смисъл въздействието на строителството във всички негови етапи върху археологическите обекти може да бъде оценено като силно отрицателно.

Физическото увреждане и разрушаване на археологическите обекти при съвременното строителство налага прилагането на всички възможни мерки за неговото опазване, предвидени от националното и европейското законодателство.

Регистрирането на археологическите обекти трябва да обхваща цялата зона на строителни работи и обслужващи дейности.

Площта, върху която се разполагат обектите е различна – от 60-80 м до 800 м по протежение на сервитута. Наситеността с археологически структури също не е еднаква и е в зависимост от характера на обекта (селищен, производствен, некропол, ямно поле и т.н.) и до голяма степен е в зависимост от културно-историческата принадлежност.

Регистрирани са случаи, когато обекти, преди всичко от праисторията (неолит, енеолит), се регистрират едва след отнемане на повърхностния хумусен пласт. Обяснението е, че за времето от тяхното съществуване до нашето съвремие (15-16 000 години) се е образувал хумусен пласт, който ги покрива и скрива от поглед. Продължителността на тяхното проучване винаги е предполагаема: известна яснота могат да дадат единствено предварителните сондажни проучвания и тя се определя в зависимост от площта и дълбочината на културните (антропогенните) отлагания.

Съществува изключително богатото разнообразие на културно-исторически находки в пластовете цивилизации, върху които е построена съвременна България. Съгласно действащото към момента законодателство, при изграждането на транспортната инфраструктура, в периода на проучвания и преди строителството, трасетата задължително се обхождат от археолози, които да идентифицират евентуални обекти.

Като цяло: към момента няма единна и достатъчно пълна система на информация (база данни) за актуалното състояние на археологическите обекти. Въпреки всичко при предоставяне на проектирано трасе върху карта в М 1 : 25000 и по-едър мащаб, може да се състави една предварителна обща представа за разположението и характера на известните археологически обекти в конкретен по-малък или по-голям район. Това става след издирване и справки в различни архиви (вкл. и лични), институции и информационни масиви на Национален институт за недвижимо културно наследство (НИНКН), Национален археологичен институт и музей – Българска Академия на Науките (НАИМ-БАН), регионални и местни музеи,

Освобождаването на терените с археологически обекти и решаване на тяхната съдба става със свикването на специална Междуведомствена комисия със заповед на Директора на НИНКН с представители на инвеститора, местните власти, институциите, ангажирани с проучването на обектите и специалисти-експерти от НАИМ – БАН и съответните регионални музеи.

При наличие на такива обекти строителството се прекратява и се преминава към ново проектиране, така че отрицателните въздействия са сведени до минимум още в начален етап.

Население и човешко здраве

Рисковите фактори при изграждането на нови обекти на пътно-транспортната инфраструктура, могат да бъдат определени като стандартен (рутинен) риск при нормално протичане на строителните дейности и при въвеждането им в експлоатация и като извънреден риск – при аварийни и/или бедствени ситуации.

В отделни моменти на неблагоприятни метеорологични условия е възможно при най-близките обекти подлежащи на здравна защита запрашаването на въздуха да надхвърли регламентираната ПДК_{м.е.} от 0,5 mg/m³ за общ суспендиран прах в атмосферния въздух на населените места.

Рискови фактори по време на строителството са прахът (вкл. заваръчните аерозоли), шумът, изгорели газове от строителната и транспортната техника, но те ще засягат предимно работещите по изграждането на обектите, но не и в значима степен населението от най-близките сгради и обекти, подлежащи на здравна защита. Възможни са също така и травматични увреждания на работещите, особено при нарушения на правилата за безопасност на труда. Като цяло рисковите фактори през периода на строителството ще имат въздействие предимно в зоната на площадките на обектите.

Отпадъци

По време на строителство и модернизация на пътната инфраструктура, независимо в коя част на страната е проекта могат да се генерират следните видове отпадъци:

- изкопани земни маси и/или отпадъци от разрушения на стара пътна настилка (при рехабилитация);
- смесени битови отпадъци – от строителните работници;

Замърсяването е временно и локално, с продължителност в рамките на периода на строежа.

Опасни вещества

Опасни вещества могат да се появят само при аварийни ситуации. Аварийни разливи по време на строителство са много малко вероятни, освен утечки от нефтопродукти и смазочни материали от неизправна строителна техника. Вероятността за такива се изключва с използване на изправна техника.

Шум и вибрации

По време на строителство източници на шум са строителната техника и обслужващия транспорт. Шумовото въздействие е в рамките на цитираните по-горе стойности. Ограничаването на въздействието върху участниците в строителството става с използване на лични предпазни средства и се отнася към рисковете характерни за работната среда. Въздействието е периодично, с различна интензивност в зависимост от дейностите, локално – в рамките на изгражданото съоръжение и прилежащата му територия и временно за периода на строителните дейности.

ЖП транспорт

По отношение на повърхностни и подземни води, геоложка основа, земи и почви, ландшафт, обекти на КИН, население и човешко здраве, отпадъци, опасни вещества и шум, въздействията са аналогични на тези при сухопътния транспорт.

Атмосферен въздух

Емисиите при изграждане на ж.п. линиите ще бъдат свързани със строително изкопните работи, основно с изкопните работи за полагане на долната основа на насипа, образуващ ж.п. призмата (земната основна площадка ЗОП от несортиран трошен камък). Емитирането на прах ще бъде сравнително минимално при следващото насипване на пластове от земното платно на ж.п. линията и предвидената трипластова среда: - защитен пласт от несортиран трошен камък; - стабилизирани пласт от раздробен чакъл, вторичен материал от баластовото легло. Те могат да се определят в рамките на следните видове строителни дейности: - Изкопни работи за оформяне на долната основа на насипа по протежение на трасето; - Товарене и транспорт на излишните изкопни маси до депо; - Разтоварване на излишните земни маси; - Товарене и разтоварване на инертни материали върху временни площадки по трасето на пътя; - Засипване на пластове, образуващи ж.п. призмата несортиран трошен камък, раздробен чакъл и пр.; - Влагане, разстилане и уплътняване на инертните материали от основата на ж.п. линията.

При тези процеси ще се емитира прах с различен фракционен състав, поради използването на земекопни машини, булдозери, челни товарачи и пр. Използването на такива машини ще е свързано и с изхвърлянето на отработени газове, в чийто състав основните типове емитирани замърсители: азотни оксиди; летливи органични съединения; метан; въглероден оксид; въглероден окис; двуазотен оксид; серен диоксид; амоняк; кадмий; олово; полициклични ароматни въглеводороди; диоксини и фурани; както и частици (сажди) при изгаряне на дизелово гориво.

Флора

Аналогично на въздействията при пътният транспорт, но са по-ограничени и в по-малка степен в сравнение с пътната инфраструктура, тъй като усвояваните от тях площи са по-малки по размер и някои от емисиите в околната среда по-щадящи.

Фауна

Аналогично на въздействията при пътният транспорт, но са по-ограничени и в по-малка степен в сравнение с пътната инфраструктура, тъй като усвояваните от тях площи са по-малки по размер и някои от емисиите в околната среда по-щадящи и биериерния ефект е по-слабо изразен.

Защитени територии и зони

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.

Воден транспорт

По отношение на население и човешко здраве, шум и вибрации, опасни вещества, въздействието е аналогично на това при пътното строителство.

Атмосферен въздух

Изграждането на вътрешно-водни и морски съоръжения (разширяване на пристанища и изграждане на терминали), както и увеличение на дълбочината, усилване на бреговете и възстановяване на линиите на каналите е свързана основно със драгажна дейност. При драгажната дейност и превозването/депонираните драгажни маси замърсяването на приземния въздух ще бъде минимално с пренебрежимо въздействие.

Повърхностни води

Пристанищните съоръжения при строителството оказват същото въздействие, както и при сухопътното строителство (временно повишаване на мътността), като се добавя и въздействието от драгажната дейност. Тя е свързана с навигацията на кораби при вътрешно-водния и морския транспорт, като предизвиканите хидроморфологичните промени са локални - в обхвата на плавателния канал и постоянни (за целия срок на експлоатация на съоръжението).

Подземни води

Изграждането на вътрешно-водни и морски съоръжения (разширяване на пристанища и изграждане на терминали) не е свързано с промяна на режима и баланса на подземните води.

Геоложка основа

Строителството на пристанищната инфраструктура е пряко свързана с въздействие върху геоложката основа като неговия обхват се ограничва до границите на зоната на строителство и може да се определи като незначителна.

Почви

Изграждането на вътрешно-водни и морски съоръжения (разширяване на пристанища и изграждане на терминали), както и увеличение на дълбочината, усилване на бреговете и възстановяване на линиите на каналите е свързана основно със драгажна дейност. При драгажната дейност и превозването/депониранияте драгажни маси замърсяването на земите и почвите ще бъде минимално.

Ландшафт

При осъществяването на ОТПТ, локалните ландшафти ще бъдат променени, но няма да се промени основният тип на съществуващия ландшафт.

Флора

При драгажната и строителна дейност свързана с изграждането на пристанищната инфраструктура, както и с решаването на навигационните проблеми, ще се унищожи водна растителност в границите на каналите за корабоплаване и района на съоръженията. Въздействието е временно и локално, като се очаква вторична сукцесия, след приключване на строителната дейност.

Фауна

При драгажните дейности в пристанищата и в р. Дунав се изменя качеството и количеството на зообентоса и дънната фауна. Това води след себе си вторични изменения в ихтиофауната (риби и птици) поради промени в хранителния им спектър. Променят се и подходящи преди това условия за мръстене.

Свързаното с изграждането на пристанища отнемане на крайбрежна растителност може да окаже негативно влияние и върху птици, които гнездат или се укриват в нея. Това се отнася и за земноводните и влечугите, които също да бъдат повлияни отрицателно.

Защитени територии и зони

Аналогично на т. 3.3.2

Отпадъци

По отношение на отпадъците при водния транспорт въздействията са аналогични при на сухопътния при изграждане на инфраструктурата. Допълнително трябва да се реши и проблема с изхвърлянето на драгажните маси и мястото за тяхното депониране, което се решава като място, обем, технология и контрол се решава на ниво генерален план на съответното пристанище.

Културно-историческо наследство

По отношение на обектите на културно-историческото водния транспорта е с аналогични въздействия, както пътния що се отнася до пристанищната инфраструктура, която се изгражда на брега.

По отношение на драгажната дейност всяка интервенция в пристанищния басейн води до пълно разрушаване на обектите под вода, които по своя характер са уникални. Подводните археологически обекти се отличават от сухоземните по огромното количество органични останки, запазени в морското дъно. Те, от своя страна, дават възможност за осъществяване на допълнителни изследвания и точно датирание на обектите. Това са едни от най-важните подводни археологически обекти поради факта, че съхранените органични останки са най-добрият източник на информация за възстановяване на палеосредата, в която са съществували праисторическите селища. Тази информация е изключително ценна при изработване на дългосрочни прогнози за промяна на климата.

Предварителните проучвания са изцяло зависими от наличието на информация за археологически обекти под вода на съответното място, където е обекта на

инвестиционното предложение и където ще бъдат извършени драгажни и/или хидротехнически и строителни дейности. Информацията, която има в института по подводна археология за различни обекти, е твърде различна както по отношение на обема, така и по отношение на прецизността и. Ако се разполага с точни планове за драгажни или други подводни дейности за дадено пристанище, където е имало проучвания (Созопол), би било сравнително лесно да се посочи кои части от акваторията биха били най-много засегнати. Що се отнася, обаче, до обекти като Варненските езера, ситуацията е много неясна, защото наличните карти са правени преди много години и не е известно, какво от селищата е оцеляло и какво е напълно унищожено. Там предварителните проучвания ще бъдат доста по-сложни и вероятно продължителни.

Трябва да се има предвид, че е напълно възможно, независимо от геофизиката и огледите, които биха могли да констатират липса на обекти, по време на драгиране и строителство, такива да бъдат разкрити. Техниката не винаги може да засече, обектите, поради геоложката характеристика на затрупалите ги наноси, видовете материал, дебелината на отложенията и др.

Единственият начин да се ограничи и премахне разрушителното действие на строителството върху археологични и исторически обекти в акваториите е да се направи археологично проучване още в най-ранен етап на проектиране, да се изземат откритите артефакти и да присъстват представители на Института по подводна археология по време на целия строителен процес, за да се реагира незабавно при достигане до неоткрит и нерегистриран към момента археологичен обект.

Въздушен транспорт

По отношение на компонентите и факторите на околната среда, въздействието от реализиране на ОГПТ е идентично с това при пътния транспорт.

Атмосферен въздух

Емисиите при разширяване на летищните комплекси ще бъдат неорганизираны и ще бъдат свързани със съответните строително изкопни работи, които могат да се определят в рамките на следните видове строителни дейности: - Изкопни работи за фундиране; - Товарене и транспорт на излишните материали до депо; - Разтоварване на излишните материали; - Товарене и разтоварване на инертни материали върху временни площадки; - Влагане, разстилане и уплътняване на инертните материали на пътя.

По отношение на останалите компоненти и фактори, въздействието от усвояването на нови територии за целите на въздушния транспорт е аналогично на въздействията при сухопътния и железопътния транспорт.

Флора и фауна

Аналогично на въздействията при пътния транспорт, но са много по-ограничени и в по-малка степен в сравнение с пътната инфраструктура при усвояване на нови терени.

Защитени територии и зони

Аналогични въздействия, както при сухопътния, при усвояването на нови терени

Интермодален транспорт

Въздействието е комбинация от въздействията, характерни за останалите видове транспорт. По отношение на растителността, въздействията са много по-ограничени и в по-малка степен в сравнение с пътната инфраструктура при усвояване на нови терени.

1.11

Вероятни въздействия върху околната среда по време на експлоатацията на транспортната инфраструктура и съоръжения

Вероятните въздействия са свързани основно със замърсяване на въздуха, шумово натоварване, транспортните злополуки – ПТП и разливи на петролни продукти или други опасни вещества при експлоатация на сухоземната (пътна и жп) инфраструктурата или във водите при водния транспорт.

*Пътен транспорт***Атмосферен въздух**

Типовете замърсители за пътния трафик, за които се пресмятат емисиите (чрез използване на емисионни фактори според типа на ППС), са както следва: - NO_x – азотни оксиди; - NMVOC – летливи органични съединения - ЛОС (НМ – неметанови); - CH₄ – метан; - CO – въглероден диоксид; - SO₂ – въглероден окис; - N₂O – двуазотен оксид; - SO₂ – серен диоксид; - NH₃ – амоняк; - Cd – кадмий; - Pb – олово; ПАХ Полициклични ароматни въглеводороди ПАВ - Benzo (α)pyrene, Benzo (β) fluoranthene + Benzo (κ) fluoranthene, indeno (1,2,3-cd) pyrene; - Diox – диоксини и фурани; - PM₁₀ (ФПЧ₁₀) – частици (сажди) – еквивалент на количеството сажди, събрано чрез филтърни измервания при изгаряне на дизелово гориво.

Повърхностни води

Мостовите съоръжения не използват допълнителни водни количества, но поради хидроморфологичното въздействие върху водното тяло при устоите на мостовете оказват макар и минимално отрицателно въздействие, което е постоянно и неограничено във времето.

При нормална експлоатация и автомобилен парк въздействие по отношение на повърхностните води няма. Може да се получат временни, локални и с висока интензивност замърсявания на повърхностните и подземните води при аварийни разливи или утечки от автомобилни цистерни. Другото въздействие, което може да се получи през зимните месеци, е повишаване на концентрацията в повърхностните води на химични вещества, които се използват за зимно третиране на пътищата.

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

След приключване на строителните дейности инфраструктурата не оказва влияние върху повърхностните води.

Неутралната реакция на водата възпрепятства разтварянето на тежките метали и те могат да попаднат във водата само във вид на суспендирани частици, при въздействието на пътния транспорт. Количествата са пренебрежимо малки и не може да се говори за кумулативен ефект.

Подземни води

При експлоатация на сухоземната транспортна инфраструктура се очаква увеличено водопотребление в зоните за престой (автомобилни паркове). Обезпечаването на водопотреблението (ако е свързано с подземни водоизточници) се регламентира от Закона за водите и контролира (администрира) от съответните Басейнови дирекции. При спазване на изискванията на нормативната уредба за изграждане на водоизточници за питейно-битово водоснабдяване и водоснабдяване за технически нужди не се очаква неблагоприятно въздействие върху качествения състав на експлоатираните подземни водни тела.

Геоложка основа

По време на експлоатацията въздействието върху компонента може да се разглежда във връзка с провеждането на допълнителни геозащитни мероприятия с

оглед опазването на експлоатацията транспортните съоръжения. Въздействието по териториален обхват са незначителни.

Почви

Потенциално засегнати от функционирането на транспортната инфраструктура в страната са почвите. С нарастването на транспортната активност (особено на автотранспорта) се увеличава потенциалната възможност от замърсяване на почвата с тежки метали и нефтопродукти.

Промените в резултат на експлоатацията ще се изразят в следното: макар и локално ще има промяна на протичащите в почвения субстрат физикохимични, воднофизични и биологични процеси; допълнително влошаване на почвената структура; влошаване качествата на земеделската продукция (приблизително в ивица до 50 м встрани от пътното платно, в зависимост от конкретните климатични условия); промяна в състава на традиционно използваните оборотни култури; застрашеност от ерозия и не на последно място естетически изменения. При антропогенно натоварване почвите по-бързо се поддават на деградация, което налага грижливото им използване.

Макар и малка, съществува вероятност от аварийно замърсяване на почвите от разлив на нефтопродукти, опасни товари, водния повърхностен отток на платното и др.

Тези въздействията са локални и временни.

Ландшафт

Транспортната инфраструктура е консуматор на земя. Пътищата, и ж.п.линиите формират т.н. „линеарни ландшафти” със собствено съдържание и специфика.

Предложените варианти преминават, както през територии със сравнително запазена природна среда – горски екосистеми, крайречни екосистеми, защитени зони, така и през селскостопански площи в близост до населени места, производствени и селскостопански зони, характерни със своите замърсители в природната среда.

Разпространението на замърсителите – въздушни мигранти зависи пряко от конкретните климатични условия.

Повърхностната и подземна вода, миграцията на замърсителите зависи пряко от специфичната хидрометеорологична обстановка, която се обуславя от климатичните условия. Миграцията на потенциални замърсители в повърхностните води могат да засегнат в незначителна степен само реките (субаквалния елементарен ландшафт). Присъствието на естествени глинести адсорбенти във водоносните пластове играят роля на геохимична бариера. Проникването на Pb, Cd, Cl, Na, SO₄ и нефтопродукти от земната повърхност през зоната на аерация до подземните води се възпрепятства от поредица геохимични бариери. Преминаването им във воден разтвор като катиони е възможен само при кисела среда (pH<6). Като първа геохимична бариера се явяват падащите валежи, а следваща - коренообитаемия почвен слой. При миграцията на нефтопродуктите ролята на геохимична бариера може да играе водонаситеното от валежите или напояване почвено покритие, а при засушаване засегнало и зоната на аерация – подземно водни нива.

Разпространението на замърсителите емитирани от пътя и достигнали по някакъв начин до подземните води ще обхванат ограничени територии, разположени между трасетата и преминаващите в съседство реки.

Всеки ландшафт има свой естетически капацитет, обусловен от неговата външна структура и екологичен капацитет, обусловен от вътрешния му строеж. Естетическия капацитет се определя от границата при която се запазва визуалното единство и естетическата хармония в ландшафта. Екологичният капацитет се обуславя от съхраняване механизмите на саморегулиране на ландшафта, обезпечавашо запазването на съществуващото екологично равновесие.

Потенциал за самовъзстановяване на ландшафтите по отношение на механичното нарушаване на геоложката основа практически не съществува.

Потенциал за самоочистване по отношение на емитираните от пътя замърсители (без нефтопродукти) е достатъчно голям, за да не се допусне по широкото им разпространение в литосферата.

При сухо време ландшафтът не разполага със собствен потенциал за запазване на ненаситените зони (на аерация) с добра естествена проникваемост от проникването на нефтопродукти в тях, а също така за блокиране и елеминиране на вече проникнали такива замърсители.

С подходящо ландшафтно оформяне на транспортната инфраструктура визуалните негативи биха се смекчили.

Флора

При нормална експлоатация не се очакват допълнителни негативни въздействия върху растителността в сервитутните ивици покрай пътните трасета. На разстояние до 50 м от края на пътното платно не се препоръчва отглеждането на земеделски култури, както и ползването на площите за паша, поради вероятност от известно замърсяване на растителността, както и почвения субстрат.

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

Фауна

Отделянето на вредни емисии от отработените газове и инцидентни аварийни разливи на петролни продукти и опасни вещества са особено опасни за водните организми, представители на безгръбначните.

Към настоящия момент не са предприемани специални мерки за ограничаване на отрицателните въздействия върху тази част на фауната. Не е правен никога мониторинг на въздействията от транспорта върху безгръбначните животни, поради което е трудно да се направи анализ и оценка на потенциалните щети.

По отношение на ихтиофауната най-сериозно е въздействието по време на експлоатация при аварийни разливи на опасни вещества засягащи откритите водни течения, вибрациите край мостовите устои и хидроморфологичните промени вследствие от корекциите на речните легла. Въздействието е постоянно и локално в границите на въздействие.

Пътният транспорт е с особено тежко въздействие върху бавно подвижни земноводни и влечуги. Проучвания върху този сериозен проблем показват, че поради редица биологични особености, пътищата са места предпочитани от животните, при което риска за живота им е особено голям. Най-често жертви на автомобилния транспорт стават от дъждовниците, жаби и влечугите. Крайпътните траншеи през пролетния период много често се запълват с вода, поради което се използват като места за размножаване на земноводните. Липсата на проходи за животни на възлови за тях места са една от основните причини за гибелта на бавно подвижните земноводни и влечуги. Особено чести са тези инциденти през размножителния период, когато животните имат повишена активност. Пътища, граничещи с водоеми, са особена опасност за тези животни.

Най-доброто решение за този проблем е изграждането на проходи и ограничителни траншеи.

По отношение на орнитофауната пътният транспорт оказва преки въздействия, свързани със сблъсъци на птици при прелитане над пътните платна. Жертви на автомобилния трафик стават изключително много птици, сред които основно са дребните пойни. От едрите птици чести жертви на трафика са някои дневни и нощни хищни птици. Совите, прелитайки над пътните платна, много често се оказват жертви. Подобни са и примерите с някои дневни хищни птици през зимния период, когато видомостта е ограничена. Основен тип на отрицателно въздействие се явява шума и светлинните дразнителни от автомобилния трафик. За някои видове птици тези дразнителни могат да бъдат причина за напускането на гнездовата територия или за нейното незаселване.

Друг сериозен проблем на автомобилния транспорт е замърсяването на средата с вредни емисии от отработените газове. Особено вредно в природата за птиците е оловото, което може да бъде акумулирано чрез храната. Проучванията в Германия и други европейски държави показва, че следствие натрупването на олово в яйцата на едрите видове птици се наблюдава изтъняване на черупката, което ги прави силно чувливи.

Бозайниците са най-сериозно засегнати точно от експлоатацията на автомобилния транспорт. Особено значение за тази компонента има автомобилния трафик. Освен чрез опасността от директен сблъсък, пътното платно е крайно непревликателно като място, откъдето идва постоянно шумово дразнение. Независимо от адаптивните способности на едрите бозайници, една от основните причини за тяхното ограничено разпространение в много райони на България е силното шумово замърсяване, следствие от натоварен автомобилен трафик. Особено зависими от транспортния трафик са всички чифтокопитни, мечката, риса и вълка. Най – често жертви на автомобилния трафик стават диивите котки, белката и язовеца, лисицата и чакала. От дребните бозайници при пресичане на пътните артерии много често загиват таралежите и лалугерите.

За прилепите транспортната инфраструктура оказва отрицателно въздействие, тъй като те имат ясно изразена особена денонощна активност и често търсят храната си на осветени места. Много често тези животни използват пътната инфраструктура като коридори за улов на техните жертви – насекомите.

Защитени територии и зони

Всички възможни влияния са разгледани и определени по време на предпроектните проучвания на трасетата, като инвестиционни намерения. Въздействията и препоръките за ограничаването им са определени на ниво ОВОС и ОС, съобразно изискванията на ЗООС и ЗБР и под контрола на МОСВ/РИОСВ, съгласно българското и европейското законодателство.

Население и човешко здраве

Основен фактор за здравния статус и живота на хората е пътнотранспортният травматизъм.

Поради мащабността на въздействието рискът от инциденти е разгледан в отделна точка.

При пътно-транспортната инфраструктура и пътния трафик водачите, както и населението от най-близките до пътя жилищни сгради са подложени основно на химическото и праховото замърсяване на атмосферния въздух и „шумово замърсяване“. Освен източник на шум са тежките МПС. Въздействието е постоянно и кумулативно, с различна интензивност за различните часове на денонощието и годината, за целия период на експлоатация на инфраструктурата.

Отпадъци

По време на експлоатацията на пътната инфраструктура отпадъци от нея не се генерират.

Отпадъци се генерират от водачите на МПС и пътниците, ползващи инфраструктурата. При добро организационно ниво от страна на общините, на чиято територия е изградената пътната инфраструктура и прилагане на нормативната база няма опасност от замърсяване на околната среда. Отпадъците са във вид и количества, които могат да се депонират на местните и регионални сметища.

Получават се известни количества отпадъци от почистване на улици, като почистването на крайпътните окопи се извършва по график от РПУ.

Шум и вибрации

По време на експлоатацията източници на шум са различните видове транспортни средства. Въздействието е постоянно с различна интензивност в отделните часове на денонощието и годината и постоянно за целия срок на експлоатацията на съоръжението. Това предопределя постоянното шумово въздействие върху хората живеещи в близост до обекти на пътната инфраструктура.

Новите пътни трасета се проектират така, че да бъде минимизирано шумовото въздействие върху близките населени места, но независимо от това, някои населени места попадат в границите на ШЗЗ. Освен жилищни територии, понякога могат да бъдат засегнати и други територии с нормиран шумов режим – например зони за отдих.

За всички конкретни обекти с наднормено шумово въздействие се препоръчват, предвиждат и проектират подходящите шумозащитни средства – шумозащитни екрани от различен вид (стени, насипи, парапети), растителни пояси, повишаване звукоизолацията на ограждащите конструкции на сгради и др.

ЖП транспорт

По отношение на води, геоложка основа, почви, ландшафт, растителност, въздействието е идентично с това при пътния транспорт.

Атмосферен въздух

Типовете замърсители за ж.п. трафика (само за дизелово гориво), за които се пресмятат емисиите (чрез използване на емисионни фактори), са както следва: - NO_x – азотни оксиди; - NMVOC – неметанови летливи органични съединения - ЛОС (НМ – неметанови); - CH₄ – метан; - CO – въглероден оксид; - NH₃ – амоняк; - N₂O – двуазотен оксид; - Cd - кадмий; - Cu – мед; - Cr (хром); - Ni (никел); - Se - (селен); - Zn (цинк); PAH Полициклични ароматни въглеводороди ПАВ - Benzo (α)anthracene, Benzo (β) fluoranthene + Benzo (a) pyrene и пр.; - РМ (ФПЧ) – частици (сажди).

Флора

Аналогично на пътния транспорт. Поддържане на сервитута съгласно законовите изисквания за отстояния на растителността от ж.п.линиите.

Фауна

Аналогично на въздействията при пътния транспорт, но е по-ограничено по мащаб и територии. Отсъства въздействието от вредните емисии на автомобилния трафик и има много по слабо въздействие върху представителите на земноводните, влечугите, орнитофауната и бозайниците.

Особено опасни са транспортни аварии, свързани с разливането на големи количества от биологично опасни вещества в районите на мостове или в близост до водоеми. Влаковите цистерни са с голям обем и при пренос на опасни вещества има риск от сериозни поражения върху цялата хидрофауна. Особено рискови са райони, в които жп линиите се движат успоредно на речните долини или пресичат реката многократно. Такива участъци има по долината на Струма, Искър, Марица и Арда.

Население и човешко здраве

Основното въздействие върху човешкото здраве на съвременния железопътен транспорт са шума и вибрациите, които причинява в близките сгради в инфразвуковия диапазон (3-10 Hz).

Отпадъци

По време на експлоатацията на железопътната инфраструктура отпадъци от нея не се генерират.

Известни количества отпадъци (смесени и ТБО) се генерират на гарите, където е съсредоточен по-голям пътникопоток, като количествата са в пряка зависимост от обема обслужвани пътници и товари. Решаването на събирането и депонирането е на общинско ниво, доколкото самите гарови съоръжения са свързани с обслужването на населението на съответните общини, но те самите не генерират отпадъци.

Шум и вибрации

В сравнение с автомобилният транспорт, по отношение на шумово въздействие, по-щадящ е железопътният транспорт тъй като, то се проявява само при преминаване на отделните влакови композиции. Продължителността на

въздействие е през целия период на експлоатация на инфраструктурата, но с много по-рядко проявяващ се.

Воден транспорт

Атмосферен въздух

Типовете замърсители за корабоплаването (в зависимост от горивото дестилатно, лека корабно или отпадъчно тежко), за които се пресмятат емисиите (чрез използване на емисионни фактори), са както следва: - SO₂ – серен диоксид; - NO_x – азотни оксиди; - NMVOC – летливи органични съединения - ЛОС (НМ – неметанови); - CH₄ – метан; - CO – въглероден оксид; - CO₂ – въглероден въглероден диоксид; - N₂O – двуазотен оксид; - As (арсен); - Cd - кадмий; - Cr (хром); - Cu – мед; - Hg (живак); - Ni (никел); - Pb – олово; - Se - (селен); - Zn (цинк); - HCB (хексахлорбензен); - Dio_x – диоксини и фурани; - PAH Полициклични ароматни въглеводороди ПАВ - PM₁₀ (ФПЧ₁₀) – частици (сажди).

Повърхностни води

При постоянното поддържане дълбочината на плавателните канали, поради перманентно натрупващите се наноси по тяхното продължение, периодично се повишава мътността на водите в периода на драгиране.

Вероятните замърсявания при експлоатацията на водния транспорт е свързана основно с утечки от неизправни плавателни съдове на петролни продукти, отпадъци от кораборемонтна дейност или от аварийни разливи.

Главните екологични заплахи за долното поречие на река Дунав, както и за Черно море, свързани с транспорта са :

- инциденти на кораби, пренасящи токсични товари;
- инциденти на нефтени терминали;
- инциденти в индустриални предприятия, чийто технологически цикъл включва складиране на течни отпадъци;
- инциденти в атомни централи – за р. Дунав;

Пристанищните терминали и цялата инфраструктура обхващат големи площи и са свързани с различни видове дейности – товаро-разтоварна, административна, кораборемонтна и т.н. Функционирането на цялата структура е свързано с различни типове работни процеси, при които се отделят и различни видове и количества отпадъчни води и отпадъци, характерни за съответната дейност. Независимо от факта, че те са свързани с транспорта, плановете за управление на тези структури, както и нормалното им функциониране са предмет на прецизиране в генералните планове за изграждане или разширение на пристанищата и не могат да бъдат идентифицирани в този доклад.

При водния транспорт, отрицателни въздействия върху повърхностните води могат да се предизвикат основно утечки от корабно гориво и товари от неизправни кораби, замърсявания при товаро-разтоварните работи, замърсявания с химикали от кораборемонтната дейност и аварийни разливи при транспорт на нефтопродукти. Затова трябва да има единна система за сигнализация, особено по течението на р. Дунав като голяма трансгранична река, която да помогне за своевременното ограничаване на такива тежки ситуации. Същото се отнася за морските акватории. Тези въздействия са непредвидими като място, временни, краткотрайни и с голяма интензивност с непредвидими последици.

Драгажната дейност свързана с поддръжката на плавателните канали, осигуряващи необходимата дълбочина за корабоплаването също оказва перманентно действие върху хидроморфологията на водните тела, което е локализирано в границите на плавателния канал.

Подземни води

Не се очаква въздействие върху режима и балнаса на подземните води.

Геоложка основа

Въздействието е ограничено по обхват и се изразява в провеждането на

допълнителни геозащитни мероприятия с оглед опазването и развитието на пристанищната инфраструктура,

Почви

Функционирането на цялата структура е свързано с различни типове работни процеси, при които може да се очакват и различни възможни замърсители и върху почвите при неспазване на технологичната дисциплина или при аварийни разливи. Всички те ще бъдат локални, в рамките на експлоатираните терени.

Ландшафт

Ландшафта е динамична система – постоянно променяща се.

При големи аварии са възможни непредвидими последици за околния ландшафт и акваторията.

Флора

При нормална експлоатация на съоръженията не се очаква негативно въздействие върху растителността. При големи аварии са възможни непредвидими последици за растителността.

Фауна

Замърсяването при разливи на опасни продукти и товаро-разтоварна дейност по време на експлоатацията на пристанищната инфраструктура и корабоплаването е най-тежкото въздействие за бентосните морски и речни ценози и растителни съобщества на речните и морски брегове. Предвид тяхната важна роля в биологичното почистване и филтриране на водите, приоритетно е необходимо тяхното опазване. Ихтиофауната също е изключително зависима от чистотата на водите и всяко наднормено замърсяване води до нейното унищожаване или изчезване.

По отношение на орнитофауната за Черно море и Дунав, съоръженията в районите на пристанищата предствалят заплаха за повечето водолюбиви птици до толкова, доколкото отнемат водна площ като местообитание за тях. Опасност за тях са инцидентните замърсявания, които могат да предизвикат гибелта им при замърсяване на перушината им с нефтени или смазочни материали.

Защитени територии и зони

Комплексна оценка - аналогична от останалите видове транспорт.

Население и човешко здраве

При експлоатацията на водния транспорт има въздействие от една страна върху хората, работещи в пристанищните съоръжения и площи и от друга – за екипажите на плавателните съдове.

Рисковите фактори за работещите на сушата са характерните въздействия от работната среда за работещите във вътрешно-заводския транспорт, машино-ремонтни цехове, товаро-разтоварни площадки и съпътстващите към тях дейности. Въздействие оказват инфразвук, вибрациите (за работещите със строителни инструменти и машини), антиобледенителните препарати, други токсични вещества (минерални масла за работещи по манипулации с гориво-смазочни материали), микроклимата (за работещите в отоплителните централи) и др.

Въздействието върху работещите на плавателните съдове са шума и вибрациите от корабните двигатели и машинните помещения, ЕМП върху работещите в навигацията, микроклимата в машинните помещения, където има високи температури на работната среда, риска от травматизъм и др. Всички описани рискове са в сферата на професионалните рискове за определени дейности и по същество не са свързани с ОГПТ.

Отпадъци

По време на експлоатацията на водния транспорт и пристанищната инфраструктура отпадъци от самите съоръжения не се генерират.

Независимо от това, при експлоатацията на пристанищните съоръжения се

генерират специфични отпадъци свързани с видовете дейност и видовете товари, които се обработват в тях. Всички дейности по събирането и депонирането на получените отпадъци се разглеждат детайлно в общите генерални планове на съответното пристанище, както и за самото съоръжение на база на неговите технически параметри, капацитет, функции и др.

Същото се отнася и за корабите, които превозват товари и могат да се получат отпадъците от тях. Има богато международно законодателство, отразено и в българската нормативна база, което се спазва и контролира от съответните институции, като това е в сферата на управлението на отпадъците, а не на транспорта.

Отговорността на транспорта се свежда до привеждане на съоръженията и дейностите с тях в съответствие с изискванията на нормативната база.

Опасни вещества

Основната заплаха за поява на опасни вещества е аварийен разлив на токсични вещества и нефтопродукти от пренасящите ги кораби, инциденти при товаро-разтоварната дейност на пристанищните съоръжения и терминали, инциденти на нефтени терминали или такива за течни товари. Тъй като дейността се извършва в близост и в самите открити водни пространства тези инциденти са обикновено с по-тежки и по-трайни последици, отколкото на сушата. Машабността на замърсяванията, зависи най-вече от количествата, които обикновено пренасят корабите, които са от порядъка на стотици тонове. Времето за ограничаване на въздействията е много по-продължително и много зависи от метеорологичните условия, което може да доведе до разпространение на замърсяването на огромни площи. Локализирането е много по-трудно.

Шум и вибрации

Водният транспорт (речен и морски) не предполага изграждане и поддръжка на трасе. Речният транспорт у нас се осъществява само по р.Дунав. Плавателните съдове не са източници на шум за населените места в близост до реката, поради достатъчната отдалеченост на плавателния канал от тях и невисоките им шумови емисии.

Речните и морски пристанища са източници на шум в околната среда и се контролират от РИОСВ като промишлени обекти съгласно изискванията на съответните нормативни документи. Шумовото въздействие е в допустимите граници за работната среда – производствено-складови територии и зони.

Екипажът на плавателните съдове за речния и морския транспорт е подложен на аналогично въздействие – шум и вибрации, особено за обслужващите машинните отделения и работещите в близост до корабните двигатели. За намаляване на въздействието се използват лични предпазни средства, както при всички аналогични производствени дейности.

Въздушен транспорт

Атмосферен въздух

Типовете замърсители за въздушния трафик (използващ бензини за самолет с повишено съдържание на олово), за които се пресмятат емисиите (чрез използване на емисионни фактори според типа на LTO цикли и за полети), са както следва: - SO₂ – серен диоксид; - CO₂ – въглероден диоксид; - CO – въглероден оксид; - NO_x – азотни оксиди; - NMVOC – летливи органични съединения - ЛОС (НМ – неметанови); - CH₄ – метан; - N₂O – двуазотен оксид; - Pb – олово; PAH Полициклични ароматни въглеводороди ПАВ; - PM_{2.5} (ФПЧ_{2.5}) – частици (сажди).

Води

Няма пряко отношение към повърхностните води и подземни води.

Геоложка основа

Въздействието е ограничено по обхват и се изразява в провеждането на допълнителни геозащитни мероприятия с оглед опазването и развитието на съпътстващата въздушния транспорт инфраструктура.

Почви

При поддържането на пътните връзки – въздействието върху почвите е аналогично като пътния транспорт. Вероятните замърсявания са свързани с неперемисливи аварии. Тези въздействия са непредвидими като място, временни, краткотрайни и с голяма интензивност с непредвидими последици.

Летищните комплекси са консуматор на големи територии земя и като такива трябва да съблюдават предприетите мерки за опазване на териториалната цялост, респективно опазване на почвите.

Ландшафт

Ландшафтът е динамична, постоянно променяща се система.

При големи аварии са възможни непредвидими последици за околния ландшафт.

Флора

При нормална експлоатация на летищните комплекси не се очаква негативно въздействие върху растителността.

Фауна

Въздушният транспорт не влияе върху повечето компоненти на фауната, но за птиците има особено значение. Източната част на България е един от най-важните европейски миграционни коридори – Виа понтика. Експлоатацията на двете летища, намиращи се в района на Варна и Бургас, може да доведе додиректен сблъск на мигриращи птици ята с авиотехниката.

Независимо, че досега не са регистрирани катастрофи на самолети с мигриращи птици, то този въпрос не бива да бъде омаловажаван и подценяван.

Биоразнообразие - защитени територии и зони

Комплексна оценка - аналогична от останалите видове транспорт

Население и човешко здраве

За летищата други рискови фактори са електромагнитните полета от различните радари (този фактор се отнася за малко на брой работещи в близост до радарите или по тяхната поддръжка основно от ДП Ръководство на въздушното движение), инфразвука, вибрациите (за работещите инструменти и машини), антиобледенителните препарати, други токсични вещества (минерални масла за работещи по резервоарите и зареждащите със самолетно гориво и др.) Дейностите са свързани с професионалните рискове на работната среда и не са предмет на ОГТП.

Отпадъци

По време на експлоатацията на въздушната инфраструктура отпадъци от нея не се генерират.

Отпадъци (смесени и ТБО) се генерират на летищните терминали, където е съсредоточен голям пътничко-поток. Решаването на събирането и депонирането е на общинско ниво, доколкото самите съоръжения са свързани с обслужването на населението на съответните общини, но те самите не генерират отпадъци.

Товарният въздушен транспорт не генерира отпадъци.

Шум и вибрации

Степента на въздействие на шума от въздушния транспорт се определя от шумовите характеристики на въздухоплавателните средства, интензивността на полетите, направлението на въздушните коридори, отстоянието на летищата до населени места.

Независимо, че еквивалентните дневни нива на шума не превишават граничните стойности, проблем създава отделното шумово събитие, а именно прелитане на въздухоплавателно средство над жилищна територия.

Интермодален транспорт

Въздействията от експлоатацията на интермодални терминали ще бъдат комбинация от посочените по видове транспорт. Възможни са кумулативни ефекти при от наземния (пътен и ж.п. транспорт), въздушния и водния транспорт.

Флора

При нормална експлоатация на интермодалните терминали не се очаква негативно въздействие върху растителността.

Фауна

Няма значително въздействие върху представителите на фауната, предвид факта, че ИМТ са развити и експлоатирани в промишлени и урбанизирани райони, където видовото разнообразие е силно ограничено и в нетипична за него среда.

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

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

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

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**

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

1.12

Цели на опазване на околната среда на национално 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 следващата таблица:

Стратегически цели на НСОС 2009-2018	Степен на съответствие с предвижданията на ОГПТ
<p>Стратегическа цел I <i>Намаляване и предотвратяване на последиците от изменението на климата и чиста енергия</i></p> <p>Специфични цели:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Намаляване на растежа на емисиите на парникови газове, отнесени към растежа на БВП на страната 2. Адаптиране към промените на климата 3. Постигане на устойчиво екологосъобразно развитие на енергетиката в страната 	<p>ОГПТ ще допринесе за постигане на Стратегическа цел I и в частност специфична цел 1, тъй като разработката предлага планова основа за балансирано и съобразено с екологичните изисквания развитие на отделните видове транспорт и в частност – развитие и увеличаване дела на железопътния транспорт, развитие на интермодален транспорт, изграждане на нова и рехабилитация на съществуваща пътна инфраструктура. Предвижданията ще доведат до ограничаване на парниковите газове, отделяни от транспорта. Планът не влиза в противоречие с останалите 2 специфични цели.</p>
<p>Стратегическа цел II <i>Осигуряване на достатъчно по количество и с добро качество вода</i></p> <p>Специфични цели:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Осигуряване на добро състояние на повърхностните и подземните води, на добър екологичен потенциал на изкуствените и силно модифицираните водни тела 2. Осигуряване на вода с необходимото количество и качество за населението, водните екосистеми и икономиката на страната и намаляване на последиците от наводнения и засушавания в условията на глобални промени в климата 3. Възприемането на водите като елемент от националната сигурност, с цел устойчиво развитие на страната 4. Въвеждане на интегрирано управление на водите и крайбрежните зони в Черноморския басейнов район на основата на екосистемния подход 	<p>Поради предмета на ОГПТ и характера на предполагаемите въздействия по отношение на водите, разработката няма пряко отношение към изпълнението на Стратегическа цел II на НСОС.</p> <p>При реализиране на заложените приоритетни проекти, за ОГПТ не се очаква да влезе в противоречие с някоя от специфичните цели към Стратегическа цел II.</p> <p>Принос за постигане на Специфична цел 4 имат вариантите за развитие на водния транспорт и най-вече предвижданията за одитиране на генералните планове на пристанищата, вкл. по отношение на опазване на околната среда.</p>
<p>Стратегическа цел III <i>По-здравословна околна среда за по-добро качество на живот</i></p>	<p>ОГПТ разработката има значение и ще допринесе постигането на Стратегическа</p>

Стратегически цели на НСОС 2009-2018	Степен на съответствие с предвижданията на ОГПТ
<p>Специфични цели:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Намаляване на здравния риск от замърсяването на околната среда</i> 2. <i>Достигане на общоевропейските норми за качество на атмосферния въздух (КАВ) върху територията на цялата страна, намаляване нивата на емисиите и подобряване на качеството на течните горива</i> 3. Прекратяване употребата на вещества, които нарушават озоновия слой и намаляване емисиите на флуорирани парникови газове 4. Намаляване на рисковете за човешкото здраве и околната среда от химикалите 5. <i>Предотвратяване на големи аварии с опасни вещества и ограничаване на последствията от тях</i> 6. Предотвратяване на нерегламентиран износ на определени опасни химикали 7. Повишаване информираността на населението, вкл. в детска и училищна възраст за ограничаване на рисковете за околната среда и човешкото здраве от употребата на определени опасни химикали 8. <i>Предотвратяване и намаляване на шума в населените места</i> 9. Подобряване на контрола върху източниците на шум в околната среда от страна на компетентните органи 10. Устойчиво управление на почвите 11. Възстановяване на увредени почви 	<p>цел III и по-конкретно специфични цели 1, 2, 5 и 8. За това ще допринесе реализирането на приоритетните проекти на ОГПТ, свързани с обучение и информация за пътна безопасност, изграждането на околновръстни пътища (Габарит А29 - обновяване на околновръстен път на София - северна дъга; обновяване на околновръстен път на София - южна дъга; обходен път Враца; обходен път Монтана; обходен път Димитровград), реконструкция и рехабилитация на съществуващи пътища, проектите отнасящи се за железопътен транспорт, обработката на твърди и течни пристанищни отпадъци, одитирането на генералните планове за развитие на пристанищата, включващо и отчитане на съответствието им с здравните норми и изискванията за безопасност.</p>
<p>Стратегическа цел IV <i>Насърчаване на устойчивото потребление и производство</i></p> <p>Специфични цели:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Разширяване използването на екологосъобразни технологии и екоиновации във всички сектори на икономиката. 2. Устойчиво управление и рационално ползване на земните недра и на подземните богатства 3. Ограничаване на натоварването върху околната среда от дейностите по търсене и/или проучване, добив и преработка на подземни богатства 4. <i>Интегриране на превантивните инструменти по околната среда с икономическите политики</i> 5. <i>Стимулиране на устойчиви модели на потребление и производство във всички сектори на икономиката</i> 6. <i>Устойчиво управление на отпадъците</i> 7. <u><i>Постигане на устойчиво развитие на транспортната система и намаляване на натиска на транспорта върху околната среда</i></u> 8. <i>Устойчиво управление на районите в страната</i> 9. Развитие на устойчива градска среда и агломерации 10. Постигане на устойчиво развитие на селското стопанство и намаляване на натиска на сектора върху околната среда 	<p>Приоритетните проекти, окончателно приети като такива в ГД 8 са избрани на база на оценката на съответствието им с редица критерии (като пример само при грубото пресяване критериите са 46 на брой). Критерии, свързани с устойчивото потребление и производство, ползвани при дефиниране на приоритетните проекти са:</p> <p>ефективна поддръжка и модернизация на транспортната инфраструктура;</p> <p>развитие на интермодалния транспорт;</p> <p>развитие на устойчив транспорт;</p> <p>подобряване на регионалния туристически потенциал;</p> <p>критерии свързани с околната среда (въздействие върху отделните компоненти);</p> <p>критерии за безопасност и сигурност</p> <p>др.</p> <p>В резултат може да се направи изводът, че реализирането на приоритетните проекти, идентифицирани в ОГПТ ще доведе/допринесе за постигане на специфични цели 4, 5, 7 и 12.</p>

Стратегически цели на НСОС 2009-2018	Степен на съответствие с предвижданията на ОГПТ
<p>11. Устойчиво управление на горите на основата на екосистемния подход</p> <p>12. Намаляване на натиска върху околната среда от туристическия сектор и развитие на устойчив туризъм</p> <p>13. Интегрирана защита и опазване на природното и културно наследство</p>	<p>Включеният като приоритетен проект W8 Обработка на течни и твърди отпадъци от пристанищата ще допринесе за постигането на специфична цел 6.</p>
<p>Стратегическа цел V <i>Ограничаване и спиране на загубата на биологично разнообразие</i></p> <p>Специфични цели:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Устойчиво управление на биологичното разнообразие 2. Опазване на местообитания и видове с европейско и национално значение от Националната екологична мрежа и извън нея 	<p>Подробността на плана не позволява да се направи категорично заключение относно това дали и в каква степен ще бъдат засегнати елементи на биологичното разнообразие.</p> <p>Въпреки това, критерий, ползван за приоритизиране на проектите е „въздействие върху биоразнообразието, флората и фауната”.</p> <p>Опазването на биоразнообразието е заложено в нормативната уредба. При спазване на изискванията му, не се очаква реализирането на проектите да влезе в противоречие със Стратегическа цел V и нейните подцели.</p>
<p>Стратегическа цел VI <i>Формиране на нови модели на поведение на обществото, щадящи околната среда и съдействащи за устойчивото развитие, както и осигуряване на по-качествена информация и мониторинг за околната среда</i></p> <p>Специфични цели:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Подобряване на достъпа до информация и участие на обществеността в процеса на вземане на решения за околната среда, включително повишаване на използването на електронните средства за достъп до информация и участие на обществеността в процеса на вземане на решения 2. Повишаване на общественото съзнание, културата, образованието и формиране на нови модели на поведение на обществото щадящи околната среда и съдействащи за устойчивото развитие 3. Подобряване и развитие на системите за наблюдение и програмите за мониторинг 4. Подобряване и изграждане на нови информационни системи и регистри за състоянието на околната среда 5. Разработване на методологии и въвеждане пакет от индикатори, включително и индикатори за устойчиво развитие, като инструменти за оценка на състоянието на околната среда и ефективността на екологичната политика 	<p>Приоритетни проекти в ОГПТ, допринасящи за постигане на Стратегическа цел VI и в частност специфични цели 1, 2 и 3 са H03, H05, H06, R05, R09, W10.</p> <p>Принос за постигане на специфични цели 4 и 5 ще имат мерките за наблюдение и контрол по време на прилагането на плана, които са представени в т. 9 на настоящата ЕО.</p> <p>В резултат, може да се направи изводът, че ОГПТ съобразява и допринася за изпълнението на Стратегическа цел VI на НСОС.</p>

1.13

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

Някои от международните документи, поставящи екологични цели на международно равнище са:

- **Проект на Стратегията по околна среда на Световната банка 2010 (Word Ewan Group's Environmental Strategy 2010);**

Очаква се приемане на Стратегията до края на 2009 г.

Тази стратегия разяснява как Световната банка ще работи с държави-клиенти относно прилагането и отчитането на екологичните съображения, както и гарантиране, че проектите и програмите за финансиране интегрират принципите на екологичната устойчивост.

- **EU Strategy on Environment and Health & European Environment and Health Action Plan 2004-2010;**
- **Програма Марко Поло II (2007-2013 г.),** която се разглежда като една от основните инициативи на ЕС в подкрепа на интермодалния транспорт. Програмата има за цел да намали задръстванията по пътищата и вредното въздействие върху околната среда на цялата транспортна система чрез пренасочване на товарните превози от пътния към морския, железопътния и речен транспорт, като по този начин допринесе за изграждането на ефикасна и устойчива транспортна система;
- **Международна конвенция за гражданска отговорност за щети от замърсяване с нефт, 1969 г. (CLC);**
- **Международен кодекс за управление на безопасната експлоатация на кораби и предотвратяване на замърсяването (ISM Code);**
- **Международна конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973/1978 г. (MARPOL 73/78);**
- **Други;**

ОГПТ разработката ползва 4-етапен подход за идентифициране на приоритетни проекти за развитие на транспортния сектор в Република България, като рамката за оценяване включва широк набор от критерии. В отделна група са обособени критериите, свързани с **опазването на околната среда**. Водеща е **целта за устойчиво развитие на транспорта**. В следствие на това, може да се обобщи, че ОГПТ не противоречи и способства за постигане на екологичните цели в международен мащаб.

1.14

Формулиране на цели по опазване на околната среда за ОГПТ

На база **т.4.3, 5.1 и 5.2** и резултатите от тях, могат да се дефинират следните цели по опазване на околната среда, които трябва да бъдат постигнати с реализирането на 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

Вероятни значителни въздействия върху околната среда

1.15

Вероятни значителни въздействия върху околната среда

В таблиците и матриците в т. 6 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.

Проектите свързани с проучвания, финансиране, логистика, образование, административни и организационни структури не са разгледани, поради факта, че нямат пряко отношение към околната среда и нейните компоненти, на етапите, които се разглеждат в настоящия план.

Оценката включва въздействието и по време на строителство и по време на експлоатация.

Оценката на въздействието върху компонентите на околната среда е извършено по следната схема:

Оценка	Въздействие
++	Силно позитивно
+	Слабо позитивно
0	Неутрално
-	Слабо отрицателно
--	Силно отрицателно
?	Неизвестно

Климатични фактори

Инвентаризациите на парникови газове обхващат емисиите на преки парникови газове: въглероден диоксид (CO₂), метан (CH₄), diaзотен оксид (N₂O), хидрофлуоркарбоните (HFCs), перфлуоркарбоните (PFCs) и серния хексафлуорид (SF₆), както и предшественици (прекурсори) на парниковите газове (NO_x, CO и NMVOCs) и серен диоксид (SO₂). Основният ефект на транспорта върху климата е свързан с експлоатацията на транспортните средства и е в зависимост от степента и характеристиките на използваните на двигатели с вътрешно горене.

За този тип неорганизиран и високо мобилни източници на замърсяване (с изключение на водния транспорт) няма предвидени пречиствателни съоръжения. Каталитичното доизгаряне, вградено в ауспусите на ДВГ, обаче може да намали чувствително вида на замърсителите в отработените газове. Възможно е увеличаването на процента на двигателите с пропан-бутан, навлизането на алтернативни горива (биодизел, етанол, метанол, природен газ, Р-серии горива), както и използването на възобновяеми източници на горива. Хибридният двигатели навлизат в масовото производство, както при автомобилостроенето, така и за останалите видове транспорт. Ж.п. транспортът е предпочитан транспорт от гледна точка на емисиите на замърсители на въздуха (вкл. парникови газове), защото той е електрифициран в по-голямата си част, а и дори при използването на дизелови локомотиви, емисиите на тон превозен товар е на пъти по-ниска от тези при автомобилния транспорт. При водния транспорт влизат в сила мерки за

намаляване на емисиите от азотни и серни оксиди, основно чрез промяна на типа на горивото като тежкото течно гориво се заменя от дестилатни или леко корабно гориво.

Емисиите на вредни вещества зависят от интензивността на трафика и от дължината на пътната отсечка. В таблицата са дадени прогнозните емисии за най-натоварените линейни обекти, включени в Общия генерален план на транспорта. Емисиите са изчислени, съгласно **TRAFFIC ORACLE** – модул **EMISSIONS**, при данни за интензивността на трафика (пътен и ж.п.транспорт) за 2015 и 2030 година, предоставени от **FABER MAUNSELL - AECOM** или определени на базата на съществуващи преброявания и прогнозиране. Поради липса на данни за водния транспорт, пристанищата, както и за летищата (без летище София), направения при тях коментар в следващите точки, е без съответните изчислени емисии. Емисиите на автомобилния трафик са на база преразпределение на зададена интензивност на трафика, като леки, товарни, лекотоварни автомобили и автобуси. Емисиите за ж.п.линиите, които са електрифицирани са изчислени на база движение на дизелови локомотиви за товарни превози до 1/3 от общия трафик.

При направения сравнителен анализ на емисиите от пътния трафик се вижда, че основното натоварване на приземния въздух ще се определи от интензивността на автомобилния поток, която е особено висока в отсечките около гъсто населените райони (Околоръстен път София, АМ Тракия, АМ Хемус). Но освен замърсяването, което те ще причинят, от тях се очаква и положителен ефект, поради поемането и извеждането на пътния трафик извън жилищните зони, намаляването на задръстванията на непригодената за такъв трафик градска пътна мрежа и не на последно място увеличаване на безопасността и намаляване на пътните автопроизшествия. Ж.П. транспорта ще бъде с незначителен дял в замърсяването, дори при натоварване на пътните отсечки (до 1/3) с дизелови локомотиви.

Таблица 19. Емисии от най натоварените участъци за 2015 и 2030 за пътни отсечки от АМ Тракия и АМ Хемус

Тип замърсител	А1 Магистрала Тракия (Нова Загора-Ямбол), [g/(m.s)]		А1 Магистрала Тракия (Ямбол-Карнобат), [g/(m.s)]		А1 Магистрала Хемус (Околовръстен-Яна), [g/(m.s)]		А1 Магистрала Хемус (ВТърново-Търговище), [g/(m.s)]	
	2015	2030	2015	2030	2015	2030	2015	2030
Азотни оксиди (NO ₂)	0.00040	0.00059	0.00036	0.00048	0.00037	0.00056	0.00017	0.00025
ЛОС (НМЛОС)	0.00017	0.00025	0.00016	0.00023	0.00014	0.00021	0.00009	0.00015
Метан (CH ₄)	5.50E-06	8.30E-06	5.10E-06	7.50E-06	4.74E-06	7.15E-06	2.86E-06	4.58E-06
Въглероден оксид	0.00159	0.00241	0.00148	0.00219	0.00133	0.00201	0.00083	0.00134
Въглероден диоксид	0.09491	0.13708	0.08388	0.11473	0.08214	0.12240	0.04071	0.06203
Двуазотен оксид (N ₂ O)	1.02E-06	1.41E-06	8.75E-07	1.16E-06	8.50E-07	1.24E-06	4.04E-07	6.00E-07
Серен диоксид (SO ₂)	1.53E-05	2.12E-05	1.29E-05	1.62E-05	1.39E-05	2.03E-05	5.34E-06	7.36E-06
Амоняк (NH ₃)	1.07E-05	1.48E-05	9.05E-06	1.13E-05	9.70E-06	1.42E-05	3.74E-06	5.15E-06
Кадмий (Cd)	3.00E-10	4.34E-10	2.66E-10	3.62E-10	2.60E-10	3.87E-10	1.28E-10	1.95E-10
Олово (Pb)	5.04E-08	7.64E-08	4.68E-08	6.92E-08	4.16E-08	6.32E-08	2.60E-08	4.24E-08
ПАВ (PAH)	1.80E-09	2.52E-09	1.54E-09	1.98E-09	1.61E-09	2.37E-09	6.68E-10	9.52E-10
Диоксини и фурани	4.83E-15	6.69E-15	4.08E-15	5.13E-15	4.38E-15	6.42E-15	1.70E-15	2.34E-15
PCB (PSB's)	3.32E-10	4.92E-10	3.02E-10	4.31E-10	2.81E-10	4.23E-10	1.58E-10	2.50E-10
Частици (сажди) PM ₁₀	1.92E-05	2.65E-05	1.62E-05	2.02E-05	1.73E-05	2.54E-05	6.68E-06	9.20E-06

Таблица 20. Емисии от най натоварените участъци за 2015 и 2030 за пътни отсечки от АМ Марица, АМ Черно море, АМ Струма и АМ Рила

Тип замърсител	А3 Магистрала Марица (Чирпан-Хасково), [g/(m.s)]		А4 Магистрала Черно море (Приселци-Долни Чифлик), [g/(m.s)]		А6 Магистрала Струма (Дупнитца-Симитли), [g/(m.s)]		А Магистрала Рила (Самоков-АМ Тракия), [g/(m.s)]	
	2015	2030	2015	2030	2015	2030	2015	2030
Азотни оксиди (NO ₂)	0.00013	0.00022	0.00019	0.00027	0.00037	0.00056	0.00023	0.00039
ЛОС (НМЛОС)	0.00004	0.00006	0.00009	0.00012	0.00013	0.00018	0.00009	0.00014
Метан (CH ₄)	1.43E-06	2.30E-06	2.85E-06	4.00E-06	4.41E-06	6.30E-06	2.98E-06	4.78E-06
Въглероден оксид	0.00039	0.00063	0.00082	0.00115	0.00123	0.00175	0.00084	0.00135
Въглероден диоксид	0.02615	0.04404	0.04690	0.06415	0.07803	0.11457	0.05149	0.08320
Двуазотен оксид (N ₂ O)	2.65E-07	4.47E-07	5.00E-07	6.65E-07	7.85E-07	1.15E-06	5.30E-07	8.40E-07
Серен диоксид (SO ₂)	4.67E-06	8.13E-06	7.30E-06	9.70E-06	1.34E-05	2.02E-05	8.61E-06	1.40E-05
Амоняк (NH ₃)	3.27E-06	5.69E-06	5.11E-06	6.79E-06	9.41E-06	1.41E-05	6.03E-06	9.77E-06
Кадмий (Cd)	8.28E-11	1.39E-10	1.48E-10	2.03E-10	2.48E-10	3.63E-10	1.62E-10	2.63E-10
Олово (Pb)	1.24E-08	1.99E-08	2.59E-08	3.64E-08	3.86E-08	5.52E-08	2.64E-08	4.24E-08
ПАВ (PAH)	5.35E-10	9.22E-10	8.66E-10	1.16E-09	1.55E-09	2.32E-09	1.00E-09	1.62E-09
Диоксини и фурани	1.48E-15	2.56E-15	2.31E-15	3.06E-15	4.23E-15	6.36E-15	2.72E-15	4.41E-15
PCB (PSB's)	6.35E-11	1.42E-10	1.68E-10	2.33E-10	2.64E-10	3.82E-10	1.77E-10	2.87E-10
Частици (сажди) PM ₁₀	5.84E-06	1.02E-05	9.12E-06	1.21E-05	1.68E-05	2.52E-05	1.08E-05	1.74E-05

Таблица 21. Емисии от най натоварените участъци за 2015 и 2030 за пътни отсечки от Околовръстен път София, Ботевград – Видин и Русе - Маказа

Тип замърсител	Околовръстен път София (северна дъга), [g/(m.s)]		Околовръстен път София (южна дъга), [g/(m.s)]		Ботевград - Видин (Ботевград-Мездра), [g/(m.s)]		Русе - Маказа (Габрово-Шипка), [g/(m.s)]	
	2015	2030	2015	2030	2015	2030	2015	2030
Азотни оксиди (NO ₂)	0.00115	0.00163	0.00047	0.00069	0.00025	0.00034	0.00022	0.00032
ЛОС (НМЛОС)	0.00057	0.00091	0.00036	0.00050	0.00008	0.00010	0.00007	0.00010
Метан (CH ₄)	1.82E-05	2.87E-05	1.09E-05	1.54E-05	2.69E-06	3.59E-06	2.54E-06	3.54E-06
Въглероден оксид	0.00520	0.00084	0.00326	0.00460	0.00075	0.00100	0.00071	0.00098
Въглероден диоксид	0.27589	0.40355	0.13049	0.18735	0.05266	0.07091	0.04646	0.06535
Двуазотен оксид (N ₂ O)	2.84E-06	3.97E-06	1.22E-06	1.75E-06	5.65E-07	7.50E-07	4.79E-07	6.65E-07
Серен диоксид (SO ₂)	4.04E-05	5.08E-05	1.14E-05	1.72E-05	9.79E-06	1.33E-05	8.22E-06	1.16E-05
Амоняк (NH ₃)	2.83E-05	3.56E-05	7.97E-06	1.20E-05	6.85E-06	9.30E-06	5.76E-06	8.15E-06
Кадмий (Cd)	8.72E-10	1.27E-09	4.11E-10	5.90E-10	1.67E-10	2.25E-10	1.47E-10	2.07E-10
Олово (Pb)	1.61E-07	2.65E-07	1.04E-07	1.46E-07	2.34E-08	3.13E-08	2.22E-08	3.10E-08
ПАВ (PAH)	4.88E-09	6.44E-09	1.65E-09	2.44E-09	1.11E-09	1.50E-09	9.34E-10	1.33E-09
Диоксини и фурани	1.28E-14	1.61E-14	3.63E-15	5.46E-15	3.09E-15	4.20E-15	2.60E-15	3.69E-15
PCB (PSB's)	1.02E-09	1.59E-09	5.75E-10	8.20E-10	1.69E-10	2.26E-10	1.54E-10	2.07E-10
Частици (сажди) PM ₁₀	5.05E-05	6.35E-05	1.42E-05	2.14E-05	1.22E-05	1.66E-05	1.03E-05	1.46E-05

Таблица 22. Емисии от най натоварените участъци за 2015 и 2030 за отсечки от ж.п. линии София – Видин, София – Пловдив – Бургас, София – Кулата и София - Калотина

Тип замърсител	ж.п. София - Видин (София-Мездра), [g/(m.s)]		София – Пловдив - Бургас (София- Пловдив), [g/(m.s)]		ж.п. София - Кулата (Радомир- Благоевград), [g/(m.s)]		ж.п. София - Калотина (София-Калотина), [g/(m.s)]	
	2015	2030	2015	2030	2015	2030	2015	2030
Азотни оксиди (NO ₂)	0.00004	0.00008	0.00013	0.00025	0.00005	0.00007	0.00002	0.00004
ЛОС (НМЛОС)	4.48E-06	8.97E-06	1.49E-05	2.98E-05	5.38E-06	8.61E-06	2.69E-06	4.31E-06
Метан (CH ₄)	1.74E-07	3.47E-07	5.76E-07	1.15E-06	2.08E-07	3.33E-07	1.04E-07	1.67E-07
Въглероден оксид	0.00001	0.00002	0.00003	0.00007	0.00001	0.00002	0.00001	0.00001
Въглероден диоксид								
Двуазотен оксид (N ₂ O)	1.20E-06	2.39E-06	3.97E-06	7.94E-06	1.44E-06	2.30E-06	7.18E-07	1.15E-06
Серен диоксид (SO ₂)								
Амоняк (NH ₃)	6.75E-09	1.35E-08	2.24E-08	4.48E-08	8.10E-09	1.30E-08	4.05E-09	6.48E-09
Кадмий (Cd)	9.65E-12	1.93E-11	3.20E-11	6.40E-11	1.16E-11	1.85E-11	5.79E-12	9.26E-12
Олово (Pb)								
ПАВ (ПАН)	2.89E-11	5.79E-11	9.61E-11	1.92E-10	3.47E-11	5.56E-11	1.74E-11	2.78E-11
Диоксини и фурани								
PCB (PSB's)								
Частици (сажди) PM ₁₀	4.42E-06	8.83E-06	1.47E-05	2.93E-05	5.30E-06	8.48E-06	2.65E-06	4.24E-06

Таблица 23. Емисии от най натоварените участъци за 2015 и 2030 за отсечки от ж.п. линии София – Карлово – Стара Загора - Бургас,

Тип замърсител	София–Карлово-Бургас (Карнобат-Бургас), [g/(m.s)]		София–Карлово-Бургас (Стара Загора Карнобат), [g/(m.s)]		София–Мездра-Варна (Мездра-Горна Оряховица), [g/(m.s)]		ж.п. Русе – Стара Загора (Русе-Горна Оряховица), [g/(m.s)]	
	2015	2030	2015	2030	2015	2030	2015	2030
Азотни оксиди (NO ₂)	0.00006	0.00011	0.00005	0.00009	0.00002	0.00005	0.00003	0.00005
ЛОС (НМЛОС)	7.18E-06	1.27E-05	6.10E-06	1.04E-05	2.87E-06	5.74E-06	3.05E-06	6.28E-06
Метан (CH ₄)	2.78E-07	4.93E-07	2.36E-07	4.03E-07	1.11E-07	2.22E-07	1.18E-07	2.43E-07
Въглероден оксид	0.00002	0.00003	0.00001	0.00002	0.00001	0.00001	0.00001	0.00001
Въглероден диоксид								
Двуазотен оксид (N ₂ O)	1.91E-06	3.40E-06	1.63E-06	2.77E-06	7.65E-07	1.53E-06	8.13E-07	1.67E-06
Серен диоксид (SO ₂)								
Амоняк (NH ₃)	1.08E-08	1.92E-08	9.18E-09	1.57E-08	4.32E-09	8.64E-09	4.59E-09	9.45E-09
Кадмий (Cd)	1.54E-11	2.74E-11	1.31E-11	2.24E-11	6.17E-12	1.23E-11	6.56E-12	1.35E-11
Олово (Pb)								
ПАВ (ПАН)	4.63E-11	8.22E-11	3.94E-11	6.71E-11	1.85E-11	3.70E-11	1.97E-11	4.05E-11
Диоксини и фурани								
РСВ (PSB's)								
Частици (сажди) PM ₁₀	7.07E-06	1.25E-05	6.01E-06	1.02E-05	2.83E-06	5.65E-06	3.00E-06	6.18E-06

Въздух

За различните видове транспортни средства, според съответните директиви на ЕО, са приети емисионни стандарти, описани в стандартната Методика, разработена чрез адаптиране на методическия инструментариум, отразен в Ръководство CORINAIR-94, SNAP-94, за условията на България.

Оценката на съответния вариант е направена след преглед и анализ на т.нар. коментар. Коментарът е базиран на моделиране разпространението на вредни вещества от източниците на емисии и оценка на приземните концентрации на посочените по-горе типични замърсители.

За определяне на приземните концентрации е използван модела - **TRAFFIC ORACLE** – модул **DIFFUSION**. Моделирането с програмата е направено при следните входни параметри за модела: - избор на линеен източник с дължина 1 000 м, ориентиран по направлението на пътната отсечка; дискредитиране на мрежата, в която се извършват изчисленията (при подбрани стъпки от запад на изток и от север на юг); - извънградски или градски тип на подложната повърхност; - разполагане на определени рецептори (до 100 м от двете страни при пътния и ж.п. транспорта и до 750 м от двете страни при въздушния транспорт), за построяване профилите на приземните концентрации; - използване на розата на вятъра за съответния регион. Подбрани са различни метеорологични условия в зависимост от климатичните и метеорологични условия на терена, роза на ветровете и скорост, съответстваща на района на най-натоварената пътна отсечка. Използвани са данни от климатичен справочник на България за розите на ветровете за: София, Ямбол, Карнобат, Хасково, Обзор, Павликени, Велико Търново, Благоевград, Дупница, Ботевград, Стара Загора, Габрово.

№	Проект	Оценка	Коментар
H08	A1 Магистрала „Тракия” Стара Загора до Карнобат	+	Преминават през РОУКАВ със замърсяване: - NOx и PM10 над ПДК+ДО в контролните пунктове (Общини Стара Загора и Бургас) и райони, за които е необходимо да се намалят нивата на замърсителите (Раднево, Сливен, Карнобат). Състои се от три отсечки, най-натоварена е Ямбол-Карнобат. Прогнозираните максимални приземни концентрации при зададената интензивност на пътния трафик (от Ямбол до Карнобат) са: - за NOx до 330-480% от СГНОЧ3 (0.04 мг/м3), като зоната над нормата е с ширина 40-55 м около трасето; - за PM10 27-36% от СГНОЧ3 (0.02 мг/м3); - за ТМ (кадмий) – 2.0-2.9% и за ПАХ 59-83% от целевите им норми. По цялото трасе в тази зонане попадат - жилищни територии от населените места и територии за отдих. Доизграждането на А1 Магистрала „Тракия” (Стара Загора до Карнобат) ще разтовари съседни пътни артерии (отсечка Нова Загора-Сливен-Петолъчката-Карнобат от Е773), които пресичат населени места и ще намали замърсяването в тях.
H10	A2 Магистрала „Хемус” Околовръстен път - София до Яна	+	Преминават през РОУКАВ със замърсяване: - NOx и PM10 над ПДК+ДО в контролните пунктове (Столична голяма община). Район Кремиковци на СО е с периодично измерено: - надвишаване на NOx над СГНОЧ3 (0.02 мг/м3) и надвишаване на PM10 над СДНОЧ3 (0.05 мг/м3) - пунктове за мониторинг - Кремиковци „Гара Яна”. Прогнозираните максимални приземни концентрации при зададената интензивност на пътния трафик (София до Яна) са: - за NOx до 390-590% от СГНОЧ3 (0.04 мг/м3), като зоната над нормата е с ширина 45-55 м около трасето; - за PM10 30-45% от СГНОЧ3 (0.02 мг/м3); - за ТМ (кадмий) – 2-3% и за ПАХ 68-100% от целевите им норми. Чувствителни зони - жилищни територии от населените места и територии за отдих, попадащи в посочената зона около трасето. Доизграждането на А1 Магистрала „Хемус” (Околовръстен път - София до Яна) ще изведе транзитното движение от околовръстният път директно към магистралата, извън крайните квартали на София и ще намали замърсяването им с прах и NOx.
H11	A2 Магистрала „Хемус” Ябланица до Шумен	0	Преминават през РОУКАВ със замърсяване: - NOx над ПДКм.е. (Община Велико Търново) и между ГОП и ПДК м.е. (Общини Търговище и Шумен); и - и PM10 над ПДКср.д.+ДО (Общини Велико Търново и Шумен); в контролните пунктове и райони, за които е необходимо да се намалят нивата на замърсителите (Горна Оряховица). Състои се от четири отсечки, най-натоварена е тази след Велико Търново до Търговище. Прогнозираните максимални приземни концентрации при зададената интензивност на пътния трафик (Велико Търново-Търговище) са: - за NOx до 170-260% от СГНОЧ3 (0.04 мг/м3), като зоната над нормата е с ширина 20-35 м около трасето; - за PM10 12-16% от СГНОЧ3 (0.02 мг/м3); - за ТМ (кадмий) – 1-2% и за ПАХ 28-40% от целевите им норми. Чувствителни зони - жилищни територии от населените места и територии за отдих, попадащи в посочената зона около

№	Проект	Оценка	Коментар
			<p>трасето.</p> <p>Доизграждането на А2 Магистрала „Хемус“ Ябланица до Шумен ще разтовари съседни пътни артерии (отсечка Ябланица-Севлиево-Велико Търново-Търговище-Шумен от Е772), които пресичат населени места и ще намали замърсяването в тях.</p>
H12	А3 Магистрала „Марица“ Чирпан Харманли	+	<p>Преминат през РОУКАВ със замърсяване: - NOx и PM10 над ПДК+ДО в контролните пунктове (Община Пловдив) и райони, за които е необходимо да се намалат нивата на замърсителите (Хасково).</p> <p>Състои се от две отсечки, най-натоварена е тази преди Чирпан до Хасково. Прогнозираните максимални приземни концентрации при зададената интензивност на пътният трафик (Чирпан-Хасково) са: - за NOx до 116-197% от СГНОЧ3 (0.04 мг/м3), като зоната над нормата е с ширина 15-35 м около трасето; - за PM10 9-15% от СГНОЧ3 (0.02 мг/м3); - за ТМ (кадмий) – 0.6-1.0% и за РАН 19-33% от целевите им норми. Чувствителни зони - жилищни територии от населените места и територии за отдих, попадащи в посочената зона около трасето.</p> <p>Доизграждането на А3 Магистрала „Марица“ преди Чирпан до Харманли ще разтовари съседни пътни артерии (отсечка Пловдив-Хасково-Свиленград от Е80), които пресичат населени места и ще намали замърсяването в тях.</p>
H13	АМ 4 „Черно море“ Бургас – Приселци	0	<p>Преминат през РОУКАВ със замърсяване: - NOx над и между ПДК м.е. +ДО; и - PM10 над ПДК ср.д.+ДО; в контролните пунктове (Общини Бургас и Варна) и райони, за които е необходимо да се намалат нивата на замърсителите (Добрич).</p> <p>Състои се от четири отсечки, най-натоварена е Приселци до Долен Чифлик. Прогнозираните максимални приземни концентрации при зададената интензивност на пътният трафик (Приселци-Долен Чифлик) са: - за NOx до 92-156% от СГНОЧ3 (0.04 мг/м3), като зоната над нормата е с ширина 20-25 м около трасето; - за PM10 9-12% от СГНОЧ3 (0.02 мг/м3); - за ТМ (кадмий) – под 1% и за РАН 20-27% от целевите им норми. Чувствителни зони - непосредствено прилежащи до платното на пътя жилищни територии или зони за отдих.</p> <p>Изграждането на АМ 4 „Черно море“ ще разтовари съседни пътни артерии (отсечка Бургас-Варна от главен път Е772), които пресичат населени места и ще намали замърсяването в тях през летния сезон.</p>
H14	АМ 6 „Струма“ Долна Диканя - Кулата	+	<p>Преминат през РОУКАВ със замърсяване: - PM10 над ПДК ср.д.+ДО; в контролните пунктове (Община Благоевград).</p> <p>Състои се от четири отсечки, най-натоварена е Дупница до Симитли. Прогнозираните максимални приземни концентрации при зададената интензивност на пътният трафик (Дупница-Симитли) са: - за NOx до 330-500% от СГНОЧ3 (0.04 мг/м3), като зоната над нормата е с ширина 45-70 м около трасето; - за PM10 25-38% от СГНОЧ3 (0.02 мг/м3); - за ТМ (кадмий) – 2-3% и за РАН 56-84% от целевите им норми. Чувствителни зони - жилищни територии от населените места, територии за отдих и защитени зони, попадащи в посочената зона около трасето.</p> <p>Изграждането на АМ 6 „Струма“ Долна Диканя - Кулата ще разтовари съседни пътни артерии (отсечка Дупница –Кулата от главен път Е79), които пресичат населени места и ще намали замърсяването в тях.</p>
H15	Околоръстен път София – Северна дъга	++	<p>Преминат през РОУКАВ със замърсяване: - NOx и PM10 над ПДК+ДО в контролните пунктове (Столична голяма община). Централната част на София е с периодично измерено: - надвишаване на NOx над 150% от СГНОЧ3 (0.04 мг/м3) - пунктове за мониторинг АИС "Орлов мост" и АИС „Хиподрума“; и – надвишаване на PM10 над 150% от СДНОЧ3 (0.05 мг/м3) пунктове за мониторинг АИС "Надежда", "Орлов мост", „Хиподрума“ и „Павлово“.</p> <p>Прогнозираните максимални приземни концентрации при зададената интензивност на пътният трафик (Нови Искър до АМ Хемус) са: - за NOx до 690-970% от СГНОЧ3 (0.04 мг/м3), като зоната над нормата е с ширина 50-75 м около трасето; - за PM10 50-63% от СГНОЧ3 (0.02 мг/м3); - за ТМ (кадмий) – 4-6% и за РАН 116-154% от целевите им норми. Чувствителни зони - жилищни територии от населените места и територии за отдих, попадащи в посочената зона около трасето.</p> <p>Доизграждането на Северната дъга на Околоръстен път София ще изведе транзитното движение около София (една от най-натоварените пътни отсечки в страната) към магистралата, извън крайните квартали на София и ще намали замърсяването им с прах (сажди), NOx и РАН.</p>
H16	Околоръстен път София – Южна дъга	++	<p>Преминат през РОУКАВ със замърсяване: - NOx и PM10 над ПДК+ДО в контролните пунктове (Столична голяма община). Централната част на София е с периодично измерено: - надвишаване на NOx над 150% от СГНОЧ3 (0.04 мг/м3) - пунктове за мониторинг АИС "Орлов мост" и АИС „Хиподрума“; и – надвишаване на PM10 над 150% от СДНОЧ3 (0.05 мг/м3) пунктове за мониторинг АИС "Орлов мост" и „Дружба“.</p> <p>Прогнозираните максимални приземни концентрации при зададената интензивност на пътният трафик (Симеоново до Павлово) са: - за NOx до 274-388% от СГНОЧ3 (0.04 мг/м3), като зоната над нормата е с ширина 30-50 м около трасето; - за PM10 13-20% от СГНОЧ3 (0.02 мг/м3); - за ТМ (кадмий) – 2-3% и за РАН 37-55% от целевите им норми. Чувствителни зони - жилищни територии от населените места и територии за отдих, попадащи в посочената зона около трасето.</p>

№	Проект	Оценка	Коментар
			Доизграждането на Южната дъга на Околовръстен път София ще изведе транзитното движение около София към магистралата, извън крайните квартали на София и ще намали замърсяването им с прах (сажди) и NOx.
H17	AM „Рила“	0	Не преминава през РОУКАВ с отчетено или наблюдавано замърсяване. Състои се от три отсечки, най-натоварена е Самоков до AM Тракия. Прогнозираните максимални приземни концентрации при зададената интензивност на пътният трафик (Самоков до AM Тракия) са: - за NOx до 357-540% от СГНОЧ3 (0.04 мг/м3), като зоната над нормата е с ширина 30-50 м около трасето; - за PM10 25-40% от СГНОЧ3 (0.02 мг/м3); - за ТМ (кадмий) – под 2-3% и за PAH 55-90% от целевите им норми. Чувствителни зони - непосредствено прилежащи до платното на пътя жилищни територии, зони за отдих и защитени зони.
H19	Ботевград – Мездра; Обходен път на Враца; Обходен път Монтана; Ружинци - Димово	+	Преминават през РОУКАВ със замърсяване: - NOx между ГОП и ПДК м.е (Община Монтана); и - PM10 над ПДКср.д.+ДО; в контролните пунктове (Общини Враца и Монтана) и райони, за които е необходимо да се намалят нивата на замърсителите (Видин и Враца). Състои се от две отсечки и два обходни пътя, най-натоварена е Ботевград до Мездра. Прогнозираните максимални приземни концентрации при зададената интензивност на пътният трафик (Ботевград-Мездра) са: - за NOx до 296-402% от СГНОЧ3 (0.04 мг/м3), като зоната над нормата е с ширина 30-40 м около трасето; - за PM10 24-33% от СГНОЧ3 (0.02 мг/м3); - за ТМ (кадмий) – под 1-2% и за PAH 53-71% от целевите им норми. Чувствителни зони - жилищни територии от населените места и територии за отдих, попадащи в посочената зона около трасето. Изграждането на отсечка Ботевград-Мездра и Ружинци-Димово ще разтовари съседни пътни артерии (отсечка Ботевград-Мездра и Димово-Видин от главен път Е79), които пресичат населени места и ще намали замърсяването в тях. Изграждането на обходни пътища на Враца и Монтана ще изведе транзитното движение извън централните им части.
H23b	Русе – В. Търново – Проходът на Републиката - – Нова Загора – Обходен път Димитровград	0	Преминават през РОУКАВ със замърсяване: - NOx над ПДКм.е.+ДО (Община Русе, Велико Търново, Стара Загора, Димитровград), между ПДКм.е и ПДКм.е.+ДО (Община Русе), между ГОП и ПДКм.е (Община Велико Търново); и - PM10 над ПДКср.д.+ДО (Общини Русе, Велико Търново, Стара Загора, Димитровград, Хасково) в контролните пунктове и райони, за които е необходимо да се намалят нивата на замърсителите (Горна Оряховица и Кърджали). Състои се от пет отсечки и обходен път, най-натоварена е Нова Загора-Стара Загора (част от AM Тракия). Прогнозираните максимални приземни концентрации при зададената интензивност на пътният трафик (Нова Загора-Стара Загора) са: - за NOx до 171-233% от СГНОЧ3 (0.04 мг/м3), като зоната над нормата е с ширина 25-35 м около трасето; - за PM10 12-17% от СГНОЧ3 (0.02 мг/м3); - за ТМ (кадмий) – около 1% и за PAH 27-38% от целевите им норми. Чувствителни зони - жилищни територии от населените места и територии за отдих, попадащи в посочената зона около трасето. Изграждането на отсечките от Русе до Велико Търново подпомага връзката север-юг – транзитно движение от северната (Румъния) до южната граница (Гърция). Изграждането на обходни пътища на Димитровград ще изведе транзитното движение извън града.
R12	Видин - София	+	Подобряването на линията, свързано с подновяване на съществуващите инфраструктурни системи, при използване на само елекролокомотиви няма да има въздействие върху качеството на атмосферния въздух, но е приет вариант с 1/3 дизелови локомотиви. Състои се от две отсечки, най-натоварена е София - Мездра. Прогнозираните максимални приземни концентрации при зададената интензивност на ж.п. трафика (1/3 дизелови локомотиви) са: - за NOx до 59-118% от СГНОЧ3 (0.04 мг/м3), като зоната над нормата е с ширина до 10 м около трасето; - за PM10 11-22% от СГНОЧ3 (0.02 мг/м3); - за ТМ (кадмий) – под 0.2% и за PAH 2-4% от целевите им норми. Поемането на товарния поток по коридор IV от електрифициран релсов транспорт ще минимизира влиянието на пътният тежкотоварен трафик и ще намали замърсяването.
R13	София – Пловдив – Бургас	+	Подобряването на линията, подновяване на съществуващите инфраструктурни системи при запазване на двойната електрифицирана ж.п. линия, независимо от увеличаването на интензивността на използването ѝ, няма да има въздействие върху качеството на атмосферния въздух1 но е приет вариант с 1/3 дизелови локомотиви. Състои се от четири отсечки, най-натоварена е София - Пловдив. Прогнозираните максимални приземни концентрации при зададената интензивност на ж.п. трафика (1/3 дизелови локомотиви) са: - за NOx до 283-598% от СГНОЧ3 (0.04 мг/м3), като зоната над нормата е с ширина до 25 м около трасето; - за PM10 58-115% от СГНОЧ3 (0.02 мг/м3); - за ТМ (кадмий) – под 1.2% и за PAH 9-18% от целевите им норми.
R14	София – Перник Радомир – Благоевград –	+	Подобряване на линията, свързано с възстановяване на първоначално проектираните възможности, при електрифицирана ж.п. линия, няма да има въздействие върху качеството на атмосферния въздух но е приет вариант с 1/3 дизелови локомотиви..

№	Проект	Оценка	Коментар
	Кулата – границата с Гърция		Състои се от четири отсечки, най-натоварена е Радомир - Благоевград. Прогнозираните максимални приземни концентрации при зададената интензивност на ж.п. трафика (1/3 дизелови локомотиви) са: - за NOx до 120-169% от СГНОЧ3 (0.04 мг/м3), като зоната над нормата е с ширина до 15 м около трасето; - за PM10 10-17% от СГНОЧ3 (0.02 мг/м3); - за ТМ (кадмий) – под 0.2% и за PAH 2-3% от целевите им норми. Поемането на товарния поток по коридор IV от електрифициран релсов транспорт ще минимизира влиянието на пътния тежкотоварен трафик и ще намали замърсяването.
R21	София – Мездра – Горна Оряховица – Варна	+	Подобряването на линията, свързано с подновяване на съществуващите инфраструктурни системи, при използване на само елекролокомотиви няма да има въздействие върху качеството на атмосферния въздух, но е приет вариант с 1/3 дизелови локомотиви. Състои се от три отсечки, най-натоварена е София - Мездра. Прогнозираните максимални приземни концентрации при зададената интензивност на ж.п. трафика (1/3 дизелови локомотиви) са: - за NOx до 59-118% от СГНОЧ3 (0.04 мг/м3), като зоната над нормата е с ширина до 10 м около трасето; - за PM10 11-22% от СГНОЧ3 (0.02 мг/м3); - за ТМ (кадмий) – под 0.2% и за PAH 2-4% от целевите им норми. Поемането на товарния поток по коридор IV от електрифициран релсов транспорт ще минимизира влиянието на пътния тежкотоварен трафик и ще намали замърсяването на въздуха.
R23	Русе – Горна Оряховица – Стара Загора	+	Подобряването на линията, подновяване на съществуващите инфраструктурни системи, независимо от увеличаването на интензивността на използването ѝ, няма да има въздействие върху качеството на атмосферния въздух при експлоатацията ѝ. Поемането на товарния поток по коридор IX от електрифициран релсов транспорт ще минимизира влиянието на пътния тежкотоварен трафик и ще намали замърсяването на въздуха. Състои се от две отсечки, най-натоварена е Горна Оряховица – Стара Загора. Прогнозираните максимални приземни концентрации при зададената интензивност на ж.п. трафика (1/3 дизелови локомотиви) са: - за NOx до 65-120% от СГНОЧ3 (0.04 мг/м3), като зоната над нормата е с ширина до 10 м около трасето; - за PM10 12-25% от СГНОЧ3 (0.02 мг/м3); - за ТМ (кадмий) – 3-4% и за PAH 2-4% от целевите им норми.
W08	Обработване на Течни и твърди отпадъци	-	При обработването на течни и твърди отпадъци от пристанищата чрез изгаряне е възможно локално натоварване на приземния въздух. Задължителното спазването на НДЕ (Наредба №6 от 28.07.2004 г. за условията и изискванията за изграждането и експлоатацията на инсталации за изгаряне и инсталации за съвместно изгаряне на отпадъци).
W11	Подобряване на навигацията по р. Дунав	0	Увеличаването на дълбочината, усилване на бреговете и възстановяването на линиите на каналите, както и свързаната с това увеличаване на транспортния трафик по реката ще има локално въздействие върху приземния въздух.
W13	Зимно укритие за кораби – Фаза 3	0	Изграждането на зимно укритие за 39 съда ще бъде свързано с локално замърсяване на приземния въздух с емитираните изгорели газове от маневриращите плавателни съдове. От значение е вида на горивото на корабите – дестилатно или лека корабно, като при отпадъчно тежко гориво замърсяването ще бъде по-високо. Емитираните замърсители са основно SO2, NOx, PM10, но и As, Cd, Cr, Cu, Hg, Ni, Pb, както и HCB, Diox, PAH.
W14	Пристанище Варна – одит на генерални планове и стратегия за развитие	0	Разширяването на пристанище Варна, извън съществуващите пристанища Варна-Изток, Варна-Запад и новия контейнерен терминал ще бъде свързано с локално замърсяване на приземния въздух с емитираните изгорели газове. От значение е вида на горивото на корабите – дестилатно или лека корабно, като при отпадъчно тежко гориво замърсяването ще бъде по-високо. Емитираните замърсители са основно SO2, NOx, PM10, но и As, Cd, Cr, Cu, Hg, Ni, Pb, както и HCB, Diox, PAH. Допълнително замърсяване върху приземния въздух ще има и от дейността на съответните ж.п. терминал, който ще бъде свързан със съществуващата ж.п. линия, както и товарния поток по изградените пътни връзки с магистралите с направление Бургас и София.
W26	Пристанище Бургас – одит на генерални планове и стратегия за развитие	0	Разширяването на Пристанище Бургас с новите Подходен-навигационен канал, Нов Източен вълнолом и Терминал за насипни товари, както и строителството на терминали за обработка на контейнери ще бъде свързано с локално замърсяване на приземния въздух с емитираните изгорели газове и от разтоварването на насипни товари. Емитираните замърсители са основно прах PM10, SO2, NOx, но и As, Cd, Cr, Cu, Hg, Ni, Pb, както и HCB, Diox, PAH. Допълнително замърсяване върху приземния въздух ще има и от дейността на съответните ж.п. терминал, който ще бъде свързан със съществуващата ж.п. линия, както и товарния поток по изградените пътни връзки с магистралите с направление Варна и София.
W41	Пристанище Лом – одит на генерални планове и стратегия за	0	Разширяването на пристанище Лом с Интермодален пристанищен терминал Лом, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Лом е бъде свързано с локално замърсяване на приземния въздух с емитираните изгорели газове. Пристанището е свързано със съществуваща ж.п. линия и съответно ж.п. терминал, който заедно с товарния поток по изградените пътни връзки ще

№	Проект	Оценка	Коментар
	развитие		причиняват допълнително замърсяване върху приземния въздух.
W47	Пристанище Русе – одит на генерални планове и стратегия за развитие	0	Разширяването на пристанище Русе, при дейността на съществуващите Русе-изток, Русе-запад, Русе Ро-Ро терминал и Русе-ще бъде свързано с локално замърсяване на приземния въздух с емитираните изгорели газове. Пристанището е свързано със съществуваща ж.п. линия и съответно ж.п. терминал, които заедно с товарния поток по изградените пътни връзки ще причиняват допълнително замърсяване върху приземния въздух.
A09	Летище София	-	Летище София е в зона с интензивни есенни мълги, поради което категорията му отговаря на видимост от около 200 м. Емисиите от работата на самолетните двигатели, свързани с дейностите на самолетите при извършвана на цикъла (LTO), използващи летище София (около 135 полета на ден) съдържат основно на SO ₂ , CO ₂ , CO, NO _x , PM _{2.5} и особено високо количество Pb (0.6 г/л изг. гориво). Летище София въведе в експлоатация нова пистова система (2006) с нова писта за излитане и кацане (дължина 3600 м) с осигурени 20 самолетни движения (LTO) на час. Прогнозираните максимални приземни концентрации при зададената интензивност на самолетните движения (8-10 LTO/h) са: - за NO _x зоната над СГНОЧ3 (0.04 мг/м ³) е с ширина до 230 м около пистата; - за PM ₁₀ зоната над СГНОЧ3 (0.02 мг/м ³) е с ширина до 300 м; - за ТМ (олово) зоната над СГНОЧ3 (0.0005 мг/м ³) е над 750 м; и за РАН зоната над целевите норми е около 150 м. Чувствителни зони - жилищни територии от населените места и територии за отдих, попадащи в посочената зона около трасето.
IM01	Пловдив – интермодален терминал	-	Изграждането на интермодален терминал в Пловдив ще бъде свързано с локално замърсяване на приземния въздух с емитирани изгорели газове, прах, ТМ и РАН, основно от автомобилния товарен транспорт. Концентрирането на няколко вида транспорт и съответно извършването на товаро/разтоварни работи ще доведе до увеличаване на емитираните замърсители (които са подобни при различните видове транспорт) на сравнително малка по площ територия. Чувствителни зони - жилищни територии от населените места и територии за отдих, попадащи в посочената зона около интермодалните терминали.
IM02	Русе – интермодален терминал	-	Разширяването на пристанище Русе, при дейността на съществуващите Русе-изток, Русе-запад, Русе Ро-Ро терминал и Русе-център с Интермодален пристанищен терминал ще бъде свързано с локално замърсяване на приземния въздух с емитирани изгорели газове от плавателните средства и сухоземния транспорт. Концентрирането на няколко вида транспорт и съответно извършването на товаро/разтоварни работи ще доведе до увеличаване на емитираните замърсители (които са подобни при различните видове транспорт) на сравнително малка по площ територия. Чувствителни зони - жилищни територии от населените места и територии за отдих, попадащи в посочената зона около интермодалните терминали.

Води

Повърхностни води

№	Проект	Оценка	Коментар
H08	АМ Тракия Ст. Загора - Карнобат	0	Преминават през поречията на р. Тунджа и р. Блатница. Временно повишаване на мътността на водите по време на строителство на мостове и водостоци. Без въздействие при експлоатация
H10	АМ „Хемус“ София - Яна	0	Няма засегнати поречия на реки от I и II порядък
H11	АМ „Хемус“ Ябланица - Шумен	0	Преминава през поречията р. Вит, р. Осъм, р. Росица, р. Янтра и/или техни притоци. Временно повишаване на мътността на водите по време на строителство на мостове и водостоци. Без въздействие при експлоатация
H12	АМ „Марица“ Чирпан Харманли	0	р. Искър, р. Огоста, р. Лом и/или техни притоци Временно повишаване на мътността на водите по време на строителство на мостове и водостоци. Без въздействие при експлоатация
H13	АМ „Черно море“ Бургас – Приселци	0	р. Камчия и нейни притоци, може би поречията на р. Курудере и р. Ахелой. Временно повишаване на мътността на водите по време на строителство на мостове и водостоци. Без въздействие при експлоатация
H14	АМ „Струма“ Долна Диканя - Кулата	0	р. Струма и нейни притоци. Корекции на места на речното легло. Слаби промени в хидроморфологията. Временно повишаване на мътността на водите по време на строителство на мостове и водостоци. Без въздействие при експлоатация.
H15	Околоръсте н път София – Северна дъга	0	р. Искър и нейни притоци Временно повишаване на мътността на водите по време на строителство на мостове и водостоци. Без въздействие при експлоатация.
H16	Околоръсте н път София – Южна дъга	0	р. Искър и нейни притоци Временно повишаване на мътността на водите по време на строителство на мостове и водостоци. Без въздействие при експлоатация.
H17	АМ „Рила“	0	р. Искър и нейни притоци Временно повишаване на мътността на водите по време на строителство на мостове и водостоци. Без въздействие при експлоатация.
H19	Ботевград – Мездра; Обходен път на Враца; Обходен път Монтана; Ружинци - Димово	0	р. Огоста (при Монтана) и р. Искър (при Мездра) и/или техни притоци Временно повишаване на мътността на водите по време на строителство на мостове и водостоци. Без въздействие при експлоатация.
H23a	Русе – В. Търново – Обходен път Габрово - проход Шипка – Стара Загора – Обходен път Димитровгра д	0	р. Янтра ,р. Русенски лом р. Марица, р. Тунджа и/или техни притоци Временно повишаване на мътността на водите по време на строителство на мостове и водостоци. Без въздействие при експлоатация.
H23b	Русе – В. Търново – Проходът на Републиката - – Нова Загора – Обходен път Димитровгра д	0	р. Янтра ,р. Русенски лом р. Марица, р. Тунджа и/или техни притоци Временно повишаване на мътността на водите по време на строителство на мостове и водостоци. Без въздействие при експлоатация.
R12	Видин - София	0	р. Искър, р. Огоста, р. Лом и техни притоци, Временно повишаване на мътността на водите по време на строителство на мостове и водостоци. Без въздействие при експлоатация.
R13	София – Пловдив – Бургас	0	р. Марица, р. Тунджа, р. Мочурица и техни притоци Временно повишаване на мътността на водите по време на строителство на мостове и водостоци. Без въздействие при експлоатация.
R14	София – Перник Радомир – Благоевград – Кулата – границата с Гърция	0	р. Струма и нейни притоци Временно повишаване на мътността на водите по време на строителство на мостове и водостоци. Без въздействие при експлоатация.
R17	София –	0	Няма засегнати поречия на реки от I и II порядък

№	Проект	Оценка	Коментар
	Калотина – границата със Сърбия		
R20	София – Карлово – Стара Загора	0	р. Марица, р. Тунджа и техни притоци Временно повишаване на мътността на водите по време на строителство на мостове и водостоци. Без въздействие при експлоатация.
R21	София – Мездра – Горна Оряховица – Варна	0	р.Искър, р. Вит, р. Осъм, р. Росица, р. Янтра и/или техни притоци Временно повишаване на мътността на водите по време на строителство на мостове и водостоци. Без въздействие при експлоатация.
R23	Русе – Горна Оряховица – Стара Загора	0	р. Янтра ,р. Русенски лом р. Марица, р. Тунджа и/или техни притоци Временно повишаване на мътността на водите по време на строителство на мостове и водостоци. Без въздействие при експлоатация
W08	Обработване на Течни и твърди отпадъци	?	р. Дунав, Черно море. При ново строителство, може да се засегне част от бреговата ивица, което ще доведе до промяна на хидроморфологичното състояние. Не се разглеждат конкретни проекти за да се прецени въздействието.
W11	Подобряване на навигацията по р. Дунав	-	р. Дунав – промяна в хидроморфологичното състояние на речното дъно при драгажната дейност, свързана с удълбочаването на каналите за корабоплаване
W13	Зимно укрите за кораби – Фаза 3	0	р. Дунав (при Русе)
W14	Пристанище Варна – одит на генерални планове и стратегия за развитие	-	Черно море - промяна в хидроморфологичното състояние на морското дъно при драгажната дейност, свързана с удълбочаването на каналите за корабоплаване
W26	Пристанище Бургас – одит на генерални планове и стратегия за развитие	-	Черно море - промяна в хидроморфологичното състояние на морското дъно при драгажната дейност, свързана с удълбочаването на каналите за корабоплаване
W41	Пристанище Лом – одит на генерални планове и стратегия за развитие	?	р. Дунав - промяна в хидроморфологичното състояние на речното дъно при драгажната дейност. Не се знае дали ще се извършва такава дейност
W47	Пристанище Русе – одит на генерални планове и стратегия за развитие	?	р. Дунав - промяна в хидроморфологичното състояние на речното дъно при драгажната дейност. Не се знае дали ще се извършва такава дейност
A09	Летище София	0	Няма отношение към повърхностните води
IM01	Пловдив – интермодален терминал	0	Няма отношение към повърхностните води
IM02	Русе – интермодален терминал	?	Няма яснота къде ще се изгражда и дали има отношение към повърхностните води

Подземни води

По отношение на подземните води, при реализиране на предвидените приоритетни проекти не се очаква отрицателно въздействие при спазване на забранителните и ограничителни режими за поясите на СОЗ съгласно Закона за водите и Наредбите към него. Възможните хидрогеоложки въздействия са коментирани в т. 6.1.4., като генетично свързани с геоложката основа.

Геоложка основа

№	проект	оценка	Коментар
H08	AM Тракия Ст. Загора - Карнобат	0	Тресето попада в алувиални и делувиални глинести и пясъчливи отложения. Няма условия за проява на свлачища и срутища при изкопните и насипните работи. Няма ерозионни процеси. Няма ерозионни процеси. Има сеизмична зона северно от Ямбол в поречието на Тунджа. Възможност от замърсяване на плитките ненапорни подземни води в речните тераси при занижен контрол по време на строителството или при аварийни разливи по време на експлоатация.
H10	AM „Хемус“ София - Яна	0	Пясъчливо-глинести неогенни отложения. Сеизмично активен район над VII степен по скалата на Медведев
H11	AM „Хемус“ Ябланица - Шумен	-	Трасето в началото преминава през пъстър геоложки терен изграден от палеогенски варовито мергелни седименти. Пресича неогенски и кватернерни пясъчливо глинести отложения в поречието на реките. Може при строежа да се получат срутища, сипеи и провокирани свлачища при изкопните работи. Възможност от замърсяване на плитките ненапорни подземни води в речните тераси или карстови терени, при занижен контрол по време на строителството или при аварийни разливи по време на експлоатация.
H12	AM „Марица“ Чирпан Харманли	0	Тресето попада в алувиални и делувиални глинести и пясъчливи отложения. Няма условия за проява на свлачища и срутища при изкопните и насипните работи. Няма ерозионни процеси. Пресича неогенски и кватернерни пясъчливо глинести отложения в поречието на реките. Може при строежа да се получат срутища, сипеи и провокирани свлачища при изкопните работи. Възможност от замърсяване на плитките ненапорни подземни води в речните тераси или карстови терени, при занижен контрол по време на строителството или при аварийни разливи по време на експлоатация.
H13	AM „Черно море“ Бургас – Приселци	-	Трасето преминава през палеоген, южно от р. Двойница със силно проявени ерозионни процеси във варовито мергелни отложения. В този участък може да се очакват проблеми в изкопно-насипните работи. Локално проявени свлачищни процеси. Възможност от замърсяване на плитките ненапорни подземни води в речните тераси при занижен контрол по време на строителството или при аварийни разливи по време на експлоатация.
H14	AM „Струма“ Долна Диканя - Кулата	--	Преминава през терени от неогенски пясъчливо-глинести отложения. Южно от Благоевград трасето навлиза в магмени и метаморфни скали тектонски обработени. Районът силно сеизмичен с проява на срутищни и свлачищни процеси и явления. В долината на р. Струма са силно развити ерозионните процеси. Тежък за строителство и поддръжка терен. Възможност от замърсяване на плитките ненапорни подземни води в речните тераси или карстови терени, при занижен контрол по време на строителството или при аварийни разливи по време на експлоатация.
H15	Околоръсте н път София – Северна дъга	0	Пясъчливо-глинести неогенни отложения. Сеизмично активен район над VII степен по скалата на Медведев. Възможност от замърсяване на плитките ненапорни подземни води в речните тераси или карстови терени, при занижен контрол по време на строителството или при аварийни разливи по време на експлоатация.
H16	Околоръсте н път София – Южна дъга	0	Пясъчливо-глинести неогенни отложения. Сеизмично активен район над VII степен по скалата на Медведев. Възможност от замърсяване на плитките ненапорни подземни води в речните тераси или карстови терени, при занижен контрол по време на строителството или при аварийни разливи по време на експлоатация.
H17	AM „Рила“	--	Трасето ще премине през пъстър геоложки терен изграден от неогенски пясъчливо-глинести отложения, варовито-мергелни седименти, магмени и метаморфни палеогенски скали. Сеизмично активен район с локални свлачища около тектонски обработените зони. Възможност от замърсяване на плитките ненапорни подземни води в речните тераси или карстови терени, при занижен контрол по време на строителството или при аварийни разливи по време на експлоатация. Тежък за строителство и поддръжка терен.
H19	Ботевград – Мездра; Обходен път на Враца; Обходен път Монтана; Ружинци - Димово	0	Трасето преминава през пъстър в геоложко отношение терен, изграден от млади пясъчливо-глинести отложения в котловините около градовете и скални варовито-глинести седименти с по-стара възраст (Триас, Креда). Евентуални срутища, сипеи и провокирани свлачища при изкопните работи. Възможност от замърсяване на плитките ненапорни подземни води в речните тераси или карстови терени, при занижен контрол по време на строителството или при аварийни разливи по време на експлоатация.
H23b	Русе – В. Търново – Проходът на Републиката - – Нова	-	Южно от Русе до Бяла може да възникнат проблеми свързани с пропадане на лъса при оводняване и антропогенно наоарване. Пресича Стара планина в скални и полускални кредни отложения. Необходимост от наблюдения за поява на сипеи и срутища в планинския район и евентуални единични свлачищни явления.

№	проект	оценка	Коментар
	Загора – Обходен път Димитровград		Участъкът Н. Загора – Ст. Загора – Димитровград е в млади глинесто-песъчливи отложения в близост до последния с развити свлачища. Преминава през сеизмично активен район над VII степен по скалата на Медведев.. След Димитровград да Маказа преминава в терен изграден от различни глинесто-песъчливи, варовити и мергелни седименти с разнообразни геоложки параметри. Към Момчилград – проява на свлачища. Условиата изискват внимателно проектиране на изкопно-насипните работи. Възможност от замърсяване на плитките ненапорни подземни води в речните тераси или карстови терени, при занижен контрол по време на строителството или при аварийни разливи по време на експлоатация.
R12	Видин - София	0	Пътър в геолошко отношение терен от варовито.мергелни отложения с възможности за проява на срутища, сипеи и свлачища при изкопните работи. Проблемен за тунелно строителство терен. Възможност от замърсяване на плитките ненапорни подземни води в речните тераси или карстови терени, при занижен контрол по време на строителството или при аварийни разливи по време на експлоатация.
R13	София – Пловдив – Бургас	0	След Ст. Загора тресето попада в алувиални и делувиални глинести и песъчливи отложения. Няма условия за проява на свлачища и срутища при изкопните и насипните работи. Няма ерозионни процеси. Има сеизмична зона северно от Ямбол в поречието на Тунджа. След Карнобат в посока Варна трасето навлиза от алувиално песъчливо-глинести отложения в скален терен изграден от варовити мергелни отложения и туфи, тектонски обработени. Разломите предполагат поява на срутища, сипеи и при подземни съоръжения (тунели) или подпорни стени – проява на земен натиск. Възможност от замърсяване на плитките ненапорни подземни води в речните тераси или карстови терени, при занижен контрол по време на строителството или при аварийни разливи по време на експлоатация.
R14	София – Перник Радомир – Благоевград – Кулата – границата с Гърция	0	Пеминава през терени от неогенски песъчливо-глинести отложения. Южно от Благоевград трасето навлиза в магмени и метаморфни скали тектонски обработени. Районът силно сеизмичен с проява на срутищни и свлачищни процеси и явления. В долината на р. Струма са силно развити ерозионните процеси. Тежък за строителство и поддръжка терен. Възможност от замърсяване на плитките ненапорни подземни води в речните тераси или карстови терени, при занижен контрол по време на строителството или при аварийни разливи по време на експлоатация.
R21	София – Мездра – Горна Оряховица – Варна	-	Трасето в участъка до Червен бряг е във варовито-глинести седименти с проявени и потенциални сипеи, срутища и свлачища. Северно от Червен бряг посока Плевен до Павликени преминава през льосовидни седименти с възможности за провокиране на пропадане при претоварване и преовлажняване. Източно от Павликени до Варна трасето преминава в терен изграден от варовито-мергелни скални и полускални отложения с възможности за проява на сипеи, срутища и свлачища. Възможност от замърсяване на плитките ненапорни подземни води в речните тераси или карстови терени, при занижен контрол по време на строителството или при аварийни разливи по време на експлоатация.
R23	Русе – Горна Оряховица – Стара Загора	-	Южно от Русе до Бяла може да възникнат проблеми свързани с пропадане на льоса при оводняване и антропогенно наоварване. Пресича Стара планина в скални и полускални кредни отложения. Необходимост от наблюдения за поява на сипеи и срутища в планинския район и евентуални единични свлачищни явления. Участъкът Н. Загора – Ст. Загора – Димитровград е в млади глинесто-песъчливи отложения в близост до последния с развити свлачища. Преминава през сеизмично активен район над VII степен по скалата на Медведев.. След Димитровград да Маказа преминава в терен изграден от различни глинесто-песъчливи, варовити и мергелни седименти с разнообразни геоложки параметри. Към Момчилград – проява на свлачища. Възможност от замърсяване на плитките ненапорни подземни води в речните тераси или карстови терени, при занижен контрол по време на строителството или при аварийни разливи по време на експлоатация. Условиата изискват внимателно проектиране на изкопно-насипните работи.
W08	Обработван е на Течни и твърди отпадъци	?	Няма данни за точните местоположения на обектите. При необходимост от строителни работи се налага задължително изготвяне на индивидуален инженерно-геоложки доклад.
W11	Подобряван е на навигацията по р. Дунав	0	Няма отношение към геологията.
W13	Зимно укритие за кораби – Фаза 3	0	Няма отношение към геологията.

№	проект	оценка	Коментар
W14	Пристанище Варна – одит на генерални планове и стратегия за развитие	--	При ново строителство са възможни проблеми с тинестите отложения. Слаба земна основа с проблемно строителство
W26	Пристанище Бургас – одит на генерални планове и стратегия за развитие	--	При ново строителство са възможни проблеми с тинестите отложения. Слаба земна основа с проблемно строителство
W41	Пристанище Лом – одит на генерални планове и стратегия за развитие	--	Тежък геоложки терен, изграден от лъсови седименти с изявена пропадъчност и стари и активни свлачища по Дунавското крайбрежие и десния бряг на р. Лом. Проблемни строителни условия.
W47	Пристанище Русе – одит на генерални планове и стратегия за развитие	-	Теренът е изграден от лъсови седименти с възможности за пропадане при овлажняване и допълнително натоварване.
A09	Летище София	0	Песъчливо-глинести неогенни отложения. Сеизмично активен район над VII степен по скалата на Медведев.
IM01	Пловдив – интермодален терминал	0	Теренът е върху песъчливо-глинести алувиални отложения на места със заблатявания. Могат да възникнат проблеми със подземните води – наводнения и слягания. Сеизмично активен район над VII степен по Медведев.
IM02	Русе – интермодален терминал	-	Теренът е изграден от лъсови седименти с възможности за пропадане при овлажняване и допълнително натоварване. Възможност от замърсяване на плитките ненапорни подземни води в речните тераси или карстови терени, при занижен контрол по време на строителството или при аварийни разливи по време на експлоатация.

Земни и почви

№	Проект	Оценка	Коментар
H08	АМ Тракия Ст. Загора - Карнобат	0	Промяна на предназначението на земеделска земя за неземеделски нужди. Проблеми с възникване на ерозионни процеси в сервитута при не изпълнена рекултивация. При експлоатация – непредвидено замърсяване с нефтопродукти и вредни вещества при аварии
H10	АМ „Хемус“ София - Яна	0	Промяна на предназначението на земеделска земя за неземеделски нужди. Проблеми с възникване на ерозионни процеси в сервитута при не изпълнена рекултивация. При експлоатация – непредвидено замърсяване с нефтопродукти и вредни вещества при аварии
H11	АМ „Хемус“ Ябланица - Шумен	0	Промяна на предназначението на земеделска земя за неземеделски нужди на високо продуктивни селскостопански земи. Предимно частна собственост на земята. Проблеми с възникване на ерозионни процеси в сервитута при не изпълнена рекултивация. При експлоатация – непредвидено замърсяване с нефтопродукти и вредни вещества при аварии
H12	АМ „Марица“ Чирпан Харманли	0	Промяна на предназначението на земеделска земя за неземеделски нужди на високо продуктивни селскостопански земи. Проблеми с възникване на ерозионни процеси в сервитута при не изпълнена рекултивация. При експлоатация – непредвидено замърсяване с нефтопродукти и вредни вещества при аварии
H13	АМ „Черно море“ Бургас – Приселци	0	Проблеми с възникване на ерозионни процеси в сервитута при не изпълнена рекултивация. При експлоатация – непредвидено замърсяване с нефтопродукти и вредни вещества при аварии

№	Проект	Оценка	Коментар
H14	АМ „Струма“ Долна Диканя - Кулата	0	Промяна на предназначението на земеделска земя за неземеделски нужди на високо продуктивни селскостопански земи. Предимно частна собственост на земята. Проблеми с възникване на ерозионни процеси в сервитута при не изпълнена рекултивация. При експлоатация – непредвидено замърсяване с нефтопродукти и вредни вещества при аварии
H15	Околоръстен път София – Северна дъга	0	Проблеми с възникване на ерозионни процеси в сервитута при не изпълнена рекултивация. При експлоатация – непредвидено замърсяване с нефтопродукти и вредни вещества при аварии
H16	Околоръстен път София – Южна дъга	0	Проблеми с възникване на ерозионни процеси в сервитута при не изпълнена рекултивация. При експлоатация – непредвидено замърсяване с нефтопродукти и вредни вещества при аварии
H17	АМ „Рила“	0	Промяна на предназначението на земеделска земя за неземеделски нужди Проблеми с възникване на ерозионни процеси в сервитута при не изпълнена рекултивация. При експлоатация – непредвидено замърсяване с нефтопродукти и вредни вещества при аварии
H19	Ботевград – Мездра; Обходен път на Враца; Обходен път Монтана; Ружинци - Димово	0	Промяна на предназначението на земеделска земя за неземеделски нужди на високо продуктивни селскостопански земи. Проблеми с възникване на ерозионни процеси в сервитута при не изпълнена рекултивация. При експлоатация – непредвидено замърсяване с нефтопродукти и вредни вещества при аварии
H23b	Русе – В. Търново – Проходът на Републиката - – Нова Загора – Обходен път Димитровград	0	Промяна на предназначението на земеделска земя за неземеделски нужди на високо продуктивни селскостопански земи. Предимно частна собственост на земята Проблеми с възникване на ерозионни процеси в сервитута при не изпълнена рекултивация. При експлоатация – непредвидено замърсяване с нефтопродукти и вредни вещества при аварии
R12	Видин - София	0	Подобряването на линията, подновяване на съществуващите инфраструктурни системи при запазване на двойната електрифицирана ж.п. линия, независимо от увеличаването на интензивността на използването ѝ, няма да има въздействие върху почвите извън сервитута. Непредвидено замърсяване с нефтопродукти и вредни вещества при аварии
R13	София – Пловдив – Бургас	0	Подобряването на линията, подновяване на съществуващите инфраструктурни системи при запазване на двойната електрифицирана ж.п. линия, независимо от увеличаването на интензивността на използването ѝ, няма да има въздействие върху почвите извън сервитута. Непредвидено замърсяване с нефтопродукти и вредни вещества при аварии
R14	София – Перник Радомир – Благоевград – Кулата – границата с Гърция	0	Подобряването на линията, подновяване на съществуващите инфраструктурни системи при запазване на двойната електрифицирана ж.п. линия, независимо от увеличаването на интензивността на използването ѝ, няма да има въздействие върху почвите извън сервитута. Непредвидено замърсяване с нефтопродукти и вредни вещества при аварии
R21	София – Мездра – Горна Оряховица – Варна	0	Подобряването на линията, подновяване на съществуващите инфраструктурни системи при запазване на двойната електрифицирана ж.п. линия, независимо от увеличаването на интензивността на използването ѝ, няма да има въздействие върху почвите извън сервитута. Непредвидено замърсяване с нефтопродукти и вредни вещества при аварии
R23	Русе – Горна Оряховица – Стара Загора	0	Подобряването на линията, подновяване на съществуващите инфраструктурни системи при запазване на двойната електрифицирана ж.п. линия, независимо от увеличаването на интензивността на използването ѝ, няма да има въздействие върху почвите извън сервитута. Непредвидено замърсяване с нефтопродукти и вредни вещества при аварии
W08	Обработване на Течни и твърди отпадъци	?	При ново строителство, може да се засегне част от бреговата ивица, което ще доведе до промяна на почвеното покритие. На този етап не серазглеждат конкретни проекти.
W11	Подобряване на навигацията по р. Дунав	0	Няма отношение към почвите
W13	Зимно укритее за кораби – Фаза 3	0	Няма отношение към почвите

№	Проект	Оценка	Коментар
W14	Пристанище Варна – одит на генерални планове и стратегия за развитие	0	При ново строителство, може да се засегне част от бреговата ивица, което ще доведе до промяна на почвеното покритие. Промислени райони с малка вероятност да се засегнат земеделски земи с висока категория.
W26	Пристанище Бургас – одит на генерални планове и стратегия за развитие	0	При ново строителство, може да се засегне част от бреговата ивица, което ще доведе до промяна на почвеното покритие. Промислени райони с малка вероятност да се засегнат земеделски земи с висока категория.
W41	Пристанище Лом – одит на генерални планове и стратегия за развитие	0	При ново строителство, може да се засегне част от бреговата ивица, което ще доведе до промяна на почвеното покритие. Промислени райони с малка вероятност да се засегнат земеделски земи с висока категория.
W47	Пристанище Русе – одит на генерални планове и стратегия за развитие	0	При ново строителство, може да се засегне част от бреговата ивица, което ще доведе до промяна на почвеното покритие. Промислени райони с малка вероятност да се засегнат земеделски земи с висока категория.
A09	Летище София	0	При усвояване на нов терен - Промяна на предназначението на земеделска земя за неземеделски нужди При експлоатация – непредвидено замърсяване с нефтопродукти и вредни вещества при аварии
IM01	Пловдив – интермодален терминал	?	При усвояване на нов терен - Промяна на предназначението на земеделска земя за неземеделски нужди При експлоатация – непредвидено замърсяване с нефтопродукти и вредни вещества при аварии
IM02	Русе – интермодален терминал	?	При усвояване на нов терен - Промяна на предназначението на земеделска земя за неземеделски нужди При експлоатация – непредвидено замърсяване с нефтопродукти и вредни вещества при аварии

Ландшафт

№	Проект	Оценка	Коментар
N08	AM Тракия Ст. Загора - Карнобат	0	<i>Попада в Междупланинска зонална област на южнобългарските низини и ниски планини;</i> - <i>Горнотракийска подобласт с райони: Сливенско-Стралджански, Среднотунджански.</i> Клас - Междупланински равнинно-низинни ландшафти; Тип - Ландшафти на субсредиземноморските ливадно-степни и лесо-ливадно-степни междупланински низини; Клас - Междупланински равнинно-низинни ландшафти; Тип - Ландшафти на субсредиземноморските ливадно-степни и лесо-ливадно-степни междупланински низини; - <i>Бакаджишко-Хисарска подобласт с район Хисарски</i> Клас - Планински ландшафти; Тип - Ландшафти на умереновлажните планински гори; При подходящо проектиране се редуцира влиянието на фрагментацията във визуалния обхват на съоръжението.
N10	AM „Хемус“ София - Яна	0	<i>Попада в Южнобългарска планинско-котловинна област; Витошко-Ихтиманска подобласт; Район: Софийски</i> Клас - Котловинни ландшафти; Тип - Ландшафти на умереноконтиненталните ливадно-степни и лесо-ливадно-степни котловинни дъна; Подтип - Ландшафти на ливадно-степните предимно равни дъна на междупланинските котловини; Група - Ландшафти на ливадно-степните дъна на междупланинските котловини върху неспоени кватернерни наслаги с висока степен на земеделско усвояване Клас Планински ландшафти; Тип - Ландшафти на умереновлажните планински гори; Подтип - Ландшафти на среднопланинските широколистни гори и вторични ливади; Група - Ландшафти на среднопланинските широколистни гори върху варовикови скали Урбанизиран район с незначително влияние върху визуалния обхват при изграждане на съоръжението.
N11	AM „Хемус“ Ябланица - Шумен	0	<i>Попада в Севернобългарска зонална област на Дунавската равнина. Преминава през три подобласти:</i> <i>Южна Дунавскоравнинна подобласт; Райони: Витско-Тученишки, Средноосъмски, Росишко-Янтрениски</i>

№	Проект	Оценка	Коментар
			<p>Клас - Равнинни ландшафти; Тип - Ландшафти на умереноконтиненталните гористи плата и възвишения в равнините; Подтип - Ландшафти на гористите хълмове; Група - Ландшафти на гористите хълмове върху варовикови скали</p> <p>Клас - Равнинни ландшафти; Тип - Ландшафти на открития (гол) карст в умереноконтиненталните равнини (разпространени фрагментално); Подтип - Ландшафти на равнинния открит карст в лесостепната зона; Група - Ландшафти на открития карст в седиментни карбонатни скали с карни повърхнини; Група - Ландшафти на открития карст по склоновете на каньоновидните долини, пресичащи равнини от седиментни карбонатни скали</p> <p><i>Поповско-Шуменско-Франгенска подобласт; Райони: Банинско-Калакошки, Белилоомско-Самуиловски, Шуменски</i></p> <p>Клас - Котловинни ландшафти; Тип - Ландшафти на умереноконтиненталните ливадно-степни и лесо-ливадно-степни котловинни дъна; Подтип - Ландшафти на ливадно-степните хълмисти дъна на вътрешнопланинските котловини; Група - Ландшафти на ливадно-степните хълмисти дъна на вътрешнопланинските котловини с неспоени кватернерни наслаги и с висока степен на земеделско усвояване</p> <p><i>Старопланинска област; Централностаропланинска подобласт; Райони: Васильовско-Ловешки</i></p> <p>Клас - Планински ландшафти; Тип - Ландшафти на субсредиземноморските нископланински гори; Подтип - Ландшафти на нископланинските долинни лонгозни (псевдолианни) гори; Група - Ландшафти на нископланинските лонгозни гори върху делувиялни наслаги</p> <p>При подходящо проектиране се редуцират последиците от фрагментацията във визуалния обхват на съоръжението.</p>
Н12	АМ „Марица“ Чирпан Харманли	0	<p><i>Попада в Междупланинска зонална област на южнобългарските низини и ниски планини; Горнотракийска подобласт; Райони: Тополнишко-Маришки, Хасковски</i></p> <p>Клас - Междупланински равнинно-низинни ландшафти; Тип - Ландшафти на субсредиземноморските ливадно-степни и лесо-ливадно-степни междупланински низини; Подтип - Ландшафти на ливадно-степни и лесо-ливадно-степни междупланински низини; Група - Ландшафти на ливадно-степните междупланински низини върху неспоени кватернерни наслаги с висока степен на земеделско усвояване</p> <p>Група - Ландшафти на ливадно-степните междупланински низини с плиоценски пясъчливо-глинести наслаги и с висока степен на земеделско усвояване</p> <p>При подходящо проектиране се редуцират последиците от фрагментацията във визуалния обхват на съоръжението.</p>
Н13	АМ „Черно море“ Бургас – Приселци	0	<p><i>Попада в Севернобългарска зонална област на Дунавската равнина; Поповско-Шуменско-Франгенска подобласт; Райони: Девненско-Варненски</i></p> <p>Клас - котловинни ландшафти; Тип - Ландшафти на умереноконтиненталните ливадно-степни и лесо-ливадно-степни котловинни дъна; Подтип - Ландшафти на ливадно-степните предимно равни дъна на междупланинските котловини; Група - Ландшафти на ливадно-степните дъна на междупланинските котловини с палеогенни и неогенни пясъчливо-глинести наслаги и с висока степен на земеделско усвояване</p> <p><i>Старопланинска област; Приморско-Старопланинска подобласт; Райони: Авренски, Долнокамчийски, Двойнишко-еминенски, Терзийско-Айтоски</i></p> <p>Клас - Планински ландшафти; Тип - Ландшафти на умереновлажните планински гори; Подтип - Ландшафти на среднопланинските широколистни гори и вторични ливади; Група - Ландшафти на среднопланинските широколистни гори върху масивни и метаморфни скали; Група - Ландшафти на среднопланинските широколистни гори върху варовикови скали</p> <p>Клас - Планински ландшафти; Тип - Ландшафти на умереновлажните планински гори; Подтип - Ландшафти на среднопланинските иглолистно-широколистни гори; Група - Ландшафти на среднопланинските иглолистно-широколистни гори върху безкарбонатни седиментни скали; Група - Ландшафти на среднопланинските иглолистно-широколистни гори върху масивни и метаморфни скали</p> <p><i>Междупланинска зонална област на южнобългарските низини и ниски планини; Бургаско-Айтоска подобласт; Райони: Бургаски, Хаджийско-Ахелойски</i></p> <p>Клас - Междупланински равнинно-низинни ландшафти; Тип - Ландшафти на субсредиземноморските ливадно-степни и лесо-ливадно-степни междупланински низини; Подтип - Ландшафти на ливадно-степни и лесо-ливадно-степни междупланински низини; Група - Ландшафти на ливадно-степните междупланински низини върху неспоени кватернерни наслаги с висока степен на земеделско усвояване</p> <p>Клас - Междупланински равнинно-низинни ландшафти; Тип - Ландшафти на субсредиземноморските ливадно-степни и лесо-ливадно-степни междупланински низини; Подтип - Ландшафти на ливадно-степни и лесо-ливадно-степни междупланински низини; Група - Ландшафти на ливадно-степните междупланински низини с плиоценски пясъчливо-глинести наслаги и с висока степен на земеделско усвояване</p> <p>Клас - Планински ландшафти; Тип - Ландшафти на умереновлажните планински гори; Подтип - Ландшафти на нископланинските ксерофитнохрастови гори; Група - Ландшафти на нископланинските ксерофитнохрастови гори върху андезити и</p>

№	Проект	Оценка	Коментар
			риолити със сравнително малка степен на земеделско усвояване; Група - Ландшафти на нископланинските ксерофитнохрастови гори върху мезозойски и палеогенни глинесто-песъчливи наслаги със сравнително малка степен на земеделско усвояване При подходящо проектиране се редуцират последиците от фрагментацията във визуалния обхват на съоръжението.
H14	АМ „Струма“ Долна Диканя - Кулата	0	<i>Попада в Южнобългарска-планинско котловинна област; Краищенска подобласт; Райони: Любашко-Верилски, Милевско-Коняески</i> Клас - Котловинни ландшафти; Тип - Ландшафти на умереноконтиненталните ливадно-степни и лесо-ливадно-степни котловинни дъна; Подтип - Ландшафти на ливадно-степните предимно равни дъна на междупланинските котловини; Група - Ландшафти на ливадно-степните дъна на междупланинските котловини върху неспоени наслаги с висока степен на земеделско усвояване; Група - Ландшафти на ливадно-степните дъна на междупланинските котловини с палеогенни и неогенни песъчливо-глинести наслаги и с висока степен на земеделско усвояване Клас - Планински ландшафти; Тип - Ландшафти на умереновлажните планински гори; Подтип - Ландшафти на среднопланинските широколистни гори и вторични ливади; Група - Ландшафти на среднопланинските широколистни гори върху без карбонатни седиментни скали <i>Осоговско-Среднострумска подобласт; Райони: Малешевски</i> Клас - котловинни ландшафти; Тип - Ландшафти на субсредиземноморските ливадно-степни и лесо-ливадно-степни котловинни дъна; Подтип - Ландшафти на ливадно-степните предимно равни дъна на междупланинските котловини; Група - Ландшафти на ливадно-степните дъна на междупланинските котловини с неспоени кватернерни наслаги и с висока степен на земеделско усвояване. Клас - Планински ландшафти; Тип - Ландшафти на умереновлажните планински гори; Подтип - Ландшафти на среднопланинските широколистни гори и вторични ливади; Група - Ландшафти на среднопланинските широколистни гори върху масивни и метаморфни скали <i>Южнострумска подобласт; Райони: Кочериново-Симитлийски, Струмешнишко-Струмски</i> Клас - Планински ландшафти; Тип - Ландшафти на умереновлажните планински гори; Подтип - Ландшафти на нископланинските ксерофитнохрастови гори; Група - Ландшафти на нископланинските ксерофитнохрастови гори върху метаморфни скали със сравнителна малка степен на земеделско усвояване При подходящо проектиране се редуцират последиците от фрагментацията във визуалния обхват на съоръжението.
H15	Околоръс тен път София – Северна дъга	0	<i>Попада в Южнобългарска планинско-котловинна област; Витошко-Ихтиманска подобласт; Райони: Софийски</i> Клас - Котловинни ландшафти; Тип - Ландшафти на умереноконтиненталните ливадно-степни и лесо-ливадно-степни котловинни дъна; Подтип - Ландшафти на ливадно-степните предимно равни дъна на междупланинските котловини; Група - Ландшафти на ливадно-степните дъна на междупланинските котловини върху неспоени кватернерни наслаги с висока степен на земеделско усвояване Клас Планински ландшафти; Тип - Ландшафти на умереновлажните планински гори; Подтип - Ландшафти на среднопланинските широколистни гори и вторични ливади; Група - Ландшафти на среднопланинските широколистни гори върху варовикови скали Урбанизиран район с незначително влияние върху визуалния обхват при изграждане на съоръжението.
H16	Околоръс тен път София – Южна дъга	0	<i>Попада в Южнобългарска планинско-котловинна област; Витошко-Ихтиманска подобласт; Райони: Софийски, Витошки, Планински</i> Клас - Котловинни ландшафти; Тип - Ландшафти на умереноконтиненталните ливадно-степни и лесо-ливадно-степни котловинни дъна; Подтип - Ландшафти на ливадно-степните предимно равни дъна на междупланинските котловини; Група - Ландшафти на ливадно-степните дъна на междупланинските котловини върху неспоени кватернерни наслаги с висока степен на земеделско усвояване Клас Планински ландшафти; Тип - Ландшафти на умереновлажните планински гори; Подтип - Ландшафти на среднопланинските широколистни гори и вторични ливади; Група - Ландшафти на среднопланинските широколистни гори върху варовикови скали Урбанизиран район с незначително влияние върху визуалния обхват при изграждане на съоръжението.
H17	АМ „Рила“	0	<i>Попада в Южнобългарска планинско-котловинна област; Витошко-Ихтиманска подобласт; Райони: Софийски, Витошки, Планински,</i> Клас - Котловинни ландшафти; Тип - Ландшафти на умереноконтиненталните ливадно-степни и лесо-ливадно-степни котловинни дъна; Подтип - Ландшафти на ливадно-степните предимно равни дъна на междупланинските котловини; Група - Ландшафти на ливадно-степните дъна на междупланинските котловини върху неспоени кватернерни наслаги с висока степен на земеделско усвояване Клас - Планински ландшафти; Тип- Ландшафти на умереновлажните планински гори; Подтип - Ландшафти на среднопланинските широколистни гори и вторични ливади; Група - Ландшафти на среднопланинските широколистни гори върху

№	Проект	Оценка	Коментар
			<p>варовикови скали <i>Крайщненска подобласт; Район: Милевско-Коняевски</i> Клас - Котловинни ландшафти; Тип - Ландшафти на умереноконтиненталните ливадно-степни и лесо-ливадно-степни котловинни дъна; Подтип - Ландшафти на ливадно-степните предимно равни дъна на междупланинските котловини; Група - Ландшафти на ливадностепните дъна на междупланинските котловини върху неспоени кватернерни наслаги с висока степен на земеделско усвояване; Група - Ландшафти на ливадно-степните дъна на междупланинските котловини с палеогенни и неогенни песъчливо-глинести наслаги и с висока степен на земеделско усвояване Клас - Планински ландшафти; Тип- Ландшафти на умереновлажните планински гори; Подтип - Ландшафти на среднопланинските широколистни гори и вторични ливади; Група - Ландшафти на среднопланинските широколистни гори върху безкарбонатни седиментни скали <i>Осоговско-Среднострумска подобласт; Район: Средноджермански,</i> Клас - Котловинни ландшафти; Тип - Ландшафти на субсредиземноморските ливадно-степни и лесо-ливадно-степни котловинни дъна; Подтип - Ландшафти на ливадно-степните предимно равни дъна на междупланинските котловини; Група - Ландшафти на ливадно-степните дъна на междупланинските котловини с неспоени кватернерни наслаги и с висока степен на земеделско усвояване Клас - Планински ландшафти; Тип- Ландшафти на умереновлажните планински гори; Подтип - Ландшафти на среднопланинските широколистни гори и вторични ливади; Група - Ландшафти на среднопланинските широколистни гори върху масивни и метаморфни скали При подходящо проектиране се редуцират последиците от фрагментацията във визуалния обхват на съоръжението</p>
Н19	Ботевград – Мездра; Обходен път на Враца; Обходен път Монтана; Ружинци - Димово	0	<p><i>Старопланинска област; Западностаропланинска подобласт; Райони: на границата на Чипровско-Берковски и Понорско-Врачански,</i> Клас - Планински ландшафти; Тип- Ландшафти на умереновлажните планински гори; Подтип - Ландшафти на среднопланинските широколистни гори и вторични ливади; Група - Ландшафти на среднопланинските широколистни гори върху варовикови скали <i>Старопланинска област; Западностаропланинска подобласт; Райони: Белоградчишко-Веслецки</i> Клас - Планински ландшафти; Тип- Ландшафти на умереновлажните планински гори; Подтип - Ландшафти на среднопланинските широколистни гори и вторични ливади; Група - Ландшафти на среднопланинските широколистни гори върху варовикови скали <i>Севернобългарска зонална област на Дунавската равнина; Южна Дунавскоравнинна подобласт; Райони: Бачийско-Арчарски</i> Клас - Равнинни ландшафти; Тип - Ландшафти на умереноконтиненталните степни, ливадно-степни и лесостепни равнини; Подтип - Ландшафти на лесостепните равнини; Група - Ландшафти на лесостепните равнини на лъсови скали с висока степен на земеделско усвояване Клас - Равнинни ландшафти; Тип - Ландшафти на умереноконтиненталните степни, ливадно-степни и лесостепни равнини; Подтип - Ландшафти на лесостепните равнини; Група - Ландшафти на лесостепните равнини върху варовикови скали със средна степен на земеделско усвояване Урбанизиран район с незначително влияние върху визуалния обхват при изграждане на съоръжението.</p>
Н23б	Русе – В. Търново – Проходът на Републиката – Нова Загора – Обходен път Димитровград	0	<p><i>Севернобългарска зонална област на Дунавската равнина; Северна Дунавскоравнинна подобласт; Район: Бръшлянски</i> Клас - Равнинни ландшафти; Тип - Ландшафти на умереноконтиненталните степни, ливадно-степни и лесостепни равнини; Подтип - Ландшафти на лесостепните равнини; Група - Ландшафти на лесостепните равнини върху варовикови скали със средна степен на земеделско усвояване <i>Поповско-Шуменско-Франгенска подобласт; Райони: Банинско-Калакошки</i> Клас - Равнинни ландшафти; Тип - Ландшафти на умереноконтиненталните степни, ливадно-степни и лесостепни равнини; Подтип - Ландшафти на умереноконтиненталните степни, ливадно-степни и лесостепни равнини; Подтип - Ландшафти на черnozемните ливадно-степни равнини; Група - Ландшафти на черnozемните ливадно-степни равнини на лъсови скали с висока степен на земеделско усвояване Клас - Равнинни ландшафти; Тип - Ландшафти на умереноконтиненталните степни, ливадно-степни и лесостепни равнини; Подтип - Ландшафти на лесостепните равнини; Група - Ландшафти на лесостепните равнини върху варовикови скали със средна степен на земеделско усвояване Клас - Равнинни ландшафти; Тип - Ландшафти на умереноконтиненталните гористи плата и възвишения в равнините; Подтип - Ландшафти на равнинния открит карст в лесостепната зона; Група - Ландшафти на открития карст по склоновете на каньоновидните долини, пресичащи равнини от седиментни карбонатни скали.<i>Старопланинска област; Централнопланинска подобласт; Райони; Централноводоразделен, Търновски, Еленски</i></p>

№	Проект	Оценка	Коментар
			<p>Клас - Планински ландшафти; Тип- Ландшафти на умереновлажните планински гори; Подтип - Ландшафти на нископланинските долинни лонгозни (псевдолианни) гори; Група - Ландшафти на нископланинските лонгозни гори върху делувиални наслаги</p> <p>Клас-Планински ландшафти; Тип- Ландшафти на умереновлажните планински гори; Подтип - Ландшафти на нископланинските субколхидски гори; Група - Ландшафти на нископланинските субколхидски гори върху мезозойски седиментни скали</p> <p>Клас-Планински ландшафти; Тип- Ландшафти на умереновлажните планински гори; Подтип - Ландшафти на нископланинските субколхидски гори; Група - Ландшафти на нископланинските субколхидски гори върху неспоени кватернерни наслаги</p> <p><i>Междупланинска зонална област на южнобългарските низини и ниски планини; Горнотракийска подобласт; Райони: Сливенско-Стралджански, Среднотунджански, Зайчверъшки</i></p> <p>Клас - Междупланински равнинно-низинни ландшафти; Тип - Ландшафти на субсредиземноморските ливадно-степни и лесо-ливадно-степни междупланински низини; Подтип - Ландшафти на ливадно-степни и лесо-ливадно-степни междупланински низини; Група - Ландшафти на ливадно-степните междупланински низини върху неспоени кватернерни наслаги с висока степен на земеделско усвояване</p> <p>Клас - Междупланински равнинно-низинни ландшафти; Тип - Ландшафти на субсредиземноморските ливадно-степни и лесо-ливадно-степни междупланински низини; Подтип - Ландшафти на ливадно-степни и лесо-ливадно-степни междупланински низини; Група - Ландшафти на ливадно-степните междупланински низини с плиоценски песъчливо-глинести наслаги и с висока степен на земеделско усвояване</p> <p>При подходящо проектиране се редуцират последиците от фрагментацията във визуалния обхват на съоръжението</p> <p>При Димитровград - урбанизиран район с незначително влияние върху визуалния обхват при изграждане на съоръжението.</p>
R12	Видин - София	0	<p><i>Севернобългарска зонална област на Дунавската равнина; Дунавскоравнинна подобласт с район Видински</i></p> <p><i>Южна Дунавскоравнинна подобласт; Райони: Бачийско-Арчарски, Ломско-Цибришки, Лютенско-Боровански</i></p> <p>Клас - Равнинни ландшафти; Тип - Ландшафти на умереноконтиненталните степни, ливадно-степни и лесостепни равнини; Подтип - Ландшафти на лесостепните равнини; Група - Ландшафти на лесостепните равнини на лъсови скали с висока степен на земеделско усвояване; Група - Ландшафти на лесостепните равнини върху варовикови скали със средна степен на земеделско усвояване</p> <p><i>Старопланинска област; Западностаропланинска подобласт; Райони: Белоградчишко-Веслецки, Чипровско-Берковски и Понорско-Врачански,</i></p> <p>Клас - Планински ландшафти; Тип- Ландшафти на умереновлажните планински гори; Подтип - Ландшафти на среднопланинските широколистни гори и вторични ливади; Група - Ландшафти на среднопланинските широколистни гори върху варовикови скали</p> <p><i>Южнобългарска планинско-котловинна област; Витошко-Ихтиманска подобласт; Райони: Софийски</i></p> <p>Клас - Котловинни ландшафти; Тип - Ландшафти на умереноконтиненталните ливадно-степни и лесо-ливадно-степни котловинни дъна; Подтип - Ландшафти на ливадно-степните предимно равни дъна на междупланинските котловини; Група - Ландшафти на ливадно-степните дъна на междупланинските котловини върху неспоени кватернерни наслаги с висока степен на земеделско усвояване</p> <p>Клас Планински ландшафти; Тип - Ландшафти на умереновлажните планински гори; Подтип - Ландшафти на среднопланинските широколистни гори и вторични ливади; Група - Ландшафти на среднопланинските широколистни гори върху варовикови скали</p> <p>При подходящо проектиране се редуцират последиците от фрагментацията във визуалния обхват на съоръжението</p>
R13	София – Пловдив – Бургас	0	<p><i>Южнобългарска планинско-котловинна област; Витошко-Ихтиманска подобласт; Райони: Софийски, Лозенско-Еледжишки</i></p> <p>Клас - Котловинни ландшафти; Тип - Ландшафти на умереноконтиненталните ливадно-степни и лесо-ливадно-степни котловинни дъна; Подтип - Ландшафти на ливадно-степните предимно равни дъна на междупланинските котловини; Група - Ландшафти на ливадно-степните дъна на междупланинските котловини върху неспоени кватернерни наслаги с висока степен на земеделско усвояване</p> <p>Клас Планински ландшафти; Тип - Ландшафти на умереновлажните планински гори; Подтип - Ландшафти на среднопланинските широколистни гори и вторични ливади; Група - Ландшафти на среднопланинските широколистни гори върху варовикови скали</p> <p><i>Междупланинска зонална област на южнобългарските низини и ниски планини; Горнотракийска подобласт; Райони: Тополнишко-Маришки, Хасковски, Сютлийско-Сазлийски; Среднотунджански</i></p>

№	Проект	Оценка	Коментар
			<p>Клас - Междупланински равнинно-низинни ландшафти; Тип - Ландшафти на субсредиземноморските ливадно-степни и лесо-ливадно-степни междупланински низини; Подтип - Ландшафти на ливадно-степни и лесо-ливадно-степни междупланински низини; Група - Ландшафти на ливадно-степните междупланински низини върху неспоени кватернерни наслаги с висока степен на земеделско усвояване</p> <p>Клас - Междупланински равнинно-низинни ландшафти; Тип - Ландшафти на субсредиземноморските ливадно-степни и лесо-ливадно-степни междупланински низини; Подтип - Ландшафти на ливадно-степни и лесо-ливадно-степни междупланински низини; Група - Ландшафти на ливадно-степните междупланински низини с плиоценски песъчливо-глинести наслаги и с висока степен на земеделско усвояване</p> <p><i>Бакаджишко -Хисарска подобласт с район Бакаджишко-Каратепенски, Хисарски</i></p> <p>Клас - Планински ландшафти; Тип - Ландшафти на умереновлажните планински гори; Подтип - Ландшафти на нископланинските ксерофитнохрастови гори; Група - Ландшафти на нископланинските ксерофитнохрастови гори върху андезити и риолити със сравнително малка степен на земеделско усвояване</p> <p><i>Междупланинска зонална област на южнобългарските низини и ниски планини; Бургаско-Айтоска подобласт; Райони: Айтоски, Бургаски,</i></p> <p>Клас - Междупланински равнинно-низинни ландшафти; Тип - Ландшафти на субсредиземноморските ливадно-степни и лесо-ливадно-степни междупланински низини; Подтип - Ландшафти на ливадно-степни и лесо-ливадно-степни междупланински низини; Група - Ландшафти на ливадно-степните междупланински низини върху неспоени кватернерни наслаги с висока степен на земеделско усвояване</p> <p>Клас - Планински ландшафти; Тип - Ландшафти на умереновлажните планински гори; Подтип - Ландшафти на нископланинските субколхидски гори; Група - Ландшафти на нископланинските субколхидски гори върху мезозойски седиментни скали</p> <p>При подходящо проектиране се редуцират последиците от фрагментацията във визуалния обхват на съоръжението</p>
R14	София – Перник Радомир – Благоевград – Кулата – границата с Гърция	0	<p><i>Южнобългарска планинско-котловинна област; Витошко-Ихтиманска подобласт; Райони: Софийски</i></p> <p>Клас - Котловинни ландшафти; Тип - Ландшафти на умереноконтиненталните ливадно-степни и лесо-ливадно-степни котловинни дъна; Подтип - Ландшафти на ливадно-степните предимно равни дъна на междупланинските котловини; Група - Ландшафти на ливадно-степните дъна на междупланинските котловини върху неспоени кватернерни наслаги с висока степен на земеделско усвояване</p> <p>Клас Планински ландшафти; Тип - Ландшафти на умереновлажните планински гори; Подтип - Ландшафти на среднопланинските широколистни гори и вторични ливади; Група - Ландшафти на среднопланинските широколистни гори върху варовикови скали</p> <p><i>Южнобългарска-планинско котловинна област; Краищенска подобласт; Райони: Любашко-Верилски,Брезнишко-Пернишки,Радомирски, Милевско-Коняески</i></p> <p>Клас - Котловинни ландшафти; Тип - Ландшафти на умереноконтиненталните ливадно-степни и лесо-ливадно-степни котловинни дъна; Подтип - Ландшафти на ливадно-степните предимно равни дъна на междупланинските котловини; Група - Ландшафти на ливадно-степните дъна на междупланинските котловини върху неспоени наслаги с висока степен на земеделско усвояване; Група - Ландшафти на ливадно-степните дъна на междупланинските котловини с палеогенни и неогенни песъчливо-глинести наслаги и с висока степен на земеделско усвояване</p> <p>Клас - Планински ландшафти; Тип - Ландшафти на умереновлажните планински гори; Подтип - Ландшафти на среднопланинските широколистни гори и вторични ливади; Група - Ландшафти на среднопланинските широколистни гори върху без карбонатни седиментни скали</p> <p>Ландшафтите съвпадат с Н14 от Долна Диканя – Кулата</p> <p>При подходящо проектиране се редуцират последиците от фрагментацията във визуалния обхват на съоръжението</p>
R21	София – Мездра – Горна Оряховица – Варна	0	<p><i>Южнобългарска планинско-котловинна област; Витошко-Ихтиманска подобласт; Райони: Софийски</i></p> <p>Клас - Котловинни ландшафти; Тип - Ландшафти на умереноконтиненталните ливадно-степни и лесо-ливадно-степни котловинни дъна; Подтип - Ландшафти на ливадно-степните предимно равни дъна на междупланинските котловини; Група - Ландшафти на ливадно-степните дъна на междупланинските котловини върху неспоени кватернерни наслаги с висока степен на земеделско усвояване</p> <p>Клас Планински ландшафти; Тип - Ландшафти на умереновлажните планински гори; Подтип - Ландшафти на среднопланинските широколистни гори и вторични ливади; Група - Ландшафти на среднопланинските широколистни гори върху варовикови скали</p> <p><i>Старопланинска област; Западностаропланинска подобласт; район Белградчишко-Веслецки, Искърски</i></p>

№	Проект	Оценка	Коментар
			<p>Клас - Планински ландшафти; Тип- Ландшафти на умереновлажните планински гори; Подтип - Ландшафти на среднопланинските широколистни гори и вторични ливади; Група - Ландшафти на среднопланинските широколистни гори върху варовикови скали</p> <p><i>Севернобългарска зонална област на Дунавската равнина; Южнодунавскоравнинна подобласт с район Лютенско-Боровански Витско-Тучунишки, Средноосъмски, Росишко-Янтренски</i></p> <p>Клас - Равнинни ландшафти; Тип - Ландшафти на умереноконтиненталните степни, ливадно-степни и лесостепни равнини; Подтип - Ландшафти на лесостепните равнини; Група - Ландшафти на лесостепните равнини на лъсови скали с висока степен на земеделско усвояване</p> <p>Клас - Равнинни ландшафти; Тип - Ландшафти на умереноконтиненталните степни, ливадно-степни и лесостепни равнини; Подтип - Ландшафти на лесостепните равнини; Група - Ландшафти на лесостепните равнини върху варовикови скали със средна степен на земеделско усвояване</p> <p><i>Поповско-Шуменско-Франгенска подобласт; Райони: Банинско-Калакошки, Белиломско-Самуиловски, Лиляски, Шуменски, Девненско-Варненски</i></p> <p>Клас - Котловинни ландшафти; Тип - Ландшафти на умереноконтиненталните ливадно-степни и лесо-ливадно-степни котловинни дъна; Подтип - Ландшафти на ливадно-степните хълмисти дъна на вътрешнопланинските котловини; Група - Ландшафти на ливадно-степните хълмисти дъна на вътрешнопланинските котловини с неспоени кватернерни наслаги и с висока степен на земеделско усвояване</p> <p>При подходящо проектиране се редуцират последиците от фрагментацията във визуалния обхват на съоръжението</p>
R23	Русе – Горна Оряховица – Стара Загора	0	<p>Ландшафтите съвпадат с Н23а</p> <p><i>Старопланинска област; Централнопланинска подобласт; Райони: Централноводоразделен, Севлиево-Габровски, Търновски, Еленски</i></p> <p>Клас - Планински ландшафти; Тип- Ландшафти на умереновлажните планински гори; Подтип - Ландшафти на нископланинските долини лонгозни (псевдолианни) гори; Група - Ландшафти на нископланинските лонгозни гори върху делувиялни наслаги</p> <p>Клас - Планински ландшафти; Тип- Ландшафти на умереновлажните планински гори; Подтип - Ландшафти на нископланинските субколхидски гори; Група - Ландшафти на нископланинските субколхидски гори върху мезозойски седиментни скали</p> <p>Клас - Планински ландшафти; Тип- Ландшафти на умереновлажните планински гори; Подтип - Ландшафти на нископланинските субколхидски гори; Група - Ландшафти на нископланинските субколхидски гори върху неспоени кватернерни наслаги</p>
W08	Обработка на Течни и твърди отпадъци	0	<p>р. Дунав, Черно море</p> <p>Засягане на Севернобългарска зонална област на Дунавската равнина, долнодунавска подобласт с райони Тимокско-Заторогски, Видински, Орсойско-долнодунавски Златийски, Долноисъкърски, Чернополски, Долновитски, Долноосъмски, Долноянтренски, Бръшлянски, от Южнодобруджанска подобласт - Райони Лудогорски и Силистренски.</p> <p>Клас - Равнинни ландшафти</p>
W11	Подобряване на навигацията по р. Дунав	0	р. Дунав
W13	Зимно укриване на кораби – Фаза 3	0	<p>р. Дунав при гр. Русе</p> <p><i>Севернобългарска зонална област на Дунавската равнина; Северна Дунавскоравнинна подобласт; Район: Бръшлянски</i></p> <p>Клас - Равнинни ландшафти; Тип - Ландшафти на умереноконтиненталните степни, ливадно-степни и лесостепни равнини; Подтип - Ландшафти на лесостепните равнини; Група - Ландшафти на лесостепните равнини върху варовикови скали със средна степен на земеделско усвояване</p> <p>урбанизиран район с незначително влияние върху визуалния обхват при изграждане на съоръжението</p>
W14	Пристанище Варна – одит на генерални планове и стратегия за развитие	0	<p>Черно море</p> <p><i>Севернобългарска зонална област на Дунавската равнина Поповско-Шуменско-Франгенска подобласт; Райони: Девненско-Варненски</i></p> <p>Клас - Котловинни ландшафти; Тип - Ландшафти на умереноконтиненталните ливадно-степни и лесо-ливадно-степни котловинни дъна; Подтип - Ландшафти на ливадно-степните хълмисти дъна на вътрешнопланинските котловини; Група - Ландшафти на ливадно-степните хълмисти дъна на вътрешнопланинските котловини с неспоени кватернерни наслаги и с висока степен на земеделско усвояване</p> <p><i>Старопланинска област Приморско-старопланинска подобласт район Авренски</i></p> <p>Клас - Планински ландшафти; Тип- Ландшафти на умереновлажните планински гори; Подтип - Ландшафти на среднопланинските широколистни гори и вторични</p>

№	Проект	Оценка	Коментар
			ливади; Група - Ландшафти на среднопланинските широколистни гори върху масивни и метаморфни скали
W26	Пристанище Бургас – одит на генерални планове и стратегия за развитие	0	Черно море <i>Междупланинска зонална област на южнобългарските низини и ниски планини; Бургаско-Айтоска подобласт; Район Бургаски,</i> Клас - Междупланински равнинно-низинни ландшафти; Тип - Ландшафти на субсредиземноморските ливадно-степни и лесо-ливадно-степни междупланински низини; Подтип - Ландшафти на ливадно-степни и лесо-ливадно-степни междупланински низини; Група - Ландшафти на ливадно-степните междупланински низини върху неспоени кватернерни наслаги с висока степен на земеделско усвояване Клас - Планински ландшафти; Тип- Ландшафти на умереновлажните планински гори; Подтип - Ландшафти на нископланинските субколхидски гори; Група - Ландшафти на нископланинските субколхидски гори върху мезозойски седиментни скали
W41	Пристанище Лом – одит на генерални планове и стратегия за развитие	0	Дунав <i>Севернобългарска зонална област на Дунавската равнина; Северна Дунавскоравнинна подобласт; Район Орсойско-Долноломски</i> Клас - Равнинни ландшафти; Тип - Ландшафти на умереноконтиненталните степни, ливадно-степни и лесостепни равнини; Подтип - Ландшафти на черноземните ливадно-степни равнини; Група - Ландшафти на черноземните ливадно-степни равнини на лъсови скали с висока степен на земеделско усвояване
W47	Пристанище Русе – одит на генерални планове и стратегия за развитие	0	Р. Дунав Съвпада с Ландшафтите при W13
A09	Летище София	0	Няма отношение <i>Южнобългарска планинско-котловинна област; Витошко-Ихтиманска подобласт; Район: Софийски</i> Клас - Котловинни ландшафти; Тип - Ландшафти на умереноконтиненталните ливадно-степни и лесо-ливадно-степни котловинни дъна; Подтип - Ландшафти на ливадно-степните предимно равни дъна на междупланинските котловини; Група - Ландшафти на ливадно-степните дъна на междупланинските котловини върху неспоени кватернерни наслаги с висока степен на земеделско усвояване Клас Планински ландшафти; Тип - Ландшафти на умереновлажните планински гори; Подтип - Ландшафти на среднопланинските широколистни гори и вторични ливади; Група - Ландшафти на среднопланинските широколистни гори върху варовикови скали урбанизиран район с значително влияние върху визуалния обхват
IM01	Пловдив – интермодален терминал	0	<i>Междупланинска зонална област на южнобългарските низини и ниски планини; Горнотракийска подобласт; Райони: Тополнишко-Маришки,</i> Клас - Междупланински равнинно-низинни ландшафти; Тип - Ландшафти на субсредиземноморските ливадно-степни и лесо-ливадно-степни междупланински низини; Подтип - Ландшафти на ливадно-степни и лесо-ливадно-степни междупланински низини; Група - Ландшафти на ливадно-степните междупланински низини върху неспоени кватернерни наслаги с висока степен на земеделско усвояване Клас - Междупланински равнинно-низинни ландшафти; Тип - Ландшафти на субсредиземноморските ливадно-степни и лесо-ливадно-степни междупланински низини; Подтип - Ландшафти на ливадно-степни и лесо-ливадно-степни междупланински низини; Група - Ландшафти на ливадно-степните междупланински низини с плиоценски пясъчливо-глинести наслаги и с висока степен на земеделско усвояване
IM02	Русе – интермодален терминал	0	Съвпада с Ландшафтите при W13

Биологично разнообразие

Флора

№	Проект	Оценка	Коментар
H08	АМ Тракия Ст. Загора - Карнобат	-	<ul style="list-style-type: none"> - в рамките на процедурата по ОВОС и/или ОС са разгледани и оценени следните възможни въздействия: - пряко унищожаване на тревна и дървесна растителност върху трасето на обекта, вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - намаляване на площта на обработваемата земя и възможността за използването и за селскостопански култури; - изменения във видовия състав на крайпътната растителност поради инвазия на чужди видове или засаждане на такива; - увреждане на растителността в сервитутите поради повишено запрашаване; - Унищожаване или увреждане на характерна крайбрежна растителност в повърхностните водни течения и водоеми. - възможни кумулативни въздействия
H10	АМ „Хемус“ София - Яна	0	<ul style="list-style-type: none"> - в рамките на процедурата по ОВОС и/или ОС са разгледани и оценени следните възможни въздействия: - пряко унищожаване на тревна и дървесна растителност върху трасето на обекта, вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - намаляване на площта на обработваемата земя и възможността за използването и за селскостопански култури; - изменения във видовия състав на крайпътната растителност поради инвазия на чужди видове или засаждане на такива; - увреждане на растителността в сервитутите поради повишено запрашаване; - Унищожаване или увреждане на характерна крайбрежна растителност в повърхностните водни течения и водоеми. - възможни кумулативни въздействия
H11	АМ „Хемус“ Ябланица - Шумен	-	<ul style="list-style-type: none"> - в рамките на процедурата по ОВОС и/или ОС са разгледани и оценени следните възможни въздействия: - пряко унищожаване на тревна и дървесна растителност върху трасето на обекта, вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - намаляване на площта на обработваемата земя и възможността за използването и за селскостопански култури; - изменения във видовия състав на крайпътната растителност поради инвазия на чужди видове или засаждане на такива; - увреждане на растителността в сервитутите поради повишено запрашаване; - Унищожаване или увреждане на характерна крайбрежна растителност в повърхностните водни течения и водоеми. - възможни кумулативни въздействия
H12	АМ „Марица“ Чирпан Харманли	-	<ul style="list-style-type: none"> - в рамките на процедурата по ОВОС и/или ОС са/ще бъдат разгледани и оценени следните възможни въздействия: - пряко унищожаване на тревна и дървесна растителност върху трасето на обекта, вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - намаляване на площта на обработваемата земя и възможността за използването и за селскостопански култури; - изменения във видовия състав на крайпътната растителност поради инвазия на чужди видове или засаждане на такива; - увреждане на растителността в сервитутите поради повишено запрашаване; - Унищожаване или увреждане на характерна крайбрежна растителност в повърхностните водни течения и водоеми. - възможни кумулативни въздействия

№	Проект	Оценка	Коментар
H13	АМ „Черно море” Бургас – Приселци	-	<ul style="list-style-type: none"> - в рамките на процедурата по ОВОС и ОС ще бъдат разгледани и оценени следните възможни въздействия: - пряко унищожаване на тревна и дървесна растителност върху трасето на обекта, вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - намаляване на площта на обработваемата земя и възможността за използването и за селскостопански култури; - изменения във видовия състав на крайпътната растителност поради инвазия на чужди видове или засаждане на такива; - увреждане на растителността в сервитутите поради повишено запрашаване; - Унищожаване или увреждане на характерна крайбрежна растителност в повърхностните водни течения и водоеми. - възможни кумулативни въздействия - изменения във видовия състав на зелените
H14	АМ „Струма” Долна Диканя - Кулата	-	<ul style="list-style-type: none"> - в рамките на процедурата по ОВОС и/или ОС са разгледани и оценени следните възможни въздействия: - пряко унищожаване на тревна и дървесна растителност върху трасето на обекта, вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - намаляване на площта на обработваемата земя и възможността за използването и за селскостопански култури; - изменения във видовия състав на крайпътната растителност поради инвазия на чужди видове или засаждане на такива; - увреждане на растителността в сервитутите поради повишено запрашаване; - Унищожаване или увреждане на характерна крайбрежна растителност в повърхностните водни течения и водоеми. - възможни кумулативни въздействия
H15	Околоръстен път София – Северна дъга	0	<ul style="list-style-type: none"> - в рамките на процедурата по ОВОС са разгледани и оценени следните възможни въздействия: - пряко унищожаване на тревна и дървесна растителност върху трасето на обекта, вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - намаляване на площта на обработваемата земя и възможността за използването и за селскостопански култури; - изменения във видовия състав на крайпътната растителност поради инвазия на чужди видове или засаждане на такива; - увреждане на растителността в сервитутите поради повишено запрашаване; - Унищожаване или увреждане на характерна крайбрежна растителност в повърхностните водни течения и водоеми. - възможни кумулативни въздействия
H16	Околоръстен път София – Южна дъга	0	<ul style="list-style-type: none"> - в рамките на процедурата по ОВОС са разгледани и оценени следните възможни въздействия: - пряко унищожаване на тревна и дървесна растителност върху трасето на обекта, вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - намаляване на площта на обработваемата земя и възможността за използването и за селскостопански култури; - изменения във видовия състав на крайпътната растителност поради инвазия на чужди видове или засаждане на такива; - увреждане на растителността в сервитутите поради повишено запрашаване; - Унищожаване или увреждане на характерна крайбрежна растителност в повърхностните водни течения и водоеми. - възможни кумулативни въздействия
H17	АМ „Рила”	-	<ul style="list-style-type: none"> При стартиране на процедурата по ОВОС и ОС ще бъдат разгледани и оценени следните възможни въздействия: - пряко унищожаване на тревна и дървесна растителност върху трасето на обекта, вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - намаляване на площта на обработваемата земя и възможността за използването и за селскостопански култури; - изменения във видовия състав на крайпътната растителност поради инвазия на чужди видове или засаждане на такива; - увреждане на растителността в сервитутите поради повишено запрашаване; - Унищожаване или увреждане на характерна крайбрежна растителност в повърхностните водни течения и водоеми. - възможни кумулативни въздействия в рамките на процедурата по ОВОС и ОС са разгледани и оценени

№	Проект	Оценка	Коментар
			<p>следните възможни въздействия:</p> <ul style="list-style-type: none"> - пряко унищожаване на тревна и дървесна растителност върху трасето на обекта, вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - намаляване на площта на обработваемата земя и възможността за използването и за селскостопански култури; - изменения във видовия състав на зелените
H19	Ботевград – Мездра; Обходен път на Враца; Обходен път Монтана; Ружинци - Димово	-	<ul style="list-style-type: none"> - в рамките на процедурата по ОВОС и ОС са разгледани и оценени следните възможни въздействия: - пряко унищожаване на тревна и дървесна растителност върху трасето на обекта, вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - намаляване на площта на обработваемата земя и възможността за използването и за селскостопански култури; - изменения във видовия състав на крайпътната растителност поради инвазия на чужди видове или засаждане на такива; - увреждане на растителността в сервитутите поради повишено запрашаване; - Унищожаване или увреждане на характерна крайбрежна растителност в повърхностните водни течения и водоеми. - възможни кумулативни въздействия
H23b	Русе – В. Търново – Проходът на Републиката - – Нова Загора – Обходен път Димитровград	-	<ul style="list-style-type: none"> - в рамките на процедурата по ОВОС и ОС са и ще бъдат разгледани и оценени следните възможни въздействия: - пряко унищожаване на тревна и дървесна растителност върху трасето на обекта, вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - намаляване на площта на обработваемата земя и възможността за използването и за селскостопански култури; - изменения във видовия състав на крайпътната растителност поради инвазия на чужди видове или засаждане на такива; - увреждане на растителността в сервитутите поради повишено запрашаване; - Унищожаване или увреждане на характерна крайбрежна растителност в повърхностните водни течения и водоеми. - възможни кумулативни въздействия
R12	Видин - София	-	<ul style="list-style-type: none"> - в рамките на процедурата по ОВОС и ОС ще бъдат разгледани и оценени следните възможни въздействия: - пряко унищожаване на тревна и дървесна растителност върху трасето на обекта, вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - намаляване на площта на обработваемата земя и възможността за използването и за селскостопански култури; - изменения във видовия състав на крайпътната растителност поради инвазия на чужди видове или засаждане на такива; - увреждане на растителността в сервитутите поради повишено запрашаване; - Унищожаване или увреждане на характерна крайбрежна растителност в повърхностните водни течения и водоеми. - възможни кумулативни въздействия
R13	София – Пловдив – Бургас	-	<ul style="list-style-type: none"> - в рамките на процедурата по ОВОС и ОС ще бъдат разгледани и оценени следните възможни въздействия: - пряко унищожаване на тревна и дървесна растителност върху трасето на обекта, вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - намаляване на площта на обработваемата земя и възможността за използването и за селскостопански култури; - изменения във видовия състав на крайпътната растителност поради инвазия на чужди видове или засаждане на такива; - увреждане на растителността в сервитутите поради повишено запрашаване; - Унищожаване или увреждане на характерна крайбрежна растителност в повърхностните водни течения и водоеми. - възможни кумулативни въздействия
R14	София – Перник Радомир – Благоевград – Кулата – границата с Гърция	-	<ul style="list-style-type: none"> - в рамките на процедурата по ОВОС и ОС ще бъдат разгледани и оценени следните възможни въздействия: - пряко унищожаване на тревна и дървесна растителност върху трасето на обекта, вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - намаляване на площта на обработваемата земя и възможността за използването и за селскостопански култури; - изменения във видовия състав на крайпътната растителност поради инвазия на чужди видове или засаждане на такива; - увреждане на растителността в сервитутите поради повишено

№	Проект	Оценка	Коментар
			запрашаване; - Унищожаване или увреждане на характерна крайбрежна растителност в повърхностните водни течения и водоеми. - възможни кумулативни въздействия
R21	София – Мездра – Горна Оряховица – Варна	-	- в рамките на процедурата по ОВОС и ОС ще бъдат разгледани и оценени следните възможни въздействия: - пряко унищожаване на тревна и дървесна растителност върху трасето на обекта, вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - намаляване на площта на обработваемата земя и възможността за използването и за селскостопански култури; - изменения във видовия състав на крайпътната растителност поради инвазия на чужди видове или засаждане на такива; - увреждане на растителността в сервитутите поради повишено запрашаване; - Унищожаване или увреждане на характерна крайбрежна растителност в повърхностните водни течения и водоеми. - възможни кумулативни въздействия
R23	Русе – Горна Оряховица – Стара Загора	-	- в рамките на процедурата по ОВОС и ОС ще бъдат разгледани и оценени следните възможни въздействия: - пряко унищожаване на тревна и дървесна растителност върху трасето на обекта, вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - намаляване на площта на обработваемата земя и възможността за използването и за селскостопански култури; - изменения във видовия състав на крайпътната растителност поради инвазия на чужди видове или засаждане на такива; - увреждане на растителността в сервитутите поради повишено запрашаване; - Унищожаване или увреждане на характерна крайбрежна растителност в повърхностните водни течения и водоеми. - възможни кумулативни въздействия
W08	Обработване на Течни и твърди отпадъци	0	Приоритета не предоставя информация за изграждане на конкретни инсталации и на този етап няма отношение към компонента
W11	Подобряване на навигацията по р. Дунав	-	в рамките на процедурата по ОВОС и ОС с трансгранично въздействие ще бъдат разгледани и оценени следните възможни въздействия: - пряко унищожаване на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - изменения във видовия състав на крайбрежната растителност поради инвазия на чужди видове; - Унищожаване или увреждане на характерна крайбрежна растителност в повърхностните водни течения и водоеми. - възможни кумулативни въздействия
W13	Зимно укрите за кораби – Фаза 3	0	Няма отношение към компонента
W14	Пристанище Варна – одит на генерални планове и стратегия за развитие	-	- в рамките на процедурата по ОВОС/ЕО и/или ОС са разгледани и оценени следните възможни въздействия: - пряко унищожаване на тревна и дървесна растителност върху сухоземната и акваториалната територия на обекта, вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - изменения във видовия състав на крайбрежната растителност поради инвазия на чужди видове или засаждане на такива; - Унищожаване или увреждане на характерна крайбрежна растителност в повърхностните водни течения и водоеми в съседни територии. - възможни кумулативни въздействия
W26	Пристанище Бургас – одит на генерални планове и стратегия за развитие	-	- в рамките на процедурата по ОВОС/ЕО и/или ОС са разгледани и оценени следните възможни въздействия: - пряко унищожаване на тревна и дървесна растителност върху сухоземната и акваториалната територия на обекта, вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - изменения във видовия състав на крайбрежната растителност поради инвазия на чужди видове или засаждане на такива; - Унищожаване или увреждане на характерна крайбрежна растителност в повърхностните водни течения и водоеми в съседни територии. - възможни кумулативни въздействия
W41	Пристанище Лом – одит на генерални планове и	-	- в рамките на процедурата по ОВОС/ЕО и/или ОС са разгледани и оценени следните възможни въздействия: - пряко унищожаване на тревна и дървесна растителност върху сухоземната и акваториалната територия на обекта, вкл. и на

№	Проект	Оценка	Коментар
	стратегия за развитие		защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - изменения във видовия състав на крайбрежната растителност поради инвазия на чужди видове или засаждане на такива; - Унищожаване или увреждане на характерна крайбрежна растителност в повърхностните водни течения и водоеми в съседни територии. - възможни кумулативни въздействия
W47	Пристанище Русе – одит на генерални планове и стратегия за развитие	-	- в рамките на процедурата по ОВОС/ЕО и/или ОС са разгледани и оценени следните възможни въздействия: - пряко унищожаване на тревна и дървесна растителност върху сухоземната и акваториалната територия на обекта, вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - изменения във видовия състав на крайбрежната растителност поради инвазия на чужди видове или засаждане на такива; - Унищожаване или увреждане на характерна крайбрежна растителност в повърхностните водни течения и водоеми в съседни територии. - възможни кумулативни въздействия
A09	Летище София	0	Основните дейности по строителството са приключили.
IM01	Пловдив – интермодален терминал	0	Интермодалните терминали са съоръжения, които се изграждат в промишлени и силно урбанизирани зони.
IM02	Русе – интермодален терминал	0	Интермодалните терминали са съоръжения, които се изграждат в промишлени и силно урбанизирани зони.

Фауна

№	Проект	Оценка	Коментар
H08	АМ Тракия Ст. Загора - Карнобат	-	- в рамките на процедурата по ОВОС/ЕО и/или ОС са разгледани и оценени следните възможни въздействия: - пряко унищожаване на индивиди, гнезда, яйца и техните местообитания при строителство, вкл. на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - унищожаване и увреждане на характеристиките на различните видове местообитания (за хранене, гнездене, укриване, почивка) на животни върху сухоземната и акваториалната територия на обекта, вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - изменения в структурата на популациите на видовете на граничните с проекта територии поради повишено безпокойство, светлинно, шумово и антропогенно натоваване, изменения в растителните съобщества - ограничаване на свързаността на териториите и на генетичния обмен между тях поради фрагментация на местообитания - възможни кумулативни въздействия По отношение на фрагментацията съгласно проекта за възстановяване на екологичната мрежа в България и приоритетите за изграждане на проходни съоръжения, съгласно модела LARCH: Вълк - нисък приоритет - вероятен 1 участък; Дива котка – нисък приоритет - вероятен 1 участък (около Карнобат) Видра – среден приоритет – 3 участъка (Нова Загора – Карнобат); Пъстър пор – среден приоритет – 1 участък (Нова загора – Ямбол) Лалугер - среден приоритет – 1 участък (Нова загора – Ямбол) Пъстър смок - среден приоритет – 1 участък (Нова загора – Ямбол)
H10	АМ „Хемус“ София - Яна	0	- в рамките на процедурата по ОВОС/ЕО и/или ОС са разгледани и оценени следните възможни въздействия: - пряко унищожаване на индивиди, гнезда, яйца и техните местообитания при строителство, вкл. на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - унищожаване и увреждане на характеристиките на различните видове местообитания (за хранене, гнездене, укриване, почивка) на животни върху сухоземната и акваториалната територия на обекта, вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - изменения в структурата на популациите на видовете на граничните с проекта територии поради повишено безпокойство, светлинно, шумово и антропогенно натоваване, изменения в растителните съобщества - ограничаване на свързаността на териториите и на генетичния обмен между тях поради фрагментация на местообитания - възможни кумулативни въздействия

№	Проект	Оценка	Коментар
H11	АМ „Хемус“ Ябланица - Шумен	-	<p>- в рамките на процедурата по ОВОС/ЕО и/или ОС са разгледани и оценени следните възможни въздействия:</p> <p>- пряко унищожаване на индивиди, гнезда, яйца и техните местообитания при строителство, вкл. на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР</p> <p>-унищожаване и увреждане на характеристиките на различните видове местообитания (за хранене, гнездене, укриване, почивка) на животни върху сухоземната и акваториалната територия на обекта, вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР</p> <p>- изменения в структурата на популациите на видовете на границещите с проекта територии поради повишено безпокойство, светлинно, шумово и антропогенно натоварване, изменения в растителните съобщества</p> <p>- ограничаване на свързаността на териториите и на генетичния обмен между тях поради фрагментация на местообитания</p> <p>- възможни кумулативни въздействия</p> <p>По отношение на фрагментацията съгласно проекта за възстановяване на екологичната мрежа в България и приоритетите за изграждане на проходни съоръжения, съгласно модела LARCH:</p> <p>Кафява мечка – среден приоритет – 1 участък (Ябланица – Луковит)</p> <p>Вълк - нисък приоритет - вероятни 3 участъка; висок приоритет – вероятен 1 участък (между Горна Оряховица и Търговище)</p> <p>Благороден елен – нисък приоритет – вероятни 7 участъка</p> <p>Дива котка – нисък приоритет – вероятни 7 участъка</p> <p>Златка – нисък приоритет – вероятни 2 участъка (около Ябланица и Александрово)</p> <p>Видра – нисък приоритет – вероятни 9 участъка, среден приоритет – вероятни 4 участъка (Павликени – Шумен);</p> <p>Пъстър пор – нисък приоритет - вероятни 3 участъка (Ябланица – Павликени); среден приоритет – вероятен 1 участък (В. Търново – Търговище)</p> <p>Лалугер – среден приоритет – вероятни 5 участъка (3 бр. Ябланица – Павликени, 2 бр. В. Търново – Шумен), нисък приоритет – 2 участъка;</p> <p>Смок мишкар – нисък приоритет – 1 участък (В. Търново – Търговище)</p> <p>Пъстър смок – нисък приоритет – 1 участък (В. Търново – Стражица)</p> <p>Сухоземни костенурки – нисък приоритет – 1 участък (около Павликени);</p>
H12	АМ „Марица“ Чирпан Харманли	-	<p>- в рамките на процедурата по ОВОС/ЕО и/или ОС са разгледани и оценени следните възможни въздействия:</p> <p>- пряко унищожаване на индивиди, гнезда, яйца и техните местообитания при строителство, вкл. на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР</p> <p>-унищожаване и увреждане на характеристиките на различните видове местообитания (за хранене, гнездене, укриване, почивка) на животни върху сухоземната и акваториалната територия на обекта, вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР</p> <p>- изменения в структурата на популациите на видовете на границещите с проекта територии поради повишено безпокойство, светлинно, шумово и антропогенно натоварване, изменения в растителните съобщества</p> <p>- ограничаване на свързаността на териториите и на генетичния обмен между тях поради фрагментация на местообитания</p> <p>- възможни кумулативни въздействия</p> <p>По отношение на фрагментацията съгласно проекта за възстановяване на екологичната мрежа в България и приоритетите за изграждане на проходни съоръжения, съгласно модела LARCH:</p> <p>Дива котка – нисък приоритет – вероятен 1 участък (Хасково – Харманли)</p> <p>Видра – среден приоритет – 1 участък (Хасково – Харманли);</p> <p>Лалугер – среден приоритет – 1 участък (Чирпан – Хасково)</p> <p>Пъстър смок - среден приоритет – 1 участък (Чирпан – Хасково)</p>
H13	АМ „Черно море“ Бургас – Приселци	--	<p>Има вероятност пътя да попадне в близост до някоя от следните зони, без да я засяга директно или да нарушава забранителните режими, което е недопустимо съгласно ЗБР</p> <p>1. Директива за птиците</p> <p>Атанасовско езеро - BG0000270</p> <p>Емине - BG0002043</p> <p>Камчийска планина - BG0002044</p> <p>Комплекс Камчия - BG0002045</p> <p>Галата - BG0002060</p> <p>Ятата - BG0002046</p> <p>Варненско-Белославско езеро - BG0000191</p>

№	Проект	Оценка	Коментар
			<p>2. Директива за местообитанията</p> <p>Атанасовско езеро - BG0000270 Ахелой- Равда- Несебър - BG0000574 Айтоска планина - BG0000151 Камчийска и Еменска планина - BG0000133 Камчия - BG0000116</p> <p>При спазване на ограничителните режимите и плановете за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху тях.</p> <p>По отношение на фрагментацията съгласно проекта за възстановяване на екологичната мрежа в България и приоритетите за изграждане на проходни съоръжения, съгласно модела LARCH: Благороден елен – среден приоритет – 1 участък (Несебър-Обзор), нисък приоритет – 1 участък (Долни чифлик) Видра – висок приоритет – 2 участъка (Несебър – Обзор) Лалугер – нисък приоритет – 1 участък (Долни чифлик) Смок мишкар – висок приоритет 1 участъка (Несебър-Обзор), нисък приоритет 1 участък (Долни чифлик); Пъстър смок – висок приоритет 1 участъка (Несебър-Обзор), нисък приоритет 1 участък (Долни чифлик); Сухоземни костенурки – висок приоритет 1 участъка (Несебър-Обзор), нисък приоритет 1 участък (Долни чифлик); Крастава жаба – висок приоритет 1 участъка (Несебър-Обзор), нисък приоритет 1 участък (Долни чифлик);</p>
H14	АМ „Струма“ Долна Диканя - Кулата	--	<p>- в рамките на процедурата по ОВОС/ЕО и/или ОС са разгледани и оценени следните възможни въздействия:</p> <p>- пряко унищожаване на индивиди, гнезда, яйца и техните местообитания при строителство, вкл. на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР</p> <p>-унищожаване и увреждане на характеристиките на различните видове местообитания (за хранене, гнездене, укриване, почивка) на животни върху сухоземната и акваториалната територия на обекта, вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР</p> <p>- изменения в структурата на популациите на видовете на граничиците с проекта територии поради повишено безпокойство, светлинно, шумово и антропогенно натоварване, изменения в растителните съобщества</p> <p>- ограничаване на свързаността на териториите и на генетичния обмен между тях поради фрагментация на местообитания</p> <p>- възможни кумулативни въздействия</p> <p>По отношение на фрагментацията съгласно проекта за възстановяване на екологичната мрежа в България и приоритетите за изграждане на проходни съоръжения, съгласно модела LARCH: Кафява мечка – висок приоритет – 1 участък (Кресна); нисък – 4 участъка (Долна Диканя – Благоевград) Вълк – висок приоритет – 1 участък (Кресна); нисък – 4 участъка (Долна Диканя – Благоевград) Благороден елен – висок приоритет – 1 участъка (Кресна); нисък приоритет – 3 участъка (Долна Диканя – Благоевград) Дива котка - висок приоритет – 1 участъка (Кресна); нисък приоритет – 3 участъка (Долна Диканя – Благоевград), 1 участък (след Сандански) Златка – висок приоритет – 1 участъка (Кресна); нисък приоритет – 1 участък (Долна Диканя – Благоевград) Видра – висок приоритет – 1 участък (Кресна); нисък – 4 участъка (Долна Диканя – Благоевград) Пъстър пор– висок приоритет – 3 участъка (2 бр. Кресна; 1 бр. около Долна Диканя); нисък – 1 участък (около Дупница) Лалугер висок приоритет – 1 участъка (Кресна); нисък приоритет – 3 участъка (Долна Диканя – Благоевград) Смок мишкар - висок приоритет – 1 участък (Кресна); Сухоземни костенурки - висок приоритет – 1 участъка (Кресна); нисък приоритет – 3 участъка (Благоевград – Кулата); Крастава жаба - висок приоритет – 2 участъка (Кресна); нисък приоритет – 1 (Благоевград - Кресна).</p>
H15	Околоръстен път София – Северна дъга	+	<p>- в рамките на процедурата по ОВОС/ЕО и/или ОС са разгледани и оценени следните възможни въздействия:</p> <p>- пряко унищожаване на индивиди, гнезда, яйца и техните местообитания при строителство, вкл. на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР</p> <p>-унищожаване и увреждане на характеристиките на различните видове местообитания (за хранене, гнездене, укриване, почивка) на животни върху сухоземната и акваториалната територия на обекта,</p>

№	Проект	Оценка	Коментар
			<p>вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР</p> <ul style="list-style-type: none"> - изменения в структурата на популациите на видовете на граничните с проекта територии поради повишено безпокойство, светлинно, шумово и антропогенно натоваване, изменения в растителните съобщества - ограничаване на свързаността на териториите и на генетичния обмен между тях поради фрагментация на местообитания - възможни кумулативни въздействия <p>По отношение на фрагментацията съгласно проекта за възстановяване на екологичната мрежа в България и приоритетите за изграждане на проходни съоръжения, съгласно модела LARCH Лалугер – нисък приоритет – 1 участък</p>
H16	Околоръстен път София – Южна дъга	+	<ul style="list-style-type: none"> - в рамките на процедурата по ОВОС/ЕО и/или ОС са разгледани и оценени следните възможни въздействия: - пряко унищожаване на индивиди, гнезда, яйца и техните местообитания при строителство, вкл. на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - унищожаване и увреждане на характеристиките на различните видове местообитания (за хранене, гнездене, укриване, почивка) на животни върху сухоземната и акваториалната територия на обекта, вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - изменения в структурата на популациите на видовете на граничните с проекта територии поради повишено безпокойство, светлинно, шумово и антропогенно натоваване, изменения в растителните съобщества - ограничаване на свързаността на териториите и на генетичния обмен между тях поради фрагментация на местообитания - възможни кумулативни въздействия <p>По отношение на фрагментацията съгласно проекта за възстановяване на екологичната мрежа в България и приоритетите за изграждане на проходни съоръжения, съгласно модела LARCH: Лалугер – нисък приоритет – 2 участъка</p>
H17	АМ „Рила“	-	<ul style="list-style-type: none"> - в рамките на процедурата по ОВОС/ЕО и/или ОС ще бъдат разгледани и оценени следните възможни въздействия: - пряко унищожаване на индивиди, гнезда, яйца и техните местообитания при строителство, вкл. на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - унищожаване и увреждане на характеристиките на различните видове местообитания (за хранене, гнездене, укриване, почивка) на животни върху сухоземната и акваториалната територия на обекта, вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - изменения в структурата на популациите на видовете на граничните с проекта територии поради повишено безпокойство, светлинно, шумово и антропогенно натоваване, изменения в растителните съобщества - ограничаване на свързаността на териториите и на генетичния обмен между тях поради фрагментация на местообитания - възможни кумулативни въздействия <p>По отношение на фрагментацията съгласно проекта за възстановяване на екологичната мрежа в България и приоритетите за изграждане на проходни съоръжения, съгласно модела LARCH:</p> <p>Кафява мечка – висок приоритет в района Вълк – нисък приоритет в района Благороден елен – висок приоритет в района Дива котка – нисък приоритет в района Златка – висок приоритет за района Видра – нисък приоритет за района</p>
H19	Ботевград – Мездра; Обходен път на Враца; Обходен път Монтана; Ружинци - Димово	+	<ul style="list-style-type: none"> - в рамките на процедурата по ОВОС/ЕО и/или ОС са разгледани и оценени следните възможни въздействия: - пряко унищожаване на индивиди, гнезда, яйца и техните местообитания при строителство, вкл. на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - унищожаване и увреждане на характеристиките на различните видове местообитания (за хранене, гнездене, укриване, почивка) на животни върху сухоземната и акваториалната територия на обекта, вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - изменения в структурата на популациите на видовете на граничните с проекта територии поради повишено безпокойство, светлинно, шумово и антропогенно натоваване, изменения в растителните съобщества - ограничаване на свързаността на териториите и на генетичния обмен между тях поради фрагментация на местообитания

№	Проект	Оценка	Коментар
			<p>обмен между тях поради фрагментация на местообитания - възможни кумулативни въздействия</p> <p>По отношение на фрагментацията съгласно проекта за възстановяване на екологичната мрежа в България и приоритетите за изграждане на проходни съоръжения, съгласно модела LARCH: Вълк – нисък приоритет- вероятни 2 участъка (между Ботевград и Мездра) Дива котка - нисък приоритет- вероятни 2 участъка (между Ботевград и Мездра) Златка – нисък приоритет – 4 участъка (между Ботевград и Мездра) Видра – среден приоритет – 1 участък (около Мездра), нисък приоритет – 1 участък (около Ружинци) Пъстър пор – нисък приоритет – 1 участък (около Мездра), среден приоритет – 1 участък (около Ружинци)</p>
H23b	<p>Русе – В. Търново – Проходът на Републиката - – Нова Загора – Обходен път Димитровград</p>		<p>- в рамките на процедурата по ОВОС/ЕО и/или ОС са разгледани и оценени следните възможни въздействия: - пряко унищожаване на индивиди, гнезда, яйца и техните местообитания при строителство, вкл. на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР -унищожаване и увреждане на характеристиките на различните видове местообитания (за хранене, гнездене, укриване, почивка) на животни върху сухоземната и акваториалната територия на обекта, вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - изменения в структурата на популациите на видовете на граничещите с проекта територии поради повишено безпокойство, светлинно, шумово и антропогенно натоваване, изменения в растителните съобщества - ограничаване на свързаността на териториите и на генетичния обмен между тях поради фрагментация на местообитания - възможни кумулативни въздействия</p> <p>По отношение на фрагментацията съгласно проекта за възстановяване на екологичната мрежа в България и приоритетите за изграждане на проходни съоръжения, съгласно модела LARCH: Кафява мечка – среден приоритет - 1 участък (Момчилград – Джебел) Вълк – среден приоритет - 1 участък (Момчилград – Джебел) Благороден елен – среден приоритет – 2 участъка (Борово – Две могили; Полски Тръмбеш – Велико Търново); нисък приоритет – 2 участъка (В. Търново – Гурково; Стара Загора – Димитровград) Дива котка – нисък приоритет – 1 участък (Момчилград – Джебел) Видра – среден приоритет – 4 участъка (около Бяла, около Хасково и 2 бр. Кърджали – Джебел); нисък приоритет – 2 участъка (Ст. Загора - Мъглиж) Пъстър пор – висок приоритет – 1 участък (около Две могили), нисък приоритет – 1 участък (около Мъглиж) Лалугер – среден приоритет – 2 участъка (Димитровград – Хасково); нисък приоритет – 2 участъка (около Полски Тръмбеш и около Мъглиж) Смок мишкар - нисък приоритет – 3 участъка (Кърджали – Маказа) Пъстър смок - среден приоритет – 3 участъка (около Джебел, около Хасково, около Бяла); нисък приоритет – 5 участъка (3 бр. Кърджали – Джебел, около Две могили и около Мъглиж) Сухоземни костенурки - нисък приоритет – 3 участъка (Кърджали – Джебел).</p>
R12	Видин - София		<p>- в рамките на процедурата по ОВОС/ЕО и/или ОС ще бъдат разгледани и оценени следните възможни въздействия: - пряко унищожаване на индивиди, гнезда, яйца и техните местообитания при строителство, вкл. на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР -унищожаване и увреждане на характеристиките на различните видове местообитания (за хранене, гнездене, укриване, почивка) на животни върху сухоземната и акваториалната територия на обекта, вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - изменения в структурата на популациите на видовете на граничещите с проекта територии поради повишено безпокойство, светлинно, шумово и антропогенно натоваване, изменения в растителните съобщества - ограничаване на свързаността на териториите и на генетичния обмен между тях поради фрагментация на местообитания - възможни кумулативни въздействия</p> <p>По отношение на фрагментацията съгласно проекта за възстановяване на екологичната мрежа в България и приоритетите</p>

№	Проект	Оценка	Коментар
			за изграждане на проходни съоръжения, съгласно модела LARCH: Кафява мечка – нисък приоритет - вероятен 1 участък; Вълк - нисък приоритет - вероятни 2 участъка; Благороден елен – нисък приоритет – 1 участък Дива котка – нисък приоритет - вероятен 1 участък; Златка - нисък приоритет - вероятен 1 участък; Видра – висок приоритет - вероятен 1 участък; Пъстър пор - висок приоритет - вероятни 2 участъка;
R13	София – Пловдив – Бургас	-	- в рамките на процедурата по ОВОС/ЕО и/или ОС ще бъдат разгледани и оценени следните възможни въздействия: - пряко унищожаване на индивиди, гнезда, яйца и техните местообитания при строителство, вкл. на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР -унищожаване и увреждане на характеристиките на различните видове местообитания (за хранене, гнездене, укриване, почивка) на животни върху сухоземната и акваториалната територия на обекта, вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - изменения в структурата на популациите на видовете на граничните с проекта територии поради повишено безпокойство, светлинно, шумово и антропогенно натоваване, изменения в растителните съобщества - ограничаване на свързаността на териториите и на генетичния обмен между тях поради фрагментация на местообитания - възможни кумулативни въздействия
R14	София – Перник Радомир – Благоевград – Кулата – границата с Гърция	-	- в рамките на процедурата по ОВОС/ЕО и/или ОС ще бъдат разгледани и оценени следните възможни въздействия: - пряко унищожаване на индивиди, гнезда, яйца и техните местообитания при строителство, вкл. на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР -унищожаване и увреждане на характеристиките на различните видове местообитания (за хранене, гнездене, укриване, почивка) на животни върху сухоземната и акваториалната територия на обекта, вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - изменения в структурата на популациите на видовете на граничните с проекта територии поради повишено безпокойство, светлинно, шумово и антропогенно натоваване, изменения в растителните съобщества - ограничаване на свързаността на териториите и на генетичния обмен между тях поради фрагментация на местообитания - възможни кумулативни въздействия По отношение на фрагментацията съгласно проекта за възстановяване на екологичната мрежа в България и приоритетите за изграждане на проходни съоръжения, съгласно модела LARCH: Кафява мечка – висок приоритет – 1 участък (Кресна); нисък – 4 участъка (Перник – Благоевград) Вълк – висок приоритет – 1 участък (Кресна); нисък – 5 участъка (Перник – Благоевград) Благороден елен – висок приоритет – 1 участък (Кресна); нисък приоритет – 3 участъка (Перник – Благоевград) Дива котка - висок приоритет – 1 участък (Кресна); нисък приоритет – 3 участъка (Перник – Благоевград), 1 участък (след Сандански) Златка – висок приоритет – 1 участък (Кресна); нисък приоритет – 1 участък (Долна Диканя – Благоевград) Видра – висок приоритет – 1 участък (Кресна); нисък – 4 участъка (Перник – Благоевград) Пъстър пор– висок приоритет – 3 участъка (2 бр. Кресна; 1 бр. около Долна Диканя); нисък – 2 участък (около Дупница и около Радомир) Лалугер висок приоритет – 1 участък (Кресна); нисък приоритет – 3 участъка (Долна Диканя – Благоевград) Смок мишкар - висок приоритет – 1 участък (Кресна); Сухоземни костенурки - висок приоритет – 1 участък (Кресна); нисък приоритет – 3 участъка (Благоевград – Кулата); Крастава жаба - висок приоритет – 2 участъка (Кресна); нисък приоритет – 1 (Благоевград - Кресна)
R21	София – Мездра – Горна Оряховица – Варна	-	- в рамките на процедурата по ОВОС/ЕО и/или ОС ще бъдат разгледани и оценени следните възможни въздействия: - пряко унищожаване на индивиди, гнезда, яйца и техните местообитания при строителство, вкл. на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР -унищожаване и увреждане на характеристиките на различните видове местообитания (за хранене, гнездене, укриване, почивка) на животни върху сухоземната и акваториалната територия на обекта, вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР

№	Проект	Оценка	Коментар
			<p>- изменения в структурата на популациите на видовете на границите с проекта територии поради повишено безпокойство, светлинно, шумово и антропогенно натоваване, изменения в растителните съобщества</p> <p>- ограничаване на свързаността на териториите и на генетичния обмен между тях поради фрагментация на местообитания</p> <p>- възможни кумулативни въздействия</p> <p>По отношение на фрагментацията съгласно проекта за възстановяване на екологичната мрежа в България и приоритетите за изграждане на проходни съоръжения, съгласно модела LARCH: Вълк - нисък приоритет - 2 участъка (Мездра-Червен бряг; Каспичан - Провадия); среден приоритет – 2 участъка (Горна Оряховица - Търговище, Шумен - Каспичан) Благороден елен - нисък приоритет - 1 участък (Каспичан - Провадия) Дива котка – нисък приоритет – 1 участък (около Мездра) и 1 участък (Каспичан - Провадия) Златка - нисък приоритет - 1 участък (около Мездра); Видра – висок приоритет – 4 участъка (около Мездра, около Плевен, около Горна Оряховица и около Шумен); Пъстър пор - нисък приоритет – 1 участък (около Мездра); Лалугер - нисък приоритет – 1 участък (около Плевен); Пъстър смок – нисък приоритет (около Горна Оряховица);</p>
R23	Русе – Горна Оряховица – Стара Загора	0	<p>- в рамките на процедурата по ОВОС/ЕО и/или ОС ще бъдат разгледани и оценени следните възможни въздействия:</p> <p>- пряко унищожаване на индивиди, гнезда, яйца и техните местообитания при строителство, вкл. на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР</p> <p>-унищожаване и увреждане на характеристиките на различните видове местообитания (за хранене, гнездене, укриване, почивка) на животни върху сухоземната и акваториалната територия на обекта, вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР</p> <p>- изменения в структурата на популациите на видовете на границите с проекта територии поради повишено безпокойство, светлинно, шумово и антропогенно натоваване, изменения в растителните съобщества</p> <p>- ограничаване на свързаността на териториите и на генетичния обмен между тях поради фрагментация на местообитания</p> <p>- възможни кумулативни въздействия</p> <p>По отношение на фрагментацията съгласно проекта за възстановяване на екологичната мрежа в България и приоритетите за изграждане на проходни съоръжения, съгласно модела LARCH: Благороден елен – среден приоритет – 2 участъка (Борово – Две могили; Полски Тръмбеш – Велико Търново); нисък приоритет – 2 участъка (Дряново - Мъглиж; Стара Загора – Димитровград) Видра – среден приоритет – 4 участъка (около Бяла, около Хасково и 2 бр. Кърджали – Джебел); нисък приоритет – 2 участъка (Ст. Загора - Мъглиж) Пъстър пор – висок приоритет – 2 участъка (около Две могили и Мъглиж - Радунци), нисък приоритет – 1 участък (около Мъглиж) Лалугер – среден приоритет – 1 участък (Димитровград – Хасково); нисък приоритет – 2 участъка (около Полски Тръмбеш и около Мъглиж) Смок мишкар - нисък приоритет – 3 участъка (2 бр. Джебел – Маказа и около Мъглиж) Пъстър смок - среден приоритет – 3 участъка (около Джебел, около Хасково, около Бяла); нисък приоритет – 5 участъка (3 бр. Кърджали – Джебел, около Две могили и около Мъглиж) Сухоземни костенурки - нисък приоритет – 3 участъка (2 бр. Джебел-Маказа и около Мъглиж)</p>
W08	Обработване на Течни и твърди отпадъци	--	<p>- в рамките на процедурата по ОВОС/ЕО и/или ОС са разгледани и оценени следните възможни въздействия:</p> <p>- пряко унищожаване на индивиди, гнезда, яйца и техните местообитания при строителство, вкл. на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР</p> <p>-унищожаване и увреждане на характеристиките на различните видове местообитания (за хранене, гнездене, укриване, почивка) на животни върху сухоземната и акваториалната територия на обекта, вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР</p> <p>- изменения в структурата на популациите на видовете на границите с проекта територии поради повишено безпокойство, светлинно, шумово и антропогенно натоваване, изменения в растителните съобщества</p>

№	Проект	Оценка	Коментар
			<ul style="list-style-type: none"> - ограничаване на свързаността на териториите и на генетичния обмен между тях поради фрагментация на местообитания - възможни кумулативни въздействия
W11	Подобряване на навигацията по р. Дунав	-	<ul style="list-style-type: none"> - в рамките на процедурата по ОВОС/ЕО и/или ОС са разгледани и оценени следните възможни въздействия: - пряко унищожаване на индивиди, гнезда, яйца и техните местообитания при строителство, вкл. на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - унищожаване и увреждане на характеристиките на различните видове местообитания (за хранене, гнездене, укриване, почивка) на животни върху сухоземната и акваториалната територия на обекта, вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - изменения в структурата на популациите на видовете на граничните с проекта територии поради повишено безпокойство, светлинно, шумово и антропогенно натоварване, изменения в растителните съобщества - ограничаване на свързаността на териториите и на генетичния обмен между тях поради фрагментация на местообитания - възможни кумулативни въздействия
W13	Зимно укритие за кораби – Фаза 3	+	<ul style="list-style-type: none"> - в рамките на процедурата по ОВОС/ЕО и/или ОС са разгледани и оценени следните възможни въздействия: - пряко унищожаване на индивиди, гнезда, яйца и техните местообитания при строителство, вкл. на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - унищожаване и увреждане на характеристиките на различните видове местообитания (за хранене, гнездене, укриване, почивка) на животни върху сухоземната и акваториалната територия на обекта, вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - изменения в структурата на популациите на видовете на граничните с проекта територии поради повишено безпокойство, светлинно, шумово и антропогенно натоварване, изменения в растителните съобщества - ограничаване на свързаността на териториите и на генетичния обмен между тях поради фрагментация на местообитания - възможни кумулативни въздействия
W14	Пристанище Варна – одит на генерални планове и стратегия за развитие	-	<ul style="list-style-type: none"> - в рамките на процедурата по ОВОС/ЕО и/или ОС са разгледани и оценени следните възможни въздействия: - пряко унищожаване на индивиди, гнезда, яйца и техните местообитания при строителство, вкл. на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - унищожаване и увреждане на характеристиките на различните видове местообитания (за хранене, гнездене, укриване, почивка, отлагане на яйца) на животни върху сухоземната и акваториалната територия на обекта, вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - изменения в структурата на популациите на видовете на граничните с проекта територии поради повишено безпокойство, светлинно, шумово и антропогенно натоварване, изменения в растителните съобщества - ограничаване на свързаността на териториите и на генетичния обмен между тях поради фрагментация на местообитания - възможни кумулативни въздействия
W26	Пристанище Бургас – одит на генерални планове и стратегия за развитие	-	<ul style="list-style-type: none"> - в рамките на процедурата по ОВОС/ЕО и/или ОС са разгледани и оценени следните възможни въздействия: - пряко унищожаване на индивиди, гнезда, яйца и техните местообитания при строителство, вкл. на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - унищожаване и увреждане на характеристиките на различните видове местообитания (за хранене, гнездене, укриване, почивка, отлагане на яйца) на животни върху сухоземната и акваториалната територия на обекта, вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - изменения в структурата на популациите на видовете на граничните с проекта територии поради повишено безпокойство, светлинно, шумово и антропогенно натоварване, изменения в растителните съобщества - ограничаване на свързаността на териториите и на генетичния обмен между тях поради фрагментация на местообитания - възможни кумулативни въздействия
W41	Пристанище Лом – одит на генерални планове и стратегия за	-	<ul style="list-style-type: none"> - в рамките на процедурата по ОВОС/ЕО и/или ОС са разгледани и оценени следните възможни въздействия: - пряко унищожаване на индивиди, гнезда, яйца и техните местообитания при строителство, вкл. на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР

№	Проект	Оценка	Коментар
	развитие		<ul style="list-style-type: none"> - унищожаване и увреждане на характеристиките на различните видове местообитания (за хранене, гнездене, укриване, почивка, отлагане на яйца) на животни върху сухоземната и акваториалната територия на обекта, вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - изменения в структурата на популациите на видовете на граничните с проекта територии поради повишено безпокойство, светлинно, шумово и антропогенно натоварване, изменения в растителните съобщества - ограничаване на свързаността на териториите и на генетичния обмен между тях поради фрагментация на местообитания - възможни кумулативни въздействия
W47	Пристанище Русе – одит на генерални планове и стратегия за развитие	-	<ul style="list-style-type: none"> - в рамките на процедурата по ОВОС/ЕО и/или ОС са разгледани и оценени следните възможни въздействия: - пряко унищожаване на индивиди, гнезда, яйца и техните местообитания при строителство, вкл. на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - унищожаване и увреждане на характеристиките на различните видове местообитания (за хранене, гнездене, укриване, почивка, отлагане на яйца) на животни върху сухоземната и акваториалната територия на обекта, вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - изменения в структурата на популациите на видовете на граничните с проекта територии поради повишено безпокойство, светлинно, шумово и антропогенно натоварване, изменения в растителните съобщества - ограничаване на свързаността на териториите и на генетичния обмен между тях поради фрагментация на местообитания - възможни кумулативни въздействия
A09	Летище София	-	<ul style="list-style-type: none"> - в рамките на процедурата по ОВОС/ЕО и/или ОС са разгледани и оценени следните възможни въздействия: - пряко унищожаване на индивиди, гнезда, яйца и техните местообитания при строителство, вкл. на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - унищожаване и увреждане на характеристиките на различните видове местообитания (за хранене, гнездене, укриване, почивка, отлагане на яйца) на животни върху сухоземната и акваториалната територия на обекта, вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - изменения в структурата на популациите на видовете на граничните с проекта територии поради повишено безпокойство, светлинно, шумово и антропогенно натоварване, изменения в растителните съобщества - ограничаване на свързаността на териториите и на генетичния обмен между тях поради фрагментация на местообитания - възможни кумулативни въздействия
IM01	Пловдив – интермодален терминал	-	<ul style="list-style-type: none"> - в рамките на процедурата по ОВОС/ЕО и/или ОС ще бъдат разгледани и оценени следните възможни въздействия: - пряко унищожаване на индивиди, гнезда, яйца и техните местообитания при строителство, вкл. на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - унищожаване и увреждане на характеристиките на различните видове местообитания (за хранене, гнездене, укриване, почивка, отлагане на яйца) на животни върху сухоземната и акваториалната територия на обекта, вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - изменения в структурата на популациите на видовете на граничните с проекта територии поради повишено безпокойство, светлинно, шумово и антропогенно натоварване, изменения в растителните съобщества - ограничаване на свързаността на териториите и на генетичния обмен между тях поради фрагментация на местообитания - възможни кумулативни въздействия
IM02	Русе – интермодален терминал	-	<ul style="list-style-type: none"> - в рамките на процедурата по ОВОС/ЕО и/или ОС ще бъдат разгледани и оценени следните възможни въздействия: - пряко унищожаване на индивиди, гнезда, яйца и техните местообитания при строителство, вкл. на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - унищожаване и увреждане на характеристиките на различните видове местообитания (за хранене, гнездене, укриване, почивка, отлагане на яйца) на животни върху сухоземната и акваториалната територия на обекта, вкл. и на защитени видове от Приложение № 3 на ЗБР - изменения в структурата на популациите на видовете на

№	Проект	Оценка	Коментар
			<p>граничните с проекта територии поради повишено безпокойство, светлинно, шумово и антропогенно натоваване, изменения в растителните съобщества</p> <ul style="list-style-type: none"> - ограничаване на свързаността на териториите и на генетичния обмен между тях поради фрагментация на местообитания - възможни кумулативни въздействия

Защитени зони по смисъла на ЗБР (мрежа Натура 2000)

№	Проект	Оценка	Коментар
H08	АМ Тракия Ст. Загора - Карнобат	?	<p>Има вероятност пътя да попадне в близост до някоя от следните зони, без да я засяга директно или да нарушава забранителните режими, което е недопустимо съгласно ЗБР, който урежда статута на тези зони</p> <p>1. Директива за птиците Одобрена с решение на Министерски съвет № 122 от 02.03.2007г. (публикувано в ДВ бр. 21 от 09.03.2007г) Адата-Тунджа BG0002094 Комплекс Стралджа - BG0002028</p> <p>2. Директива за местообитанията река Блатница - BG0000441 Свети Илиийски възвишения - BG0000401 Река Тунджа 1 - BG0000192 гора Желю Войвода - BG0000554 Стралджа - BG0000205 Река Мочурица - BG0000196</p> <p>При спазване на ограничителните режими и плановете за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху тях.</p>
H10	АМ „Хемус“ София - Яна	?	<p>Има вероятност пътя да попадне в близост до следната защитена зона, без да я засяга директно или да нарушава забранителните режими, което е недопустимо съгласно ЗБР, който урежда статута на тези зони</p> <p>1. Директива за птиците Долни Богров-Казичене - BG0002004</p> <p>При спазване на ограничителните режими и плановете за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху тях.</p>
H11	АМ „Хемус“ Ябланица - Шумен	?	<p>Има вероятност пътя да попадне в близост до някоя от следните зони, без да я засяга директно или да нарушава забранителните режими, което е недопустимо съгласно ЗБР, който урежда статута на тези зони</p> <p>Директива за птиците Студенец - BG0000240 Деветашко плато - BG0002102</p> <p>2. Директива за местообитанията Карлуково - BG0001014 Български извор - BG0001036 Студенец - BG0000240 Деветашко плато - BG0000615 Река Янтра - BG0000610 Островче - BG0000173</p> <p>При спазване на ограничителните режими и плановете за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху тях.</p>
H12	АМ „Марица“ Чирпан Харманли	?	<p>Има вероятност пътя да попадне в близост до някоя от следните зони, без да я засяга директно или да нарушава забранителните режими, което е недопустимо съгласно ЗБР, който урежда статута на тези зони</p> <p>1 Директива за птиците Марица-Първомай - BG0002081 Злато поле - BG0002103 Харманлийска река - BG0002092</p> <p>2. Директива за местообитанията Река Марица - BG0000578 Остър камък - BG0001034</p> <p>При спазване на ограничителните режими и плановете за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху тях.</p>
H13	АМ „Черно море“ Бургас – Приселци	?	<p>Има вероятност пътя да попадне в близост до някоя от следните зони, без да я засяга директно или да нарушава забранителните режими, което е недопустимо съгласно ЗБР, който урежда статута на тези зони</p> <p>2. Директива за птиците Атанасовско езеро - BG0000270</p>

№	Проект	Оценка	Коментар
			<p>Емине - BG0002043 Камчийска планина - BG0002044 Комплекс Камчия - BG0002045 Галата - BG0002060 Ятата - BG0002046 Варненско-Белославско езеро - BG0000191 2. Директива за местообитанията Атанасовско езеро - BG0000270 Ахелой- Равда- Несебър - BG0000574 Айтоска планина - BG0000151 Камчийска и Еменска планина - BG0000133 Камчия - BG0000116 При спазване на ограничителните режимите и плановете за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху тях.</p>
H14	АМ „Струма“ Долна Диканя - Кулата	?	<p>Пътят попада в близост до следните зони, без да нарушава забранителните режими, което е недопустимо съгласно ЗБР, който урежда статута на тези зони</p> <p>1. Директива за птиците Кочериново - BG0002099 Кресна - BG0002003 Рупите - BG0002098 3. Директива за местообитанията Скрино - BG0001013 Орановски пролом-Лешко - BG0001022 Кресна - Илинденци - BG0000366 Огражден - Малешево - BG0000224 Рупите - Струмешница - BG0001023 При спазване на ограничителните режимите и плановете за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху тях.</p>
H15	Околоръст ен път София – Северна дъга	?	<p>Пътят е в близост до следните зони, без да ги засяга директно или да нарушава забранителните режими, което е недопустимо съгласно ЗБР, който урежда статута на тези зони</p> <p>1. Директива за птиците Рибарници Челопечене - BG0002114 Долни Богров-Казичене - BG0002004 При спазване на ограничителните режимите и плановете за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху тях.</p>
H16	Околоръст ен път София – Южна дъга	?	<p>Пътят е в близост до следните зони, без да ги засяга директно или да нарушава забранителните режими, което е недопустимо съгласно ЗБР, който урежда статута на тези зони</p> <p>1. Директива за птиците Витоша - BG0000113 2. Директива за местообитанията Витоша - BG0000113 Лозенска планина - BG0000165 При спазване на ограничителните режимите и плановете за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху тях</p>
H17	АМ „Рила“	?	<p>Има вероятност пътя да попадне в близост до някоя от следните зони, без да я засяга директно или да нарушава забранителните режими, което е недопустимо съгласно ЗБР, който урежда статута на тези зони</p> <p>1. Директива за птиците Палакария - BG0002084 2. Директива за местообитанията Река Палакария - BG0000617 При спазване на ограничителните режимите и плановете за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху тях</p>
H19	Ботевград – Мездра; Обходен път на Враца; Обходен път Монтана; Ружинци – Димово	?	<p>Има вероятност пътя да попадне в близост до някоя от следните зони, без да я засяга директно или да нарушава забранителните режими, което е недопустимо съгласно ЗБР, който урежда статута на тези зони</p> <p>1. Директива за птиците Врачански Балкан - BG0002053 2. Директива за местообитанията Бебреш - BG0000374 Врачански Балкан - BG0000166 Пъстрина - BG0001037 При спазване на ограничителните режимите и плановете за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху тях.</p>
H23b	Русе – В.	?	Има вероятност пътя да попадне в близост до някоя от следните зони, без да

№	Проект	Оценка	Коментар
	Търново – Проходът на Републиката – Нова Загора Обходен път Димитровград		я засяга директно или да нарушава забранителните режими, което е недопустимо съгласно ЗБР, който урежда статута на тези зони 1. Директива за птиците Язовир Жребчево - BG0002052 Злато поле - BG0002103 2. Директива за местообитанията Ломовеце - BG0000608 Беленска гора - BG0000231 Река Янтра - BG0000610 Река Белица - BG0000281 река Блатница - BG0000441 Свети Илийски възвишения - BG0000401 Гора Тополяне - BG0000539 Река Марица - BG0000578 При спазване на ограничителните режими и плановете за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху тях.
R12	Видин - София	?	Има вероятност жп трасето да попадне в близост до някоя от следните зони, без да я засяга директно или да нарушава забранителните режими, което е недопустимо съгласно ЗБР, който урежда статута на тези зони 1. Директива за птиците Западен Балкан - BG0002002 Врачански Балкан - BG0002053 2. Директива за местообитанията Видински парк - BG0000522 Видбол - BG0000498 Река Лом - BG0000503 Пъстрина - BG0001037 Портитовци - Владимирово - BG0000517 Врачански Балкан - BG0000166 . Директива за птиците Понор - BG0002005 Врачански Балкан - BG0002053 2. Директива за местообитанията Искърски пролом - Ржана - BG0001042 Врачански Балкан - BG0000166 При спазване на ограничителните режими и плановете за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху тях.
R13	София – Пловдив – Бургас	?	Има вероятност жп трасето да попадне в близост до някоя от следните зони, без да я засяга директно или да нарушава забранителните режими, което е недопустимо съгласно ЗБР, който урежда статута на тези зони 1. Директива за птиците Долни Богров-Казичене - BG0002004 Рибарници Звъничево - BG0002069 Бесапарски ридове - BG0002057 Марица-Пловдив - BG0002087 Адата-Тунджа - BG0002094 Комплекс Стралджа - BG0002028 Атанасовско езеро - BG0000270 2. Директива за местообитанията Голак - BG0000304 Бесапарски възвишения - BG0000254 Река Марица - BG0000578 Трилистник - BG0000289 река Омуровска - BG0000443 река Мартинка - BG0000442 Меричлерска река - BG0000287 река Съзлийка - BG0000425 Керменски възвишения - BG0000418 Река Тунджа 2 - BG0000195 Река Тунджа 1 - BG0000192 Стралджа - BG0000205 Бургаско езеро - BG0000273 Айтоска планина - BG0000151 При спазване на ограничителните режими и плановете за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху тях.
R14	София – Перник Радомир – Благоевград – Кулата	?	Има вероятност жп трасето да попадне в близост до някоя от следните зони, без да я засяга директно или да нарушава забранителните режими, което е недопустимо съгласно ЗБР, който урежда статута на тези зони 1. Директива за птиците Витоша - BG0000113

№	Проект	Оценка	Коментар
	– границата с Гърция		Бобошево - BG0002107 Кочериново - BG0002099 Кресна - BG0002003 Рупите - BG0002098 2. Директива за местообитанията Витоша - BG0000113 Скрино - BG0001013 Орановски пролом-Лешко - BG0001022 Кресна - Илинденци - BG0000366 Огражден - Малешево - BG0000224 Рупите - Струмешница - BG0001023 При спазване на ограничителните режимите и плановете за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху тях.
R21	София – Мездра – Горна Оряховица – Варна	?	Има вероятност жп трасето да попадне в близост до някоя от следните зони, без да я засяга директно или да нарушава забранителните режими, което е недопустимо съгласно ЗБР, който урежда статута на тези зони 1. Директива за птиците Карлуковски карст - BG0000332 Горни Дъбник-Телиш - BG00002095 Студенец - BG0000240 Провадийско-Роякско плато - BG0002038 Варненско-Белославско езеро - BG0000191 Ятата - BG0002046 2. Директива за местообитанията Карлуково - BG0001014 Седларката - BG0000591 Студенец - BG0000240 Река Искър - BG0000613 Река Вит - BG0000181 Обнова - Караман дол - BG0000239 Река Янтра - BG0000610 Голяма река - BG0000432 Шуменско плато - BG0000382 Провадийско - Роякско плато - BG0000104 Побитите камъни - BG0000132 При спазване на ограничителните режимите и плановете за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху тях.
R23	Русе – Горна Оряховица – Стара Загора	?	Има вероятност жп трасето да попадне в близост до някоя от следните зони, без да я засяга директно или да нарушава забранителните режими, което е недопустимо съгласно ЗБР, който урежда статута на тези зони 1. Директива за птиците Ломовете - BG0002025 2. Директива за местообитанията Беленска гора - BG0000231 Река Янтра - BG0000610 Дряновска река - BG0000282 Дряновски манастир - BG0000214 Река Белица - BG0000281 Тулово - BG0000203 При спазване на ограничителните режимите и плановете за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху тях.
W08	Обработка на Течни и твърди отпадъци	?	В повечето случаи съоръженията съществуват, или ще се изградят в района на изградените пристанищни структури, но въпреки това поради емисиите са възможни отрицателни въздействия върху защитените зони.
W11	Подобряване на навигацията по р. Дунав	?	Има вероятност дейността по навигацията да попадне в обхвата на някоя от следните зони, без да се допуска нарушаване на забранителните режими, съгласно ЗБР, който урежда статута на тези зони Остров Лакът - BG0002091 Комплекс беленски острови - BG0002017 Остров Вардим - BG0002018 Рибарници Мечка - BG0002024 2. Директива за местообитанията Карабоаз - BG0000335 Персина - BG0000396 Вардим - BG0000204 Студена река - BG0000233 Батин - BG0000232 При спазване на ограничителните режимите и плановете за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху тях.

№	Проект	Оценка	Коментар
W13	Зимно укритие за кораби – Фаза 3	?	В процес на изграждане с разрешително за строеж.
W14	Пристанище Варна – одит на генерални планове и стратегия за развитие	?	Пристанищните съоръжения да попадат в обхвата на следните зони, като е недопустимо да се нарушава забранителните режими съгласно ЗБР, който урежда статута на тези зони. 1. Директива за птиците Варненско-Белославско езеро - BG0000191 Ятата - BG0002046 Галата - BG0002060 2. Директива за местообитаният Галата - BG0000103 При спазване на ограничителните режими и планове за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху тях.
W26	Пристанище Бургас – одит на генерални планове и стратегия за развитие	?	Пристанищните съоръжения попадат в обхвата на следните зони, като е недопустимо да се нарушава забранителните режими съгласно ЗБР, който урежда статута на тези зони. 1. Директива за птиците Атанасовско езеро - BG0000270 Бакърлъка - BG0002077 Мандра-Пода - BG0000271 Залив Ченгене скеле - BG0000242 4. Директива за местообитаният Бургаско езеро - BG0000273 Атанасовско езеро - BG0000270 Залив Ченгене скеле - BG0000242 Мандра-Пода - BG0000271 При спазване на ограничителните режими и планове за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху тях.
W41	Пристанище Лом – одит на генерални планове и стратегия за развитие	?	Пристанищните съоръжения попадат в обхвата на следните зони, като е недопустимо да се нарушава забранителните режими съгласно ЗБР. 1. Директива за птиците Остров Ибиша - BG0002007 Остров до Горни Цибър - BG0002008 2. Директива за местообитаният Цибър - BG0000199 Острови Козлодуй - BG0000533 При спазване на ограничителните режими и планове за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху тях.
W47	Пристанище Русе – одит на генерални планове и стратегия за развитие	?	Няма данни пристанищните съоръжения да попадат в обхвата на зони със забранителни режими съгласно ЗБР.
A09	Летище София	?	В близост са следните защитени зони 1. Директива за птиците Рибарници Челопечене - BG0002114 Долни Богров-Казичене - BG0002004 При спазване на ограничителните режими и планове за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху тях.
IM01	Пловдив – интермодален терминал	?	Няма вероятност терминалът да попадне в обхвата на някоя защитена зона съгласно ЗБР. Ако попадне в близост до Река Марица - BG0000578 при спазване на ограничителните режими и планове за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху нея.
IM02	Русе – интермодален терминал	?	Няма вероятност терминалът да попадне в обхвата на някоя защитена зона съгласно ЗБР. Ако попадне в близост до такава при спазване на ограничителните режими и планове за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху тях.

Защитени територии по смисъла на ЗЗТ

№	Проект	Оценка	Коментар
H08	АМ Тракия Ст. Загора - Карнобат	?	Има вероятност пътя да попадне в обхвата на някоя от следните зони, без да я засяга директно или да нарушава забранителните режими, което е недопустимо съгласно ЗЗТ. ЗМ Боздугановска кория, с.Боздуганово, община Раднево, РИОСВ Стара Загора ЗМ Веселиновска гора, с. Веселиново, община Тунджа, РИОСВ Стара Загора ЗМ Иван гьол, гр. Ямбол, РИОСВ Стара Загора ПЗ Находище на мразовец, гр. Ямбол, РИОСВ Стара Загора При спазване на ограничителните режимите и плановете за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху тях.
H10	АМ „Хемус“ София - Яна	?	Има вероятност пътя да попадне в обхвата на някоя от следните зони, без да я засяга директно или да нарушава забранителните режими, което е недопустимо съгласно ЗЗТ. ЗМ Блатата край с.Долни Богров, с.Долни Богров, СО Кремиковци, РИОСВ София ЗМ Тученица с.Локорско, СО Нови Искър, РИОСВ София При спазване на ограничителните режимите и плановете за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху тях.
H11	АМ „Хемус“ Ябланица - Шумен	?	Има вероятност пътя да попадне в обхвата на някоя от следните зони, без да я засяга директно или да нарушава забранителните режими, което е недопустимо съгласно ЗЗТ. ЗМ Дългата бара-паметника, с.Беглеж, община Плевен, РИОСВ Плевен ЗМ Орниците, с. Боход, община Плевен, РИОСВ Плевен ЗМ Парника, с.Бежаново, община Луковит, РИОСВ Плевен ЗМ Коджакуру, с. Александрово, община Ловеч, РИОСВ Плевен ЗМ Пожара, с.Борислав, община Пордим, РИОСВ Плевен ЗМ Шумата, с.Крушуна, община Летница, РИОСВ Плевен ПЗ Пещера Горния парник, с.Бежаново, община Луковит, РИОСВ Плевен 481 ПЗ Пещера Долния парник, с.Бежаново, община Луковит, РИОСВ Плевен При спазване на ограничителните режимите и плановете за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху тях.
H12	АМ „Марица“ Чирпан Харманли	?	Има вероятност пътя да попадне в обхвата на някоя от следните зони, без да я засяга директно или да нарушава забранителните режими, което е недопустимо съгласно ЗЗТ. ЗМ Чирпанска кория, гр.Чирпан, община Чирпан РИОСВ Стара Загора ЗМ Дефилето, гр.Харманли, община Харманли, РИОСВ Хасково ПЗ Група от 12 летнодърво дървета м. Паркалуса, с.Скобелево, община Димитровград, РИОСВ Хасково При спазване на ограничителните режимите и плановете за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху тях.
H13	АМ „Черно море“ Бургас – Приселци	?	Има вероятност пътя да попадне в обхвата на някоя от следните зони, без да я засяга директно или да нарушава забранителните режими, което е недопустимо съгласно ЗЗТ. ПР Атанасовско езеро, гр.Бургас, РИОСВ Бургас ЗМ находище на блатно кокиче в м. Калината, гр.Несебър, община Несебър, РИОСВ Бургас ЗМ Горска барака, с.Юнец, община Долни Чифлик, РИОСВ Варна ЗМ Ятата, гр.Белослав, община Белослав, РИОСВ Варна ПЗ находище на бял оман, с.Детелина, община Долен чифлик, РИОСВ Варна При спазване на ограничителните режимите и плановете за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху тях.
H14	АМ „Струма“ Долна Диканя - Кулата	?	Има вероятност пътя да попадне в обхвата на някоя от следните зони, без да я засяга директно или да нарушава забранителните режими, което е недопустимо съгласно ЗЗТ. Р Тисата, гр.Кресна, община Кресна, РИОСВ Благоевград ЗМ Моравска, с. Горна Брезница и гр.Кресна, община Кресна, РИОСВ Благоевград ЗМ Рупите, с.Рупите, община Петрич, РИОСВ Благоевград ПЗ Кожуха с.Рупите, община Петрич, РИОСВ Благоевград ПЗ Момина скала, с.Крупник, община Симитлии, РИОСВ Благоевград При спазване на ограничителните режимите и плановете за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху тях.
H15	Околоръ стен път София – Северна дъга	?	Има вероятност пътя да попадне в обхвата на някоя от следните зони, без да я засяга директно или да нарушава забранителните режими, което е недопустимо съгласно ЗЗТ. ЗМ Блатата край с.Долни Богров, СО Кремиковци, РИОСВ София ЗМ Тученица, с.Локорско, община СО Нови Искър, РИОСВ София ПЗ Кътински пирамиди, С. Кътина, СО Нови Искър, РИОСВ София При спазване на ограничителните режимите и плановете за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху тях.
H16	Околоръ стен път	?	Има вероятност пътя да попадне в обхвата на някоя от следните зони, без да я засяга директно или да нарушава забранителните режими, което е

№	Проект	Оценка	Коментар
	София – Южна дъга		недопустимо съгласно ЗЗТ. ПП Витоша, община Перник, Радомир, Самоков, СО Панчарево, РИОСВ София ЗМ Енина бара, с.Мало Бучино, СО-Овча купел, РИОСВ София ЗМ Извора, гр.Банкя, СО Банкя, РИОСВ София ЗМ Манастирска кория, кв.Горна баня, СО-Овча купел, РИОСВ София ПЗ Пещерата Духлата, с.Боснек, община Перник, РИОСВ Перник ПЗ Урвич, кв. Панчарево, СО Панчарево, РИОСВ София ПЗ Юруковото, с.ковачевци, община Самоков, РИОСВ Перник При спазване на ограничителните режимите и плановете за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху тях.
H17	AM „Рила“	?	Има вероятност пътя да попадне в обхвата на някоя от следните зони, без да я засяга директно или да нарушава забранителните режими, което е недопустимо съгласно ЗЗТ. ЗМ Шумнатото тепе-I, с.Ново село, община Самоков, РИОСВ Перник ЗМ Шумнатото тепе-I, с.Ново село, община Самоков, РИОСВ Перник При спазване на ограничителните режимите и плановете за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху тях.
H19	Ботевград – Мездра; Обходен път на Враца; Обходен път Монтана; Ружинци - Димово	?	Има вероятност пътя да попадне в обхвата на някоя от следните зони, без да я засяга директно или да нарушава забранителните режими, което е недопустимо съгласно ЗЗТ. ПР Училищна гора, с.Боженица, община Ботевград, РИОСВ София ЗМ Дренето, с.Литаково, община Ботевград, РИОСВ София ЗМ Романия, с.Рашково, община Ботевград, РИОСВ София ПЗ Ритлите, с.Люти брод, община Мездра, РИОСВ Враца ПЗ Пещера Венеца, с.Гара Орешец, община Димово, РИОСВ Монтана При спазване на ограничителните режимите и плановете за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху тях.
H23b	Русе – В. Търново – Проходът на Републиката – Нова Загора – Обходен път Димитров град	?	Има вероятност пътя да попадне в обхвата на някоя от следните зони, без да я засяга директно или да нарушава забранителните режими, което е недопустимо съгласно ЗЗТ. ПП Русенски Лом, община Иваново, РИОСВ Русе ЗМ Естествено находище на кримска какула, с.Полско Косово, община Бяла, РИОСВ Русе ПР Савчов чаир с.Войнежа, община Велико Търново, РИОСВ Велико Търново ЗМ Божур поляна, с.Първомайци, община Горна Оряховица, РИОСВ Велико Търново ЗМ Дервента, с.Самоводене, община Велико Търново, РИОСВ Велико Търново ЗМ Преображенски манастир, с. с.Самоводене, община Велико Търново, РИОСВ Велико Търново При спазване на ограничителните режимите и плановете за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху тях.
R12	Видин - София	?	Има вероятност жп трасето да попадне в обхвата на някоя от следните зони, без да я засяга директно или да нарушава забранителните режими, което е недопустимо съгласно ЗЗТ. ПЗ Пещера Венеца - с. Гара Орешец, община Димово РИОСВ Монтана ЗМ Тепето - гр. Криводол, община Криводол, РИОСВ Враца ЗМ Веждата, с. Челопек, община Враца, РИОСВ Враца ПЗ Новата пещера, с. Люти брод, община Мездра РИОСВ Враца ПЗ Ритлите, с. Люти брод, община Мездра РИОСВ Враца ЗМ Лакатнишки скали, с. Миланово, община Своге, РИОСВ София ПЗ Темната дупка-Лъкатник, с. Миланово, община Своге, РИОСВ София ПЗ Скакля, с. Заселе община Своге, РИОСВ София ПЗ джуглата, с. Церово, община Своге, РИОСВ София ПЗ Бабин пласт, с.Редина, община Своге, РИОСВ София ПЗ Кътински пирамиди, с.Кътина, община СО Нови Искър, РИОСВ София При спазване на ограничителните режимите и плановете за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху тях.
R13	София – Пловдив – Бургас	?	Има вероятност жп трасето да попадне в обхвата на някоя от следните зони, без да я засяга директно или да нарушава забранителните режими, което е недопустимо съгласно ЗЗТ. ЗМ Калето, с. Д.Василица, община Костенец, РИОСВ София ЗМ Златни дол, с. Семчиново, община Септември, РИОСВ Пазарджик ПЗ Хълм на освободителите, гр. Пловдив, община Пловдив, РИОСВ Пловдив ЗМ Чирпанска кория, гр. Чирпан, община Чирпан, РИОСВ Стара Загора ПЗ Находище на мразовец, гр. Ямбол, община Ямбол, РИОСВ Стара Загора ЗМ Иван гьол, гр. Ямбол, община Ямбол, РИОСВ Стара Загора ЗМ Хисаря, гр. Айтос, община Айтос, РИОСВ Бургас ПЗ Трите братя, гр. Айтос, община Айтос, РИОСВ Бургас ЗМ Корията, с. Камено, община Камено, РИОСВ Бургас ЗМ Корията, с. Равнец, община Бургас, РИОСВ Бургас ЗМ Вая, кв.Г. Езерово и Д.Езерово, община Бургас, РИОСВ Бургас

№	Проект	Оценка	Коментар
			<p>ПЗ Чудните скали, с.Аспарухово, община Дългопол, РИОСВ Варна ЗМ Водениците, с. Сладка вода, община Дългопол, РИОСВ Варна ЗМ Рояшка скала, с. Рояк, община Дългопол, РИОСВ Варна ЗМ Петрича, с. Разделна, община Белослав, РИОСВ Варна ПЗ Горна и Долна Капладжа, гр. Белослав, община Белослав, РИОСВ Варна ЗМ Ятата, гр. Белослав, община Белослав, община Белослав, РИОСВ Варна ЗМ Ятата, с.Канстантиново, община Варна, РИОСВ Варна ЗМ Казашко, с. Казашко, с.Тополи, кв.Владиславово, гр. Варна, община Варна, РИОСВ Варна При спазване на ограничителните режимите и плановете за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху тях.</p>
R14	София – Перник Радомир – Благоевград – Кулата – границата с Гърция	?	<p>Има вероятност жп трасето да попадне в обхвата на някоя от следните зони, без да я засяга директно или да нарушава забранителните режими, което е недопустимо съгласно ЗЗТ. ЗМ Манастирска кория, кв. Горна баня, община СО Овча купел РИОСВ София ЗМ Еленина бара, с.Мало Бучино, община СО Овча купел РИОСВ ПП Острица, кв. Калкас Перник, община Перник, РИОСВ Перник Р Тисата, гр. Кресна, с. Горна Брезница, община Кресна, РИОСВ Благоевград ЗМ Естествено находище на чинари-Буйна, с.Горна Брезница, община Кресна, РИОСВ Благоевград ЗМ Моравска, с. Кресна, с. Грана Брезница, община Кресна, РИОСВ Благоевград При спазване на ограничителните режимите и плановете за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху тях.</p>
R21	София – Мездра – Горна Оряховица – Варна	?	<p>Има вероятност жп трасето да попадне в обхвата на някоя от следните зони, без да я засяга директно или да нарушава забранителните режими, което е недопустимо съгласно ЗЗТ. 274 - ПЗ Говедарника, с. Царевец, община Мездра, РИОСВ Враца ПЗ Червеница, с. Кунино, община Роман, РИОСВ Враца ПЗ Гълъбарника, с. Кунино, община Роман, РИОСВ Враца ПЗ Самуилица I и II, с. Кунино, община Роман, РИОСВ Враца ПЗ Скални образувания в м.Струпаница, гр.Луковит, община Луковит, РИОСВ Плевен ПЗ Скалните кули в м. Пладнището, с.Реселец, община Червен Бряг, РИОСВ Плевен ПЗ Калето- тектонски гребен, с. Раселец, община Червен бряг, РИОСВ Плевен ПЗ Хайдушка пещера, с. Девенци, община Червен бряг, РИОСВ Плевен ЗМ Мариновец, с. Липица, община Червен бряг, РИОСВ Плевен ЗМ Гарваница, с. Върбица, община Плевен, РИОСВ Плевен При спазване на ограничителните режимите и плановете за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху тях.</p>
R23	Русе – Горна Оряховица – Стара Загора	?	<p>Има вероятност жп трасето да попадне в обхвата на някоя от следните зони, без да я засяга директно или да нарушава забранителните режими, което е недопустимо съгласно ЗЗТ. ПП Русенски Лом, община Ветово, РИОСВ Русе ЗМ Естествено находище на кримска какула, с. Полско Косов, община Бяла, РИОСВ Русе ЗМ Божур поляна, с. Първомайци, община Г. Оряховица, РИОСВ Велико Търново ЗМ Лесопарка, гр.Лясковец, РИОСВ Велико Търново ПЗ Дрянков хълм, с.Пушево, община В. Търново, РИОСВ Велико Търново ЗМ Боженци, с. Боженци, община Трявна, РИОСВ Велико Търново ЗМ Столица, гр. Плачковци, община Трявна РИОСВ Велико Търново ПЗ Виканата скала, с. Радевци, община Трявна РИОСВ Велико Търново ЗМ Ветренска кория, с. Ветрен, община Мъглиж, РИОСВ Стара Загора ПЗ Кратери на вулкана, с. Змеево, община Стара Загора, РИОСВ Стара Загора ПЗ Пещерите, с. с. Змеево, община Стара Загора, РИОСВ Стара Загора ПЗ Топлата дупка, с.Борушица, община Мъглиж, РИОСВ Стара Загора При спазване на ограничителните режимите и плановете за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху тях.</p>
W08	Обработване на Течни и твърди отпадъци	?	<p>В повечето случаи съоръженията съществуват, или ще се изграждат в района на изградените пристанищни структури. Няма отношение към ЗЗТ и защитените територии.</p>
W11	Подобряване на навигацията по р. Дунав	?	<p>Има вероятност дейността по навигацията да попадне в обхвата на някоя от следните зони, без да я засяга директно или да нарушава забранителните режими, което е недопустимо съгласно ЗЗТ. ПЗ Скалната църква, гр.Никопол, РИОСВ Плевен ЗМ Плавала, , гр.Никопол, РИОСВ Плевен ПП Персина, с.Ореш, община Свищов, РИОСВ Велико Търново</p>

№	Проект	Оценка	Коментар
			о. Белене - Р Милка, гр. Белене, община Белене, РИОСВ Плевен ПР Персински блата, гр. Белене, община Белене, РИОСВ Плевен Р Китка, гр. Белене, община Белене, РИОСВ Плевен ЗМ Персин-изток, гр. Белене, община Белене, РИОСВ Плевен ЗМ „Кайкуша“, с.Ореш, община Свищов, РИОСВ Велико Търново о. Вардим ЗМ Старият дъб, с. Вардим, община Свищов, РИОСВ Велико Търново над о.Батин ПЗ Декилиташ, с.Мечка, община Иваново, РИОСВ Русе При спазване на ограничителните режимите и плановете за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху тях.
W13	Зимно укритие за кораби – Фаза 3	?	В процес на изграждане с разрешително за строеж. Не засяга защитени зони.
W14	Пристанище Варна – одит на генералн и плановете и стратегия за развитие	?	Има вероятност пристанищните съоръжения да попаднат в обхвата на някоя от следните зони, като е недопустимо да се нарушава забранителните режими съгласно ЗЗТ. 182 - ЗМ Казашко, гр.варна, кв. Владиславово, с.Тополи, с.Казашко, община Варна, РИОСВ Варна При спазване на ограничителните режимите и плановете за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху тях.
W26	Пристанище Бургас – одит на генералн и плановете и стратегия за развитие	?	Има вероятност пристанищните съоръжения да попаднат в обхвата на някоя от следните зони, като е недопустимо да се нарушава забранителните режими съгласно ЗЗТ. ПР Атанасовско езеро, гр.Бургас, РИОСВ Бургас ЗМ Вая, кв.Горно Езерово, кв.Долно Езерово, гр.Бургас, РИОСВ Бургас ЗМ Пода, кв. Меден рудник, гр.Бургас, РИОСВ Бургас ЗМ Узунгерен, с.Твърдица, община Бургас, РИОСВ Бургас ЗМ Ченгене скеле, кв.Крайморие, с.Маринка, община Бургас, РИОСВ Бургас При спазване на ограничителните режимите и плановете за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху тях.
W41	Пристанище Лом – одит на генералн и плановете и стратегия за развитие	?	Има вероятност пристанищните съоръжения да попаднат в обхвата на някоя от следните зони, като е недопустимо да се нарушава забранителните режими съгласно ЗЗТ. ПР Ибиша, с.Долни Цибър, община Вълчедръм, РИОСВ Монтана ЗМ Рибарници Орсоа, гр.Лом, РИОСВ Монтана При спазване на ограничителните режимите и плановете за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху тях.
W47	Пристанище Русе – одит на генералн и плановете и стратегия за развитие	?	Има вероятност пристанищните съоръжения да попаднат в обхвата на някоя от следните зони, като е недопустимо да се нарушава забранителните режими съгласно ЗЗТ. ПП Русенски Лом, община Иваново, РИОСВ Русе ЗМ Комплекс Алеко-Телика, с.Сандрово, Ряхово, гр. Сливо поле, РИОСВ Русе ПЗ Декилиташ, с.Мечка, община Иваново, РИОСВ Русе При спазване на ограничителните режимите и плановете за управление на защитените зони не се очакват значителни въздействия върху тях.
A09	Летище София	?	В близост е само ЗМ Блатата с.Долни Богров, СО Кремиковци, РИОСВ София
IM01	Пловдив – интермод ален терминал	?	Няма вероятност терминалът да попадне в обхвата на някоя защитена зона съгласно ЗЗТ.
IM02	Русе – интермод ален терминал	?	Няма вероятност терминалът да попадне в обхвата на някоя защитена зона съгласно ЗЗТ..

Културно-историческо наследство, вкл. архитектурно и археологическо наследство

По отношение на проектите с код **H** и **R**, **A** и **IM**, до приключване на изкопните работи при строителството не може да се каже със сигурност има ли засегнати археологични обекти и каква е степента на отрицателно въздействие.

Проект W08 - Обработка на Течни и твърди отпадъци няма отношение към КИН.

По отношение на проекти **W11, W13, W14, W26, W41 и W47**, всяка хидротехническа и драгажна дейност следва да бъде предшествана от предварително проучване. Археологическите проучвания на сушата и писмените източници подсказват сериозни възможности за наличие на археологически обекти под вода.

Население и човешко здраве

№	Проект	Оценка	Коментар
H08	АМ Тракия Ст. Загора - Карнобат	+	Незначително влияние, само при условие, че се спазват отстоянията изисквани от ХЗЗ, както и прилагане на всички предписани предпазни мерки на следващите етапи на проектиране и изпълнение на отделните инвестиционни предложения. Извежда тежкия трафик от населените места, с което намалява замърсяването на въздуха в тях и оказва положително въздействие.
H10	АМ „Хемус“ София - Яна	+	Незначително влияние, само при условие, че се спазват отстоянията изисквани от ХЗЗ, както и прилагане на всички предписани предпазни мерки на следващите етапи на проектиране и изпълнение на отделните инвестиционни предложения. Извежда тежкия трафик от населените места, с което намалява замърсяването на въздуха в тях и оказва положително въздействие.
H11	АМ „Хемус“ Ябланица - Шумен	+	Незначително влияние, само при условие, че се спазват отстоянията изисквани от ХЗЗ, както и прилагане на всички предписани предпазни мерки на следващите етапи на проектиране и изпълнение на отделните инвестиционни предложения. Извежда тежкия трафик от населените места, с което намалява замърсяването на въздуха в тях и оказва положително въздействие.
H12	АМ „Марица“ Чирпан Харманли	+	Незначително влияние, само при условие, че се спазват отстоянията изисквани от ХЗЗ, както и прилагане на всички предписани предпазни мерки на следващите етапи на проектиране и изпълнение на отделните инвестиционни предложения. Извежда тежкия трафик от населените места, с което намалява замърсяването на въздуха в тях и оказва положително въздействие.
H13	АМ „Черно море“ Бургас – Приселци	+	Незначително влияние, само при условие, че се спазват отстоянията изисквани от ХЗЗ, както и прилагане на всички предписани предпазни мерки на следващите етапи на проектиране и изпълнение на отделните инвестиционни предложения. Извежда тежкия трафик от населените места, с което намалява замърсяването на въздуха в тях и оказва положително въздействие.
H14	АМ „Струма“ Долна Диканя - Кулата	+	Незначително влияние, само при условие, че се спазват отстоянията изисквани от ХЗЗ, както и прилагане на всички предписани предпазни мерки на следващите етапи на проектиране и изпълнение на отделните инвестиционни предложения. Извежда тежкия трафик от населените места, с което намалява замърсяването на въздуха в тях и оказва положително въздействие.
H15	Околоръ стен път София – Северна дъга	+	Незначително влияние, само при условие, че се спазват отстоянията изисквани от ХЗЗ, както и прилагане на всички предписани предпазни мерки на следващите етапи на проектиране и изпълнение на отделните инвестиционни предложения. Извежда тежкия трафик от населените места, с което намалява замърсяването на въздуха в тях и оказва положително въздействие.
H16	Околоръ стен път София – Южна дъга	+	Незначително влияние, само при условие, че се спазват отстоянията изисквани от ХЗЗ, както и прилагане на всички предписани предпазни мерки на следващите етапи на проектиране и изпълнение на отделните инвестиционни предложения. Извежда тежкия трафик от населените места, с което намалява замърсяването на въздуха в тях и оказва положително въздействие.
H17	АМ „Рила“	+	Незначително влияние, само при условие, че се спазват отстоянията изисквани от ХЗЗ, както и прилагане на всички предписани предпазни мерки на следващите етапи на проектиране и изпълнение на отделните инвестиционни предложения. Извежда тежкия трафик от населените места, с което намалява замърсяването на въздуха в тях и оказва положително въздействие.
H19	Ботевград – Мездра; Обходен път на Враца; Обходен път Монтана; Ружинци - Димово	+	Незначително влияние, само при условие, че се спазват отстоянията изисквани от ХЗЗ, както и прилагане на всички предписани предпазни мерки на следващите етапи на проектиране и изпълнение на отделните инвестиционни предложения. Извежда тежкия трафик от населените места, с което намалява замърсяването на въздуха в тях и оказва положително въздействие.

№	Проект	Оценка	Коментар
H23b	Русе – В. Търново – Проходът на Републиката – Нова Загора – Обходен път Димитров град	+	Незначително влияние, само при условие, че се спазват отстоянията изисквани от ХЗЗ, както и прилагане на всички предписани предпазни мерки на следващите етапи на проектиране и изпълнение на отделните инвестиционни предложения. Извежда тежкия трафик от населените места, с което намалява замърсяването на въздуха в тях и оказва положително въздействие.
R12	Видин - София	+	Незначително влияние, само при условие, че се спазват отстоянията изисквани от ХЗЗ, както и прилагане на всички предписани предпазни мерки на следващите етапи на проектиране и изпълнение на отделните инвестиционни предложения. Не отделя вредни емисии, както автотранспорта, с което оказва положително въздействие.
R13	София – Пловдив – Бургас	+	Незначително влияние, само при условие, че се спазват отстоянията изисквани от ХЗЗ, както и прилагане на всички предписани предпазни мерки на следващите етапи на проектиране и изпълнение на отделните инвестиционни предложения. Не отделя вредни емисии, както автотранспорта, с което оказва положително въздействие.
R14	София – Перник Радомир – Благоевград – Кулата – границата с Гърция	+	Незначително влияние, само при условие, че се спазват отстоянията изисквани от ХЗЗ, както и прилагане на всички предписани предпазни мерки на следващите етапи на проектиране и изпълнение на отделните инвестиционни предложения. Не отделя вредни емисии, както автотранспорта, с което оказва положително въздействие.
R21	София – Мездра – Горна Оряховица – Варна	+	Незначително влияние, само при условие, че се спазват отстоянията изисквани от ХЗЗ, както и прилагане на всички предписани предпазни мерки на следващите етапи на проектиране и изпълнение на отделните инвестиционни предложения. Не отделя вредни емисии, както автотранспорта, с което оказва положително въздействие.
R23	Русе – Горна Оряховица – Стара Загора	+	Незначително влияние, само при условие, че се спазват отстоянията изисквани от ХЗЗ, както и прилагане на всички предписани предпазни мерки на следващите етапи на проектиране и изпълнение на отделните инвестиционни предложения. Не отделя вредни емисии, както автотранспорта, с което оказва положително въздействие.
W08	Обработка на Течни и твърди отпадъци	+	Редуцира възможностите за замърсяване на повърхностните и подземните води и намалява риска за населението в района от последствията от такива инциденти.
W11	Подобряване на навигацията по р. Дунав	0	Няма отношение към компонента
W13	Зимно укритие за кораби – Фаза 3	0	Няма отношение към компонента
W14	Пристанище Варна – одит на генерални планове и стратегия за развитие	-	Концентрирането на няколко вида транспорт и съответно извършването на товаро/разтоварни работи, складова дейност и др. ще доведе до увеличаване на емитираните замърсители (които са подобни при различните видове транспорт) на сравнително малка по площ територия. Освен замърсяване на въздуха има шумови въздействия, вибрации и ЕМП, в зависимост от естеството на дейността. Съоръженията са в урбанизирани територии и могат да се засегнат и чувствителни зони - жилищни територии от населените места и територии за отдих.
W26	Пристанище Бургас – одит на генерални планове и стратегия за развитие	-	Концентрирането на няколко вида транспорт и съответно извършването на товаро/разтоварни работи, складова дейност и др. ще доведе до увеличаване на емитираните замърсители (които са подобни при различните видове транспорт) на сравнително малка по площ територия. Освен замърсяване на въздуха има шумови въздействия, вибрации и ЕМП, в зависимост от естеството на дейността. Съоръженията са в урбанизирани територии и могат да се засегнат и чувствителни зони - жилищни територии от населените места и територии за отдих.
W41	Пристанище Лом – одит на	-	Концентрирането на няколко вида транспорт и съответно извършването на товаро/разтоварни работи, складова дейност и др. ще доведе до увеличаване на емитираните замърсители (които са подобни при

№	Проект	Оценка	Коментар
	генерални планове и стратегия за развитие		различните видове транспорт) на сравнително малка по площ територия. Освен замърсяване на въздуха има шумови въздействия, вибрации и ЕМП, в зависимост от естеството на дейността. Съоръженията са в урбанизирани територии и могат да се засегнат и чувствителни зони - жилищни територии от населените места и територии за отдих.
W47	Пристанище Русе – одит на генерални планове и стратегия за развитие	-	Концентрирането на няколко вида транспорт и съответно извършването на товаро/разтоварни работи, складова дейност и др. ще доведе до увеличаване на емитираните замърсители (които са подобни при различните видове транспорт) на сравнително малка по площ територия. Освен замърсяване на въздуха има шумови въздействия, вибрации и ЕМП, в зависимост от естеството на дейността. Съоръженията са в урбанизирани територии и могат да се засегнат и чувствителни зони - жилищни територии от населените места и територии за отдих.
A09	Летище София	-	Прогнозираните максимални приземни концентрации при зададената интензивност на самолетните движения за летище София изисква защитни зони с различна ширина за различните замърсители - от 150 м за РАН до над 750 м за ТМ (олово над 0,0005 мг/м ³). Засягат се жилищни територии от и територии за отдих, попадащи в посочената зона около трасето.
IM01	Пловдив – интермодален терминал	-	Концентрирането на няколко вида транспорт и съответно извършването на товаро/разтоварни работи, складова дейност и др. ще доведе до увеличаване на емитираните замърсители (които са подобни при различните видове транспорт) на сравнително малка по площ територия. Освен замърсяване на въздуха има шумови въздействия, вибрации и ЕМП, в зависимост от естеството на дейността. Съоръженията са в урбанизирани територии и могат да се засегнат и чувствителни зони - жилищни територии от населените места и територии за отдих.
IM02	Русе – интермодален терминал	-	Концентрирането на няколко вида транспорт и съответно извършването на товаро/разтоварни работи, складова дейност и др. ще доведе до увеличаване на емитираните замърсители (които са подобни при различните видове транспорт) на сравнително малка по площ територия. Освен замърсяване на въздуха има шумови въздействия, вибрации и ЕМП, в зависимост от естеството на дейността. Съоръженията са в урбанизирани територии и могат да се засегнат и чувствителни зони - жилищни територии от населените места и територии за отдих.

Риск от инциденти

В тази матрица са включени и проекти по ОГПТ, които нямат пряко отношение към компонентите на околната среда. Всички проекти в една или друга степен влияят основно върху сигурността на транспорта и инфраструктурата му и са насочени към безопасността на хората, които ги ползват.

Транспорта и транспортната инфраструктура е изцяло свързана с всички сфери от живота и дейностите на човека, независимо от неговата възраст, пол, цениз, професия, местоживееене и социален статус. Това го прави най-практикуваната дейност, но и една от най-рисковите поради факта, че едновременно, за кратко време и на малко пространство има съсредоточаване на превозни средства с много различни технически характеристики и/или хора с различни личностни характеристики, модел на поведение, емоционално състояние и темперамент.

Такава сложна система лесно може да бъде разбалансирана и да се стигне до конфликтни и аварийни ситуации с непредвидими последици. Всяка дейност, която води до усъвършенстване на някой от компонентите (инфраструктурни съоръжения, превозни средства, контролни системи, поведенчески характеристики на участниците в движението) води и до редуциране на възможността от инциденти в цялото им многообразие.

№	Проект	Оценка	Коментар
H01	Администрация на пътната инфраструктура и йерархия на мрежата	+	По-доброто управление на пътната инфраструктура ще доведе до икономия на време за пътуване на пътници и за превоз на товари, допринасяйки за по-голямата икономическа ефективност на пътния транспорт. Проектът косвено влияе положително на процента на произшествията чрез стимулиране на по-ранното завършване на пътните проекти.
H02	Финансиране и таксуване	+	Осигуряването на достатъчно финансиране ще гарантира по-ранно завършване на пътни проекти, експлоатацията и поддръжката, което косвено влияе положително върху сигурността на транспорта.

№	Проект	Оценка	Коментар
H03	План за поддръжка на мрежата и наблюдение на състоянието на активите на мрежата	++	Системата за наблюдение на пътната мрежа ще доведе до навременна намеса за поддържане на инфраструктурата в състояние, подходящо за нейното функциониране и косвено влияе положително върху сигурността на транспорта.
H05	Организиране на кампания за обучение и информация за пътна безопасност	++	Основната цел на всяка кампания за пътна безопасност ще бъде да допринесе за подобряване на безопасността по българските пътища
H06	Информационна система за водачи на МПС	++	Предоставянето на информация на водачите за задръствания, катастрофи и други проблеми по техните маршрути, както преди, така и по време на тяхното пътуване, както и информация за наличните алтернативни маршрути, намалява риска от инциденти и повишава безопасността на пътуване.
H08	АМ „Тракия“ Ст. Загора - Карнобат	+	При спазване на дисциплина от страна на водачите на МПС
H10	АМ „Хемус“ София - Яна	+	При спазване на дисциплина от страна на водачите на МПС
H11	АМ „Хемус“ Ябланица - Шумен	+	При спазване на дисциплина от страна на водачите на МПС
H12	АМ „Марица“ Чирпан Харманли	+	При спазване на дисциплина от страна на водачите на МПС
H13	АМ „Черно море“ Бургас – Приселци	+	При спазване на дисциплина от страна на водачите на МПС
H14	АМ „Струма“ Долна Диканя - Кулата	+	При спазване на дисциплина от страна на водачите на МПС
H15	Околоръстен път София – Северна дъга	++	При спазване на дисциплина от страна на водачите на МПС Изграждането на обходни пътища облекчава движението в населеното място и намалява риска от ПТП
H16	Околоръстен път София – Южна дъга	++	При спазване на дисциплина от страна на водачите на МПС Изграждането на обходни пътища облекчава движението в населеното място и намалява риска от ПТП
H17	АМ „Рила“	+	При спазване на дисциплина от страна на водачите на МПС
H19	Ботевград – Мездра; Обходен път на Враца; Обходен път Монтана; Ружинци - Димово	++	При спазване на дисциплина от страна на водачите на МПС Изграждането на обходни пътища облекчава движението в населеното място и намалява риска от ПТП
H23a	Русе – В. Търново – Обходен път Габрово - проход Шипка – Стара Загора - Обходен път Димитровград	++	При спазване на дисциплина от страна на водачите на МПС Изграждането на обходни пътища облекчава движението в населеното място и намалява риска от ПТП
H23b	Русе – В. Търново – Проходът на Републиката - – Нова Загора – Обходен път Димитровград	++	При спазване на дисциплина от страна на водачите на МПС Изграждането на обходни пътища облекчава движението в населеното място и намалява риска от ПТП

№	Проект	Оценка	Коментар
	Д Хасково - Маказа		
RO2	Финансиран е и такси	+	Осигуряването на достатъчно финансиране ще гарантира по-качествени и бързо решение на проблемите с експлоатацията и поддръжката на инфраструктурата, както и обновяването на остарелия ПЖС, което косвено влияе положително върху сигурността на транспорта.
R05	Управление на активите и информация та; План за поддръжка на мрежата	+	Адекватната поддръжка на съществуващата инфраструктура на железопътната мрежа и нейната ефективност е с позитивно върху качеството, надеждността и сигурността на услугата за всички потребители,
R08	Пътнически съоръжения	+	Подобриенето на пътническите съоръжения в гарите повишават безопасността и сигурността за пътниците.
R11	Локомотиви и подвижен състав	++	Модерният подвижния състав трябва да повиши надеждността на пътническите и товарните пътувания.
R12	Видин - София	++	При модернизация на инфраструктурата и подновяване на ПЖС
R13	София – Пловдив – Бургас	++	При модернизация на инфраструктурата и подновяване на ПЖС
R14	София – Перник Радомир – Благоевград – Кулата – границата с Гърция	++	При модернизация на инфраструктурата и подновяване на ПЖС
R17	София – Калотина – границата със Сърбия	++	При модернизация на инфраструктурата и подновяване на ПЖС
R20	София – Карлово – Стара Загора	++	При модернизация на инфраструктурата и подновяване на ПЖС
R21	София – Мездра – Горна Оряховица – Варна	++	При модернизация на инфраструктурата и подновяване на ПЖС
R23	Русе – Горна Оряховица – Стара Загора	++	При модернизация на инфраструктурата и подновяване на ПЖС
W00	Оценка на работата на пристанищат а и сертификаци я. Подобрение на безопасност та , мерки за сигурност и околна среда	++	Подобряване на сигурността на корабите и пристанищата, както и безопасността на пристанищата чрез подобрен контрол на товари и пътници силно намалява и риска от инциденти по време на експлоатацията на съоръженията и/или корабите
W06	Подобрена ефективност на процедурите за поддръжка на терминалите	+	Повишената ефективност и навременната поддръжка на пристанищните съоръжения влияят положително върху безопасността и намаляването на риска от инциденти, поради твърде голямата амортизация.
W08	Обработван е на Течни и твърди отпадъци	0	Няма отношение към проекта
W10	Информацио	++	Увеличаването на броя на съвременните логистични, навигационни и

№	Проект	Оценка	Коментар
	нна система за управление на корабния трафик		информационни системи, включително навигационните информационни системи в реално време. Ще предостави адекватен контрол на безопасността и околната среда на корабоплаването в българските морски пространства. Системата предоставя информационен обмен между корабите и бреговия контрол и управление и е изключително полезна за предотвратяване или навременно реагиране при инциденти
W11	Подобряване на навигацията по р. Дунав	++	Редуциране на риска от инциденти с кораби при маловодие
W12	Информационна система за река Дунав	++	Увеличава безопасността и намалява навигационните рискове по реката и свързаните с тях въздействия, намалява времето за преминаване и оптимизира на капацитета на каналите.
W13	Зимно укритие за кораби – Фаза 3	0	Няма отношение към домуването на корабите
W14	Пристанище Варна – одит на генерални планове и стратегия за развитие	+	Пристанищните съоръжения са свързани, както с добрата поддръжка на корабите, така и с домуването, обслужването и поддръжката на техниката, която се използва при спасителните мероприятия. Осъвременяването на пристанищните структури ще се отрази косвено и върху плавателните съдове – по-качествено обслужване, ремонт, контрол, преглед и т.н.
W26	Пристанище Бургас – одит на генерални планове и стратегия за развитие	+	Пристанищните съоръжения са свързани, както с добрата поддръжка на корабите, така и с домуването, обслужването и поддръжката на техниката, която се използва при спасителните мероприятия. Осъвременяването на пристанищните структури ще се отрази косвено и върху плавателните съдове – по-качествено обслужване, ремонт, контрол, преглед и т.н.
W41	Пристанище Лом – одит на генерални планове и стратегия за развитие	+	Пристанищните съоръжения са свързани, както с добрата поддръжка на корабите, така и с домуването, обслужването и поддръжката на техниката, която се използва при спасителните мероприятия. Осъвременяването на пристанищните структури ще се отрази косвено и върху плавателните съдове – по-качествено обслужване, ремонт, контрол, преглед и т.н.
W47	Пристанище Русе – одит на генерални планове и стратегия за развитие	+	Пристанищните съоръжения са свързани, както с добрата поддръжка на корабите, така и с домуването, обслужването и поддръжката на техниката, която се използва при спасителните мероприятия. Осъвременяването на пристанищните структури ще се отрази косвено и върху плавателните съдове – по-качествено обслужване, ремонт, контрол, преглед и т.н.
A09	Летище София	+	При добра организация и контрол и висока квалификация на наземния и летателен състав се редуцират възможностите за инциденти и аварии с произтичащите от тях последици.
IM01	Пловдив – интермодален терминал	+	При добра организация, на товаро-разтоварна дейност, вътрешно-заводския транспорт, съоръженията и технологичните потоци се редуцират възможностите за инциденти и аварии .
IM02	Русе – интермодален терминал	+	При добра организация, на товаро-разтоварна дейност, вътрешно-заводския транспорт, съоръженията и технологичните потоци се редуцират възможностите за инциденти и аварии.

Материални активи

№	Проект	Оценка	Коментар
H08	АМ Тракия Ст. Загора - Карнобат	0	Настоящото предложение за магистрала преминава изцяло през селски райони и ще причини трайна загуба и разпокъсване на земеделската земя, която се пресича от пътя. Предвид мащаба на схемата има възможност за загуба на някои жилищни или бизнес имоти, но схемата не минава през населени места, поради което ефекта върху имотите ще бъде минимален. Има възможност за негативни ефекти върху съществуващата транспортна инфраструктура, тъй като тази схема ще пресече съществуващи сухопътни и железопътни пътища. Строителството на тази дълга 115 км схема ще изисква използването на големи количества минерални ресурси.

№	Проект	Оценка	Коментар
			По отношение на материалните активи като състояние на инфраструктурата – ефектът е положителен.
H10	АМ „Хемус“ София - Яна	0	Предложеното удължаване на магистралата ще доведе до постоянна загуба и раздробяване на земеделска земя. Общата дължина на схемата е 8.5 км, поради което обхватът на тази загуба е относително малък. Като се има предвид близостта му до застроени райони, съществува и възможност за трайна загуба на жилищни и / или бизнес имоти. Ако това се случи, най-вероятно само малък брой имоти ще бъдат засегнати. Загубата на минералните активи по време на строителството ще бъде сравнително малък, като се има предвид размера на схемата. По отношение на материалните активи като състояние на инфраструктурата – ефектът е положителен.
H11	АМ „Хемус“ Ябланица - Шумен	0	Предложението ще доведе до изграждането на 230 км нова магистрала. Маршрутът на това предложение за път се състои от комбинация от земеделските и горските земи и схемата може да доведе до загуба и разпокъсаност на тази земя. Голям брой населени места се намират по протежение на трасето на пътя обаче, може да се приеме, че преките ефекти върху имоти и инфраструктура в тези населени места ще бъдат избегнати, тъй като по-голямата част от схемата ще се изграждат на неразвити към настоящия момент земи. Ефекти върху имота могат да възникнат в някои места, но те няма да са толкова сериозни, колкото тези върху земеделска земя. Изграждането на тази голяма 230 км схема ще изисква използването на големи количества минерални ресурси. По отношение на материалните активи като състояние на инфраструктурата – ефектът е положителен.
H12	АМ „Марица“ Чирпан Харманли	0	Това предложение ще включва изграждането на 68 км нова магистрала между Чирпан и Харманли. Схемата ще доведе до загуба и разпокъсване на земеделска земя. Очаква се ефектите върху имотите да бъдат минимални, тъй като се предполага че населените места ще бъдат избегнати. Само случайни имоти ще бъдат засегнати. Изграждането на 68 км път ще изисква използването на големи количества минерални ресурси. По отношение на материалните активи като състояние на инфраструктурата – ефектът е положителен.
H13	АМ „Черно море“ Бургас – Приселци	?/0	Този проект ще включи изграждането на 98 км нов път между Бургас и Приселци. По-голямата част от земята, през която преминава този път понастояще е земеделска, поради което се очаква негативно въздействие. Също така има значителни горски райони, които също може да бъдат засегнати от тази предложена схема. Както и при всички подобни схеми, обсъдени преди, въздействията върху имотите изглежда да са минимални, тъй като пътят е разположен предимно в селски райони. Изграждането на 95 км път ще изисква използването на големи количества минерални ресурси. По отношение на материалните активи като състояние на инфраструктурата – ефектът е положителен.
H14	АМ „Струма“ Долна Диканя - Кулата	?/0	Този проект ще включи изграждането на 138 км нов път между Долна диканя и Кулата. Схемата ще преминава през земеделска земя и горски фонд, а също и близо до няколко селища. Биха могли да възникнат негативни ефекти върху горски и земеделските земи и имоти. Също така изграждането на 138 км нов път може да доведе до използването на големи количества минерални активи. По отношение на материалните активи като състояние на инфраструктурата – ефектът е положителен.
H15	Околоръсте н път София – Северна дъга	0	Този проект ще съдържа подобрения до съществуващия околоръстен път, включително разширения и подобрения на кръстовища. Не се налага изграждането на път на нови места и поради това няма да има загуби на земеделска земя. Западната половина от този път преминава близо до сгради, включително жилищни, търговски и правителствени имоти, поради което потенциалните разширения ще доведат до неблагоприятни ефекти върху тези имоти. Загубата на минерални активи по време на строителството ще бъде относително малка, като се има предвид размера на схемата. По отношение на материалните активи като състояние на инфраструктурата – ефектът е положителен.
H16	Околоръсте н път София – Южна дъга	?/0	Този проект ще съдържа подобрения до съществуващия околоръстен път, включително разширения и подобрения на кръстовища. Не се налага изграждането на път на нови места и поради това няма да има загуби на земеделска земя. Голяма част от тази част на околоръстния път преминава през застроени райони, поради което потенциалните разширения ще доведат до неблагоприятни ефекти върху жилищните, търговските и правителствените имоти. Загубата на минерални активи по време на строителството ще бъде

№	Проект	Оценка	Коментар
			относително малка, като се има предвид размера на схемата. По отношение на материалните активи като състояние на инфраструктурата – ефектът е положителен.
H17	АМ „Рила“	?/0	Този проект включва изграждането на 89 км нов път между Дупница и автомагистрала Хемус. Въпреки че от предложенията ще бъде засегната земеделска земя, голяма част от тази магистрала ще бъде разположена в хълмисти и горски райони, с което ще бъде засегнат и горски фонд. Трябва да се отбележи, че строителството на 89 км магистрала също така ще изисква използването на големи количества минерални ресурси. По отношение на материалните активи като състояние на инфраструктурата – ефектът е положителен.
H19	Ботевград – Мездра; Обходен път на Враца; Обходен път Монтана; Ружинци - Димово	?/0	Тази 52 км схема се състои от комбинация между нов и реконструиран път. Отсечките от нов път най-вероятно ще преминат през земеделска земя, но в сравнение с други обсъждани пътища тези разширения ще бъдат относително кратки. Следователно ефектите ще бъдат негативни, но малки. За строителството ще се използват големи количества минерални ресурси. По отношение на материалните активи като състояние на инфраструктурата – ефектът е положителен.
H23b	Русе – В. Търново – Проходът на Републиката – Нова Загора – Обходен път Димитровград	?/0	Това предложение ще бъде с обща дължина от 400 км, състоящо се от комбинация между нов и реконструиран път. Ще възникнат неблагоприятни ефекти върху земеделската земя, въпреки че те ще бъдат ограничени, тъй като е по-голяма частта от пътя, която се нуждае от реконструкция, а не от изграждане. Ще възникнат неблагоприятни ефекти върху имоти, но те ще бъдат относително малки, тъй като проекта преминава предимно през земеделски райони. По отношение на материалните активи като състояние на инфраструктурата – ефектът е положителен.
R12	Видин - София	?	Този вариант включва реконструкция на съществуващата железопътна инфраструктура, но е вероятно да се изграждат и нови отсечки от жп линията, Очаква се ефектите ще бъдат негативни, но малки, поради малката ширина на линейната структура. По отношение на материалните активи като състояние на инфраструктурата – ефектът е положителен.
R13	София – Пловдив – Бургас	0	Този вариант включва реконструкция на съществуващата железопътна инфраструктура, но е вероятно да се изграждат и нови отсечки от жп линията, Очаква се ефектите ще бъдат негативни, но малки, поради малката ширина на линейната структура. По отношение на материалните активи като състояние на инфраструктурата – ефектът е положителен.
R14	София – Перник Радомир – Благоевград – Кулата – границата с Гърция	?	Този вариант включва реконструкция на съществуващата железопътна инфраструктура, но е вероятно да се изграждат и нови отсечки от жп линията, Очаква се ефектите ще бъдат негативни, но малки, поради малката ширина на линейната структура. По отношение на материалните активи като състояние на инфраструктурата – ефектът е положителен.
R21	София – Мездра – Горна Оряховица – Варна	?	Този вариант включва реконструкция на съществуващата железопътна инфраструктура, но е вероятно да се изграждат и нови отсечки от жп линията, Очаква се ефектите ще бъдат негативни, но малки, поради малката ширина на линейната структура. По отношение на материалните активи като състояние на инфраструктурата – ефектът е положителен.
R23	Русе – Горна Оряховица – Стара Загора	?	Този вариант включва реконструкция на съществуващата железопътна инфраструктура, но е вероятно да се изграждат и нови отсечки от жп линията, Очаква се ефектите ще бъдат негативни, но малки, поради малката ширина на линейната структура. По отношение на материалните активи като състояние на инфраструктурата – ефектът е положителен.
W08	Обработване на Течни и твърди отпадъци	++	Вариантът включва реконструкция на съоръженията и системите за събиране и третиране на отпадъци от кораби и пристанища, за да се покрият международните и националните стандарти за опазване на околната среда. Местоположението на новата инфраструктура не е известно, поради което не е ясно ще бъдат ли засегнати земята или имотите в границите на пристанището. Съоръженията се разглеждат като материални активи с екологично предназначение и ще допринесат за реализиране на ползи по отношение на околната среда.
W11	Подобряване на навигацията по р. Дунав	0	Тази възможност се отнася до премахване на ограниченията за дълбочина, ремонт на структурите за контрол на реката и укрепване на речните брегове. Не се предвиждат ефекти върху материалните активи като земи и имоти.
W13	Зимно укрите за кораби –	0	Този вариант за завършване на зимен подслон за 39 плавателни съдове е в ход и фази 1 и 2 са завършени през 2004. Вероятността крайната фаза да доведе до допълнително въздействие върху земи като

№	Проект	Оценка	Коментар
	Фаза 3		материални активи е малка.
W14	Пристанище Варна – одит на генерални планове и стратегия за развитие	?	W14 включва преглед на генералния план за Пристанище Варна. Разгледаният генерален план може да се отрази на материалните активи, но такова проучване все още не е направено и ефектите ще бъдат второстепенни и в настоящия момент не са известни.
W26	Пристанище Бургас – одит на генерални планове и стратегия за развитие	?	W26 включва преглед на генералния план за Пристанище Бургас. Разгледаният генерален план може да се отрази на материалните активи, но такова проучване все още не е направено и ефектите ще бъдат второстепенни и в настоящия момент не са известни.
W41	Пристанище Лом – одит на генерални планове и стратегия за развитие	?	W41 включва преглед на генералния план за Пристанище Лом. Разгледаният генерален план може да се отрази на материалните активи, но такова проучване все още не е направено и ефектите ще бъдат второстепенни и в настоящия момент не са известни.
W47	Пристанище Русе – одит на генерални планове и стратегия за развитие	?	W47 включва преглед на генералния план за Пристанище Русе. Разгледаният генерален план може да се отрази на материалните активи, но такова проучване все още не е направено и ефектите ще бъдат второстепенни и в настоящия момент не са известни.
A09	Летище София	?/+	Тази възможност може да доведе до изграждането на нова писта на летище София за редуциране на шума. Това може да доведе до загубата на относително малка площ от земята наоколо. По отношение на материалните активи като състояние на инфраструктурата, ефектът е положителен
IM01	Пловдив – интермодален терминал	+	Изграждането на нов интермодален терминал в Пловдив може да доведе до загуба на земя или имот. Новите съоръжения ще бъдат с по-ограничено въздействие върху околната среда, в сравнение с амортизирани и стари такива.
IM02	Русе – интермодален терминал	+	Изграждането на нов интермодален терминал в Пловдив може да доведе до загуба на земя или имот. Новите съоръжения ще бъдат с по-ограничено въздействие върху околната среда, в сравнение с амортизирани и стари такива.

Отпадъци

При спазване на нормативната уредба, свързана с отпадъците, не се очакват значителни отрицателни въздействия по отношение на този фактор.

Реализирането на проект W08 е свързано с резултиране на силно положително въздействие по отношение на управлението на отпадъците от пристанищата и корабите, което ще доведе до положителни ефекти и върху компонентите на околната среда.

Одитирането на генералните планове на пристанищата също се очаква да има положителен ефект по отношение на законосъобразното управление на отпадъците.

Проект W11, свързан с Подобряване на навигацията на р. Дунав ще доведе до генериране на количества драгажни маси, за които следва да се предвидят и съгласуват подходящи площи за извозване и депониране.

Превоз на опасни товари

Подобряването на инфраструктурата увеличава сигурността на пътя и намалява риска от инциденти и аварийни разливи.

Модернизацията, изграждането и осъвременяването на технологиите на съоръженията за предотвратяване и контрол на замърсяванията, включително събирането и третирането на отпадъци от корабите и пристанищните дейности ще намали и/или ликвидира съществуващия към момента неприемлив риск за околната среда

Осъвременяването на генералните планове на пристанищата определя изискванията и стратегията за бъдещо развитие на пристанища, терминали, земни и водни площи. Това намалява рисковете от инциденти с кораби, дейностите свързани с товаро-разтоварната дейност и терминалите за съхранение на различни видове химични вещества, торове и др. Редуцира се вероятността от аварийни разливи или разсипване на опасни товари и отрицателните последици от това за околната среда

Изграждане на интермодални терминали със съвременни съоръжения и технологии за дейностите свързани с товаро-разтоварния, вътрешно-заводски и скаладов транспорт за пълно обслужване на товаро-потоците. Редуцира се вероятността от аварийни разливи или разсипване на опасни товари, която е много по-голяма при ползването на остарелите съоръжения при различните видове транспорт към момента.

Шум и вибрации

В следващите таблици са представени очакваните еквивалентните нива на шум от автомобилния и ж.п. транспорт за 2030 г. по направленията на пътните коридори от ГД7. Нивата са получени по изчислителните методики, регламентирани в Наредба №6 за показателите за шум в околната среда (МЗ, МОСВ, 2006 г.), въз основа на данни за прогнозно натоварване на тези пътища, представени от Възложителя. При изчисленията са избрани най-натоварените участъци от автомобилните и ж.п. трасета.

Очаквани еквивалентни нива на шум в dBA, създаван от автомобилните транспортни потоци за 2030 г.

Таблица 24. Прогноза за еквивалентни нива на шум по направления за 2030 година

№	Пътно трасе		Leq, dBA		ШЗЗ, m.	
			ден	нощ	ден	нощ
Н 08	АМ „Тракия	V=140 km/h	72	63	270	300
Н 10	СОП-ПВ „Яна”	V=120 km/h	75	66	400	460
Н 11	АМ „Хемус”		71	62	220	270
Н 12	АМ „Марица” –	V=120 km/h	71	62	220	270
Н 13	АМ „Черно море”	V=100 km/h	69	61	150	220
Н 14	АМ „Срума”	V=120 km/h	73	64	300	350
Н 15	СОП - Северна дъга	V=100 km/h	76	67	460	550
Н 16	СОП – Южна дъга	V=100 km/h	72	63	270	300
Н 17	АМ „Рила”	V=120 km/h	71	62	220	270
Н 19	Ботевград – Видин	V=120 km/h	70	62	180	270
Н 23b	Русе - Маказа	V=90 km/h	70*	62*	180	270
	Русе - Бяла					
	през гр. Нова Загора					

* Тези стойности се отнасят за началните участъци на съответните трасета, отличаващи се с най-голямо натоварване спрямо останалите им участъци.

Таблица 25. Очаквани еквивалентни нива на шум в dBA, създаван от ж.п. съставите за 2030 г.

№	Ж.п. линия	Leq, dBA		ШЗЗ, м.	
		ден	нощ	ден	нощ
R 12	София – Видин	66	68	30	320
R 13	София – Бургас (през гр. Пловдив)	71	72,5	90	600
R 14	София – Кулата				
	- участък Перник – Радомир	66	67	30	280
	- участък Радомир - Кулата	54	47	-	-
R 23	Русе – Стара Загора	65	66	-	30

Разстоянието от пътното трасе, на което се достига хигиенната норма за шум за даден вид територия, при безпрепятствено разпространение на шума над равнинна повърхност, определя ширината на шумозащитната зона (ШЗЗ) от двете страни на трасето за движение. Най-често на шумово въздействие от автомобилен и ж.п. транспорт са подложени жилищни територии на населени места, разположени в близост до трасета, за които се превишават регламентираните гранични стойности за шум.

В таблици 24 и 25 са дадени ШЗЗ за жилищни територии, подложени на въздействието на интензивен автомобилен трафик и на релсов ж.п. транспорт. Посочените в таблиците стойности отчитат влиянието на основния фактор за намаляване на шума – разстоянието.

Новите пътни трасета трябва да се проектират така, че да бъде минимизирано шумовото въздействие върху близките населени места. Независимо от това някои населени места попадат в границите на ШЗЗ. Освен жилищни територии, понякога могат да бъдат засегнати и други територии с нормиран шумов режим – например зони за отдих.

№	Проект	Оценка	Коментар
H08	АМ Тракия Ст. Загора - Карнобат	0	Шумовата характеристика на транспортния поток е приблизително еднаква по цялото трасе. Шумозащитната зона е: ден – 270 м., нощ – 300 м. В нея попадат жилищни територии на населени места (предимно в участъка Ямбол-Карнобат), за които са препоръчани конкретни шумозащитни мерки. С прилагането им шумовото въздействие ще бъде незначително.
H10	АМ „Хемус“ София - Яна	0	Шумозащитната зона е: ден – 400 м., нощ – 460 м. В нея попада с. Горни Богров. С прилагането на шумозащитна екран се неутрализира наднорменото шумово въздействие.
H11	АМ „Хемус“ Ябланица - Шумен	0	Шумовата характеристика на транспортния поток е приблизително еднаква по цялото трасе. Шумозащитната зона е: ден – 220 м., нощ – 270 м. В нея попадат жилищни зони на населени места. За всеки конкретен случай са предложени подходящи шумозащитни средства за премахване на наднорменото шумово въздействие.
H12	АМ „Марица“ Чирпан Харманли	0	Шумозащитната зона е: ден – 220 м., нощ – 270 м. Незначително превишение на нормите има само за едно населено място.
H13	АМ „Черно море“ Бургас – Приселци	0	Шумовата характеристика на транспортния поток е приблизително еднаква по цялото трасе. Шумозащитната зона е: ден – 150 м., нощ – 220 м. В нея попадат територии на населени места. За всеки конкретен случай е предложена подходяща шумозащитна, с изпълнението на която се постига хигиенната норма.
H14	АМ „Струма“ Долна Диканя - Кулата	0	Трасето е разделено на четири участъка с различна характеристика на транспортния поток. За най-натоварения участък (Кресна-Кулата) ширината на шумозащитната зона е: ден – 300 м., нощ – 350 м. Около цялото трасе има населени места, попадащи в границите на шумозащитните зони. За всеки конкретен случай са предложени подходящи шумозащитни средства за удовлетворяване на хигиенните норми.
H15	Околоръстен път София – Северна дъга	0	Шумозащитните зони са: ден – 460 м., нощ – 550 м. Възможно е шумовото въздействие върху близките територии на населените места около трасето. Необходимо е прилагане на шумозащитни мерки на ниво проектиране, за ограничаване на шумовото въздействие до хигиенните норми.
H16	Околоръстен път София – Южна дъга	-	Шумозащитните зони са: ден – 270 м., нощ – 300 м. В тези граници попадат жилищни зони на квартали на гр. София. Няма реализирани шумозащитни средства. За тези жилищни зони

№	Проект	Оценка	Коментар
			отрицателното въздействие е значително.
H17	АМ „Рила“	0	АМ се състои от 3 участъка. За най-натоварения (Самоков-АМ „Тракия“), шумозащитните зони са: ден – 220m., нощ – 270 m. Зони с нормиран шумов режим в близост до трасето са жилищни територии на населени места. Възможно е превишаване на хигиенните норми за шум. При взимане на мерки за защита от шум, въздействието ще бъде незначително.
H19	Ботевград – Мездра; Обходен път на Враца; Обходен път Монтана; Ружинци - Димово	0	Състои се от две отсечки и два обходни пътя. Шумозащитната зона за най-натоварения участък (Ботевград - Мездра) за жилищни зони е : ден – 180 m., нощ – 270 m. Около цялото трасе има зони с нормиран шумов режим (жилищни и зони за отдих). Възможни са превишения на хигиенните норми за шум. При вземане на мерки за защита от шума, въздействието му е незначително.
H23b	Русе – В. Търново – Проходът на Републиката - – Нова Загора – Обходен път Димитровград	0	Състои се от пет участъка и обходен път. Шумозащитните зони около най-натоварения участък (Русе-Бяла) са: ден – 180 m., нощ – 270 m., а за останалите участъци: ден – до 130 m., нощ – до 180 m. Има жилищни територии, попадащи в границите на посочените шумозащитни зони. При прилагане на шумозащитни мерки, шумовото въздействие ще бъде незначително.
R12	Видин - София	0	Състои се от две отсечки. Най-натоварената е София-Мездра. Шумозащитните зони около нея са: ден – 30 m., нощ – 320 m. Обекти на шумово въздействие са предимно жилищни територии на населени места, попадащи в границите на шумозащитните зони. При прилагане на шумозащитни средства, въздействието на шума може да се ограничи до хигиенните норми.
R13	София – Пловдив – Бургас	0	Шумозащитните зони около най-натоварения участък (София – Пловдив) са 7 ден – 90 m., нощ – 600 m. Обекти на шумово въздействие са предимно жилищни територии на населени места, попадащи в границите на шумозащитните зони. При прилагане на шумозащитни средства, въздействието на шума може да се ограничи до хигиенните норми.
R14	София – Перник Радомир – Благоевград – Кулата – границата с Гърция	0	Шумозащитните зони около най-натоварения участък (Перник-Радомир) са : ден – 30 m., нощ – 280 m. Обекти на шумово въздействие са предимно жилищни територии на населени места, попадащи в границите на шумозащитните зони. При прилагане на шумозащитни средства, въздействието на шума може да се ограничи до хигиенните норми. В останалите участъци от трасето шумовите емисии са далеч под хигиенните норми за дневен и нощен период – не се очаква въздействие.
R21	София – Мездра – Горна Оряховица – Варна	0	Шумозащитните зони около най-натоварения участък (София – Мездра) от трасето са : ден – 30 m., нощ – 320 m. Обекти на шумово въздействие са предимно жилищни територии на населени места, попадащи в границите на шумозащитните зони. При прилагане на шумозащитни средства, въздействието на шума може да се ограничи до хигиенните норми.
R23	Русе – Горна Оряховица – Стара Загора	0	Шумозащитната зона около по-натоварения участък (Русе-Горна Оряховица) са ден – 0 m., нощ – 30 m. Обекти на шумово въздействие са предимно жилищни територии на населени места, попадащи в границите на шумозащитните зони. При прилагане на шумозащитни средства, въздействието на шума може да се ограничи до хигиенните норми.
W08	Обработване на Течни и твърди отпадъци	неизвестно ?	Няма информация за акустичните параметри на инсталациите.
W11	Подобряване на навигацията по р. Дунав	0	Поради достатъчната отдалеченост на плавателния канал, няма шумово въздействие върху територии с нормиран шумов режим на българския бряг.
W13	Зимно укритие за кораби – Фаза 3	?	Няма информация
W14	Пристанище Варна – одит на генерални планове и стратегия за развитие	0	Бъдещата дейност ще бъде свързана с локално шумово въздействие в границите на морската промишлена зона на града.
W26	Пристанище Бургас – одит на генерални планове и стратегия за развитие	0	Бъдещата дейност ще бъде свързана с локално шумово въздействие в границите на морската промишлена зона на града.
W41	Пристанище Лом – одит на генерални планове и стратегия за развитие	0	Бъдещата дейност ще бъде свързана с локално шумово въздействие в границите на речна пристанищна зона на града.
W47	Пристанище Русе –	0	Бъдещата дейност ще бъде свързана с локално шумово

№	Проект	Оценка	Коментар
	одит на генерални планове и стратегия за развитие		въздействие в границите на речна пристанищна зона на града.
A09	Летище София	-	Въведена е мониторингова система за наблюдение на шумовите нива. Независимо, че дневните еквивалентни нива на шум не превишават граничните стойности, проблем създава отделното шумово събитие, а именно прелитане на въздухоплавателно средство над жилищна територия (кв. Подуене, кв. Кривина, кв. Орландовци).
IM01	Пловдив – интермодален терминал	?	Дейността на терминала е свързана с извършване на товароразтоварни работи между различни видове транспорт. Шумовата емисия от нея е с локално въздействие. Няма информация за наличие на зони с нормиран шумов режим около този обект.
IM02	Русе – интермодален терминал	?	Шумовата емисия от този обект е с локално въздействие в границите на пристанище Русе. Няма информация за наличие на зони с нормиран шумов режим около този обект.

1.16

Естество и честота на въздействието

Таблица 26. Естество и честота на въздействието за Пътен транспорт

Компоненти и фактори на околната среда	Вид на въздействието																						
	пряко		вторично		еднократно		кумулятивно		необратимо		краткосрочно		дългосрочно		постоянно		временно		силно		слабо		
	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	
Климат и въздух	-	-	-	-	-	X	X	-	-	X	-	X	X	-	X	-	-	X	X	X	-	-	
Води повърхностни	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	-
Води подземни	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
геоложка основа	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	-	
почви	-	-	X	-	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	-	-	
ландшафт	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X	-X	X	X	-	X	X	X	-	X	
флора	-	-	X	-	X	X	X	X	X	X	-	X	X	-	X	X	-	X	X	X	-	X	
фауна	-	-	-	-	-	X	X	X	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	
защитени зони по ЗБР	-	-	-	-	X	X	X	-	X	X	-	X	X	X	X	-	-	X	X	X	-	-	
защитени територии	-	-	X	X	X	X	-	-	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	
културно-историч.наследство	-	X	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	X	-	X	X	X	X	-	X	X	X	
Население и човешко здраве	-	X	X	X	X	X	X	-	X	X	-	X	X	X	X	-	-	X	X	X	X	X	
материални активи	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	
отпадъци	-	-	X	X	-	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X	-	X	-	X	X	-	-	
опасни товари	X	-	X	X	X	-	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X	-	X	X	X	-	-	
Шум и вибрации	-	-	X	X	X	X	-	-	X	-	-	X	X	-	X	-	-	X	-	-	-	-	

Отрицателно въздействие – (-); Положително въздействие – (+); неутрално въздействие – (x)

Таблица 27. Естество и честота на въздействието за Железопътен транспорт

Компоненти и фактори на околната среда	Вид на въздействието																					
	пряко		вторично		еднократно		кумулятивно		необратимо		краткосрочно		дългосрочно		постоянно		временно		силно		слабо	
	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация
Климат и въздух	-	x	x	-	-	x	x	x	-	x	-	x	-	x	x	-	-	x	x	x	-	-
Води повърхностни	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	-	x	x	x	x	x	-	x	x	x	x	-
Води подземни	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
геоложка основа	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	-	x
почви	-	-	x	x	x	x	x	x	x	x	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	-	-
ландшафт	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	-	x
флора	-	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	-	x	-	-
фауна	-	-	-	-	-	x	x	x	-	-	x	x	-	-	-	-	-	x	-	-	x	x
защитени зони по ЗБР	-	-	-	-	x	x	-	-	x	x	-	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-
защитени територии	-	-	x	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	-	-
културно-историч.наследство	-	x	x	x	-	x	x	x	-	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	x	x	x
Население и човешко здраве	x	-	x	x	x	x	x	-	x	x	-	x	x	-	x	-	-	x	x	x	-	-
материални активи	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
отпадъци	-	-	x	x	x	x	x	x	x	x	-	-	x	x	x	x	-	-	x	x	-	-
опасни товари	x	-	x	x	x	-	x	x	x	x	x	-	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-
Шум и вибрации	-	-	x	x	x	x	-	-	x	-	-	x	x	-	x	-	-	x	-	-	-	-

Отрицателно въздействие – (-); Положително въздействие – (+); неутрално въздействие – (x)

Таблица 28. Естество и честота на въздействието за Воден транспорт

Компоненти и фактори на околната среда	Вид на въздействието																					
	пряко		вторично		еднократно		кумулятивно		необратимо		краткосрочно		дългосрочно		постоянно		временно		силно		слабо	
	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация
Климат и въздух	-	X	X	-	-	X	X	X	-	X	-	X	X	-	X	-	-	X	X	-	X	-
Води повърхностни	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X	-
Води подземни	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
геоложка основа	-	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	-	X
почви	-	-	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	-
ландшафт	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	-
флора	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	-
фауна	-	X	+	-	-	X	X	X	-	X	-	X	+	-	+	-	-	X	-	X	X	-
защитени зони по ЗБР	-	-	X	X	X	X	-	-	X	X	X	X	X	-	X	-	-	X	X	X	-	-
защитени територии	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	-
културно-историч.наследство	-	X	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X
Население и човешко здраве	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X	-	X	-	-	X	X	X	-	-
материални активи	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
отпадъци	-	-	X	-	X	X	X	-	X	X	X	X	X	-	X	X	-	X	X	X	-	-
опасни товари	X	-	X	-	X	-	X	-	X	X	X	X	X	-	X	X	X	-	X	X	-	-
Шум и вибрации	-	-	X	X	X	X	X	X	X	-	-	X	X	-	X	-	-	X	-	X	-	-

Отрицателно въздействие – (-); Положително въздействие – (+); неутрално въздействие – (x)

Таблица 29. Естество и честота на въздействието за Въздушен транспорт

Компоненти и фактори на околната среда	Вид на въздействието																					
	пряко		вторично		еднократно		кумулятивно		необратимо		краткосрочно		дългосрочно		постоянно		временно		силно		слабо	
	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация
Климат	X	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X
Въздух	-	-	X	X	-	X	X	-	X	X	-	X	X	-	X	-	-	X	X	-	-	X
Води повърхностни	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X	-
Води подземни	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
геоложка основа	-	X	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X
почви	-	-	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X	-	X	X	X	X	X
ландшафт	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
флора	-	-X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	X
фауна	-	-	-	X	-	X	X	X	-	-	-	X	-	-	X	-	X	-	-	X	-	X
защитени зони по ЗБР	-	-	-	-	X	X	X	X	X	X	-	-	X	X	X	X	-	X	X	X	-	-
защитени територии	-	-	-	-	X	X	X	X	X	X	-	-	X	X	X	X	-	X	X	X	-	-
културно-историч.наследство	-	X	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	X	X	-	X	X	X
Население и човешко здраве	-	X	X	-	X	X	X	-	X	X	-	X	X	-	X	-	-	X	X	X	-	-
материални активи	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
отпадъци	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
опасни товари	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X
Шум и вибрации	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X	-	X	-	-	X	-	-	-	-
ЕМГ	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	-	X	X	X	-

Отрицателно въздействие – (-); Положително въздействие – (+); неутрално въздействие – (x)

Таблица 30. Естество и честота на въздействието за Интермодален транспорт

Компоненти и фактори на околната среда	Вид на въздействието																					
	пряко		вторично		еднократно		кумулятивно		необратимо		краткосрочно		дългосрочно		постоянно		временно		силно		слабо	
	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация	строителство	експлоатация
Климат и въздух	-	x	x	x	-	x	x	-	-	x	-	x	x	-	x	-	-	x	x	-	-	x
Води повърхностни	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	-	x	x	x	x	x	-	x	x	x	x	-
Води подземни	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
геоложка основа	-	x	x	x	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	-	x	x	x	x	x	-	x
почви	-	x	x	x	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	-	x	x	x	x	x	-	x
ландшафт	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	-	x
флора	-	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
фауна	-	-	x	-	-	x	x	x	-	x	-	x	-	-	x	-	-	x	-	-	x	x
защитени зони по ЗБР	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-
защитени територии	x	x	x	xx	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
културно-историч.наследство	-	x	x	x	-	x	x	x	-	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	x	x	x
Население и човешко здраве	-	-	x	x	x	x	x	-	x	x	-	x	x	-	x	-	-	x	x	x	x	x
материални активи	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
отпадъци	-	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	-	-	x	x	x	x	-	-
опасни товари	-	-	x	x	x	-	x	x	x	x	-	-	x	x	x	x	-	-	x	x	-	-
Шум и вибрации	-	-	x	x	x	x	-	-	x	-	-	x	x	-	x	-	-	x	-	-	-	-

Отрицателно въздействие – (-); Положително въздействие – (+); неутрално въздействие – (x)

1.17

Обобщени изводи за въздействието**Таблица 31. Обобщени изводи за въздействието на проектите за развитие на Пътен транспорт**

Компоненти и фактори на околната среда	H08	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H19	H23 б
Въздух	+	+	0	+	0	+	++	++	0	+	0
Води повърхностни	0	0	0	-	0	0	0	0	0	0	0
Води подземни	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Геоложка основа	0	0	-	0	-	--	0	0	--	0	-
Земи и почви	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ландшафт	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Флора	-	0	-	-	-	-	0	0	-	-	-
Фауна	-	0	-	0	--	--	+	+	-	+	+
Защитени зони по ЗБР	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?
Защитени територии	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?
Културно-историческо наследство	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?
Население и човешко здраве	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Материални активи	?/0	?/0	?/0	?/0	?/0	?/0	?/0	?/0	?/0	?/0	?/0
Отпадъци	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0
Опасни товари	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Шум	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0
Риск от ПТП	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+

Таблица 32. Обобщени изводи за въздействието на проектите за развитие на Железопътен транспорт

Компоненти и фактори на околната среда	R12	R13	R14	R21	R23
Въздух	+	+	+	+	+
Води повърхностни	0	0	0	0	0
Води подземни	0	0	0	0	0
Геоложка основа	0	0	0	-	-
Почви	-	-	-	-	-
Ландшафт	0	0	0	0	0
Флора	-	-	-	-	-
Фауна	-	0	-	-	0
Защитени зони по ЗБР	?	?	?	?	?
Защитени територии	?	?	?	?	?
Културно-историч.наследство	?	?	?	?	?
Население и човешко здраве	+	+	+	+	+
Материални активи	+	+	+	+	+
Отпадъци	0	0	0	0	0
Опасни товари	+	+	+	+	+
Шум	0	0	0	0	0
Риск от инциденти	++	++	++	++	++

Таблица 33. Обобщени изводи за въздействието на проектите за развитие на Воден транспорт

Компоненти и фактори на околната среда	W08	W11	W13	W14	W26	W41	W47
Въздух	-	0	0	0	0	0	0
Води повърхностни	0	-	0	0	0	0	0
Води подземни	0	0	0	0	0	0	0
Геоложка основа	?	0	0	--	--	--	-
Земи и почви	0	0	0	0	0	0	0
Ландшафт	0	0	0	0	0	0	0
Флора	-	-	-	-	-	-	-
Фауна	--	-	+	-	-	-	-
Защитени зони по ЗБР	?	?	?	?	?	?	?

Защитени територии	?	?	?	?	?	?	?
Културно-историч.наследство	?	?	?	?	?	?	?
Население и човешко здраве	+	0	0	-	-	-	-
Материални активи	++	0	0	?	?	?	?
Отпадъци	++	-	0	++	++	++	++
Опасни товари	++	0	0	+	+	+	+
Шум	?	0	?	0	0	0	0
Риск от инциденти	0	0	0	+	+	+	+

Таблица 34. Обобщени изводи за въздействието на проектите за развитие на Въздушен и Интермодален транспорт

Компоненти и фактори на околната среда	A09	IM01	IM02
Въздух	-	-	-
Води повърхностни	0	0	0
Води подземни	0	0	0
Геоложка основа	0	0	-
Земи и почви	0	-	-
Ландшафт	0	0	0
Флора	0	0	0
Фауна	0	0	0
Защитени зони по ЗБР	0	0	0
Защитени територии	0	0	0
Културно-историч.наследство	0	?	?
Население и човешко здраве	-	-	-
Материални активи	?/+	+	+
Отпадъци	0	0	0
Опасни товари	0	+	+
Шум	-	?	?
Риск от инциденти	+	+	+

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

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

Компонент/ Фактор на средата	Мерки	Период/Етап на изпълнение	Изпълнител	Мотиви
Обща мярка	Да се спазват условията и да се изпълняват мерките от издадените Решения по ОВОС и оценка за съвместимост за съответните приоритетни проекти, като се включат и към План за организация и изпълнение на строителството (ПОИС)	Строителство и експлоатация	Инвеститор, контролни органи	Ограничаване на въздействието върху околната среда
Атмосферен въздух	Съобразяване на вариантите за разполагане на трасета за пътна инфраструктура с показателите за качество на атмосферния въздух. Извършване на моделиране на разпространението на емисиите от транспорта и максимално отдалечаване от населените места	Идеен проект	Инвеститор	Получаване на информация, която да служи за предприемане на евентуални мерки за ограничаване въздействието върху атмосферния въздух
Води	1. При одита на генералните планове за развитие на пристанищата да се извърши оценка на екологичното състояние на акваториите, кумулативните въздействия и общата им натовареност от антропогенна дейност 2. Преди започването на дейностите по решаване на навигационните проблеми да се направят геодезични профили на дъното, проучване на твърдия отток и хидравлични и хидрологични изчисления с които да се съобразят бъдещите дейности.	Одитиране	Инвеститор	Съобразяване на развитието на пристанищата с природния капацитет на акваториите Резултатите от проучванията ще покажат има ли необходимост от предприемане на специални мерки за ограничаване на въздействието.
Геоложка основа	Да се актуализират инженерно-геоложките проучвания за старите проекти и да се ползват актуални инженерно-геоложки данни за новите проекти на трасета.	Предпроектни проучвания	Инвеститор	Съобразяване на геоложките характеристики при избора на трасета и предотвратяване на активизирането на свлачищни процеси и засягане на подземни води
Земни и почви	При избор на варианти за реализиране на съответния приоритет да се предпочитат тези, предвиждащи отчуждаване на непродуктивни земеделски земи (над V категория) и нископлодородни почви и да се избягват максимално земи от горския фонд	Идеен проект	Инвеститор	Рационално използване на земите

Компонент/ Фактор на средата	Мерки	Период/Етап на изпълнение	Изпълнител	Мотиви
	Изготвяне на проекти за рекултивация на нарушените земи вследствие на изграждане на транспортната инфраструктура			
Ландшафт	Изготвяне и реализиране на проекти за ландшафтно оформяне с растителност за инфраструктурните обекти.	Проектиране, реализиране след завършване на строителството	Инвеститор	Смекчаване на въздействието от промяната на ландшафтният тип
Флора	1. Флористични проучвания в границите на предвидените трасета за изграждане на транспортни инфраструктура и съоръжения. 2. Да се избягват територии заети от т.н. „Защитените гори и земи” чиято основната цел е запазване на естествената растителност, ландшафтното и биоразнообразието, както и тяхната закрила. 3. Да се избягват трасета през територии заети от пълноценни гори.	Прединвестиционни проучвания	Инвеститор	Опазване на ценни съобщества от растителни видове
Фауна	При проектиране на приоритетите за пътен и железопътен транспорт да се проучат подходящи места и да се предвидят съоръжения за безопасно преминаване на диви животни	Прединвестиционни проучвания	Инвеститор	Ограничаване на фрагментирането на местообитанията
Защитени зони и територии	Предварителни проучвания за наличие на защитени територии (ЗЗТ) и защитени зони (ЗБР) и съобразяване на вариантите за разполагане на трасета за пътна инфраструктура с тях. Максимално отдалечаване: - от територии, обявени за опазване на местообитания или биологични видове - съответните обекти на Natura 2000, обявени съгласно Директива 92/43/ЕЕС за запазването на природните местообитания и на дивата флора и фауна, и Директива 79/409/ЕЕС за опазването на дивите птици; - от уязвимите и чувствителни зони; - от зоните за опазване на стопански ценни видове риби и други водни организми; - от защитените територии и зони, обявени за опазване на местообитания и биологични видове, в които поддържането или подобряването на състоянието на водите е важен фактор за тяхното опазване.	Прединвестиционни проучвания	Инвеститор	Опазване на защитените територии фрагментирането на местообитанията и популации
Културно-историческо наследство	1. За да бъде максимално резултатна теренната археологическа работа по конкретните трасета да се извършва в подходящо годишно време: през ранната пролет (преди започване на активната вегетация на растителността) или през есента, след приключване на селскостопанските работи 2. При съгласуване на депа за съхранение на изкопани земни и скални маси да се проучи терена, където ще бъдат депонирани.	Проект и строителство (при наличие на обект)	Инвеститор професионални археолози	изключване на възможността от унищожаване или затрупване на археологични обекти и находки

Компонент/ Фактор на средата	Мерки	Период/Етап на изпълнение	Изпълнител	Мотиви
	3.Задължително подводно проучване преди започване на драгажни дейности и строителство в обхвата на пристанищата			
Население и човешко здраве и Шум	Предвиждане и изпълнение на подходящи за съответния проект шумозащитни екрани на базата на прогнозите за шум	Технически и работен проект	Инвеститор, проектанти	Ограничаване на въздействието върху човешкото здраве и редуциране на шумовото натоварване
Отпадъци	1. Преди започване на драгажните работи по подобрене на навигацията на р. Дунав и по навигационните дейности в пристанища Бургас и Варна да се изберат подходящи места за депониране на драгажните маси. 2. Да се съгласуват подходящи места за депониране на изкопани земни и скални маси при строителството на пътна и железопътна инфраструктура	Прединвестици онни проучвания	Инвеститор, Общини, контролни органи	Предотвратяване на замърсяване с отпадъци

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

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

1.18

Описание на мотивите за избор на разгледаните алтернативи

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, като рамката за оценяване е представена в **ГД 5**.

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.

Показателите от този тип ще демонстрират общата стойност на всеки вариант, по принцип. Ясно е, че вариантите, които имат ниски оценки по тези критерии, най-вероятно няма да бъдат приложени. Обаче приоритетът, даден на вариантите, които работят добре ще зависи от обхвата на други фактори, включващи:

Възможност за финансиране - например проекти, които са свързани с TEN-T приоритетна ос е по-вероятно да привлекат финансиране от страна на ЕС;

Абсолютни разходи – по отношение на капиталовите разходи и дългосрочната поддръжка;

График – за внедряване, който ще зависи от сложността на варианта, на проучванията, които са започнали до момента и всички бъдещи проучвания, които се изискват за уточняване на варианта;

Стратегическа съвместимост – с други варианти. Например един проект за подобряване на път или железопътна линия може да генерира по-големи ползи и да добие по-висок приоритет като част от подобренията на цял маршрутен коридор, отколкото като отделна схема. В допълнение е възможно да се комбинират части от схеми за различни видове транспорт, за да се оптимизират подобренията в общите времена за пътуване, докато в същото време се сведат до минимум негативните влияния, например върху околната среда.

Разработването на ЕО е започнало на I-ви етап, в съответствие с изискването за успоредно разработване на ОГПТ и съпътстващата го ЕО. Цялостната оценка на вариантите и ЕО не са отделни или дублиращи се процеси. Вместо това резултатите от ЕО ще влязат директно в тази оценка. Следователно, тя предоставя информация за процеса за избор на вариант и съответно разработването на окончателния ОГПТ.

Четири етапа на оценяване са както следва:

ЕТАП I- Първоначална оценка:

ГД 4 идентифицира 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.

В допълнение към съответствието с по-важните икономически, социални, **екологични** и транспортни политики на българското правителство и на Европейския Съюз, вариантите,

които е възможно да бъдат включени в ОГПТ, трябва до удовлетворяват други по-специфични изисквания. По-специално, в контекста на ГТПП като стратегически план, те се отнасят до обхвата и функцията на намесата. Планът не засяга намесите в границите на градовете. Той се отнася най-вече до политиките, стратегиите пътуванията, които са:

Между големите градове в България;
Между България и съседните страни; и
Преминаващи през България, за да свързват страните в Европа.

За възприемане на схемата за Европейско финансиране, вариантът или намесата трябва да отговарят на приоритетите, целите и задачите, поставени в нормативните документи за:

Транс-Европейската мрежа;
Приоритетните европейски проекти;
Кохезионния фонд; и
Европейският фонд за регионално развитие.

Включени са обаче и възможните съществени интервенции, които не са приемливи за финансиране от ЕС.

При изготвянето на списъка от варианти, е разгледан широк обхват от възможни решения, обособени в четири основни насоки включително:

Административни:

Национална, регионална и общинска организация на транспортните услуги;
Механизми за управление и контрол;
Организационно управление и използване на човешките ресурси;

Фискални:

Начини за финансиране;
Събиране на приходи;
Инфраструктурни такси;
Субсидии;

Инфраструктурни:

Ново строителство;
Ново оборудване;
Подобрение;
Реконструкция;
Рехабилитация;
Рационализация;
Извеждане от експлоатация;
Затваряне;

Експлоатация:

Предоставяне на услуги;
Поддръжка;
Интелигентни транспортни системи;
Информация;
Обучение;

Въз основа на горните критерии ГД 4 идентифицира следните възможни варианти за преодоляване на съществуващите и бъдещи пропуски в осигуряването на транспортни услуги:

- **H - Пътен транспорт – (Highway) – 33 проекта, като първите 7 (H1-H7) са административни и фискални;**
- **R - Железопътен транспорт – (Rail) – 25 варианта, като R1-R11 са административни и фискални;**
- **W - Воден транспорт (Water) – 56 варианта (W0-W54), като 18 от тях - W0-W7, W12, W14, W15, W26, W27, W41, W42 и W47 са административни и фискални;**
- **A - Въздушен транспорт (Air) – 15 варианта (A1-A15), като 9 (A1-A3, A5, A7, A8, A10-A12) са административни и фискални;**
- **IM – Интермодален транспорт (Inter Modal) – 5 варианта, като IM3-IM5 са административни;**

Изброените варианти са подложени на „Първоначална оценка” по набор от **показатели и критерии** с използване на **7-точкова скала** на оценяване на влиянието на всеки аспект на варианта (от -3 до +3).

Следващата таблица илюстрира основните критерии и целите, съдържащи се във всеки критерий, използвани за първоначалната (Етап 1) и подробната (етап 2) оценка. В допълнение, таблицата посочва дали анализът в подробната оценка (Етап 2) е количествен или качествен. В Етап 1, началната оценка, оценяването ще е само по качество.

Таблица 35. Таблица за Рамка за оценяване за *Етапи 1 и 2*

Описание	Анализ за Етап 2	Стойност в Етап 2
Стратегически, политически и законови критерии		
Създаване на Транс-Европейска мрежа	Качествен	Резултат
Ефективна поддръжка, модернизация на транспортната инфраструктура	Качествен	Резултат
Интегриране на българската транспортна система в транспортната система на ЕС	Качествен	Резултат
Развитие на интермодален транспорт, включително на железопътен и автомобилен	Качествен	Резултат
Развитие на устойчив транспорт	Качествен	Резултат
Подкрепа за балансирано териториалното развитие	Качествен	Резултат
Повишаване регионалния потенциал за туризъм	Качествен	Резултат
Развитие на националната пътна инфраструктура	Качествен	Резултат
Развитие на железопътната инфраструктура, включително на транс граничната и тази от Европейска важност	Качествен	Резултат
Развитие на инфраструктурата на главните пристанища и модернизация на инфраструктурата по река Дунав и морските маршрути	Качествен	Резултат
Развитие на капацитета на летищата и връзките	Качествен	Резултат
Финансови критерии		
Капиталови разходи	Количествен	НСР €
Оперативни годишни разходи	Количествен	НСР €
Постъпления от дейности	Количествен	НСП €
Икономически критерии		
Въздействие върху времето за пътуване	Количествен	Часове на ден € на ден
Въздействие върху разходи за ползване на личните превозни средства	Количествен	€ на ден
Въздействие върху оперативните разходи за товарен транспорт	Количествен	€ на ден
Въздействие върху оперативните разходи за обществен транспорт	Количествен	€ на ден
Въздействие върху приходите от обществен транспорт	Количествен	€ на ден
Подобрен достъп до пристанища, летища и главни икономически центрове	Количествен	Спестени часове на година
Допълнителен транспортен капацитет	Количествен	% промяна по региони
Анализ ползи-разходи	Количествен	ННС, КГР и ВНВ
Социални критерии		
Достъпност за хора в неравностойно социално положение	Качествен	Резултат
Подкрепа за урбанизацията на малките и големи	Качествен	Резултат

градове, различни от София		
Откриване на работни места и достъп до тях в цялата страната	Качествен	Резултат
Подкрепа за регионите, застрашени от спад в производството	Качествен	Резултат
Подкрепа за местните работни места	Качествен	Резултат
Повишаване на квалификацията чрез разширение на възможностите	Качествен	Резултат
Екологични критерии		
Въздействия върху биоразнообразието, флората и фауната;	Качествен	Описание
Въздействия върху водите	Качествен	Описание
Въздействия върху почвите и материалните активи	Качествен	Описание
Въздействия върху ландшафта	Качествен	Описание
Въздействия върху културното наследство	Качествен	Описание
Въздействия върху населението и общественото здраве (включително местно качество на въздуха и шум)	Качествен	Описание
Въздействия върху защитени територии	Качествен	Описание
Принос към глобалните климатични промени - намаляване на емисии на CO ₂	Количествен	Промяна на емисиите CO ₂ в тона
Критерии за сигурност и безопасност		
Намаляване на фаталните катастрофи на пътя	Количествен	Стойност на спасените човешки животи €
Подобрена лична безопасност	Качествен	Резултат
Повишаване нивата на безопасност	Качествен	Резултат
Повишаване нивата на сигурност	Качествен	Резултат
Сигурност на енергийното захранване	Качествен	Резултат
Критерии на възможност за финансиране		
Вероятност за получаване на финансиране от ЕС или национално финансиране	Качествен	Резултат
Увеличение използването на частни капитали при изпълнение на схеми за развитие на транспорта	Качествен	Резултат
Критерии за изпълнение		
Ниво на подготовка на схемата	Количествен	Прогнозна година
Критерии за риск		
Оценка на риска от пазарни въздействия за работата на схемите	Количествен	% промяна на ННП
Оценка на риска от институционални ограничения за работата на схемите	Количествен	% промяна на ННП
Оценка на риска за капиталовите и оперативните разходи за схемите	Количествен	Нетна настояща стойност

В ГД 6 е извършена първоначална оценка на дългия списък от транспортни варианти, идентифициран в ГД 4, като се използва методологията за оценяване, изложена в ГД 5. Направено е грубо пресяване на вариантите. Целта е да се елиминират тези варианти, които имат малък принос или варианти, които имат предпочитана алтернатива. ЕО започна именно в този етап, чрез оценяване на потенциалните екологични въздействия на всеки един вариант от ГД 4 върху:

Биоразнообразие, флора и фауна;
Ландшафт;
Културно наследство;
Води;
Почва;
Качество на въздуха;
Климатични фактори;
Население;
Човешко здраве и
Материални активи.

с използване на 7-точковата скала за оценяване. Резултатите са представени в **ГД 6**, като не са копирани в настоящата ЕО с цел избягване на дублиране на текстове и съдържание.

В резултат списъкът с варианти/проекти се променя по следния начин:

- **Пътен транспорт – (Н) – 27 проекта;**
- **Железопътен транспорт – (R) – 25 проекта;**
- **Воден транспорт (W) – 54 проекта, като се предвижда комбиниране на някои;**
- **Въздушен транспорт (A) – 13 проекта;**
- **Интермодален транспорт (IM) – 5 проекта.**

Така, предимно на базата на екологични критерии, от дългия списък с проекти отпада предложеният първоначално **Н18 – Южен Черноморски крайбрежен път**, т.к. същият ще доведе до увеличаване на трафика, като вторичен ефект от това ще бъде увеличаване на застрояването по вече натовареното Черноморско крайбрежие и влошаване на параметрите на околната среда.

ЕТАП II Подробна оценка:

ГД 7 представя резултатите от подробната оценка на краткия списък на транспортните варианти, посочени в **ГД 6**, използвайки методологията за оценка, заложена в **ГД 5**. Целта на етапа на подробната оценка в **ГД 7**, е изготвяне на окончателния списък с варианти, които следва да се разгледат за включване в цялостния Генерален план, като същевременно се използва **по-задълбочен количествен анализ**, за да се даде по-точна оценка / парично изражение на ползите, както и да се покаже на заинтересованите страни, че всички варианти са оценени старателно и последователно. В резултат списъкът с варианти/проекти се променя по следния начин:

- **Пътен транспорт – (Н) – 18 проекта;**
- **Железопътен транспорт – (R) – 16 проекта;**
- **Воден транспорт (W) – 15 проекта;**
- **Въздушен транспорт (A) – 5 проекта;**
- **Интермодален транспорт (IM) – 5 проекта;**

ЕТАП III – Преглед на анализа на пропуските

Етап 3 анализира препоръчаните варианти и отбелязва дали вариантите се занимават със 'слабостите и пропуските, които трябва да се преодолеят посочени в Главни доклади 2 и 4. Резултатите са представени в **ГД 7**.

ЕТАП IV – Разработване на Генерален план

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.

В **ГД 8** е отчетено как вариантите от **ГД 7** може да се комбинират, с цел създаване на цялостна транспортна стратегия на страната. Някои от вариантите оценени като приоритетни в **ГД 7** отпадат в **ГД 8**, поради наличието на конкурентна алтернатива, която отговаря на същите цели, но с по-висока ефективност. По този начин в **ГД 8** са

представени и подчертани тези проекти, които следва да се считат като приоритетни за изпълнение в рамките на периода на Оперативна програма "Транспорт 2007-2013"

В **ГД 4, 6 и 7** е направено групиране на вариантите в 2 категории – варианти, свързани с , които са свързани с управление и регулиране транспортната система и варианти, представящи инвестиционни проекти за инфраструктурата. В **ГД 8** е добавена нова група/категория – Стратегии за развитие на мрежата.

Трите категории проекти в **ГД 8** са:

Управление и администрация – отнасят се до начина на планиране, финансиране и управление на транспортния сектор. Пример е предложението преглед на настоящите административни и организационни структури в администрацията на пътната инфраструктура и йерархията на мрежата;

Стратегии за развитие на коридори – вкл. проекти за изграждане на нова инфраструктура за отделните видове транспорт. Коридорите са разгледани въз основа на Транс-Европейската мрежа като са добавени коридорите от национално стратегическо значение за България.

Стратегии за развитие на мрежата – включва интервенции, които са свързани с транспортната мрежа и обслужване, но не включват проекти за нова инфраструктура. Пример за такъв проект е рационализирането на железопътната мрежа.

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.**

Избраните проекти са изброени в т.1.4.2, като част от тях са определени като приоритетните проекти за реализиране в краткосрочен аспект (2007-2013 г.) на база на **следните ключови критерии:**

Да водят до преодоляване на пропуските и слабите места на сектор „транспорт“;

Да бъдат в съответствие с принципните цели, заложи в българските и европейски стратегически документи за развитие на транспорта;

Да постигат стратегически икономически цели;

Да допринасят за интеграцията на държавите – членки в ЕС;

Може да бъде финансиран чрез одобрените и очаквани бюджети (държавен и на ЕС) или ще привлече финансиране от частния сектор;

Да бъдат реализирани до 2015 г.;

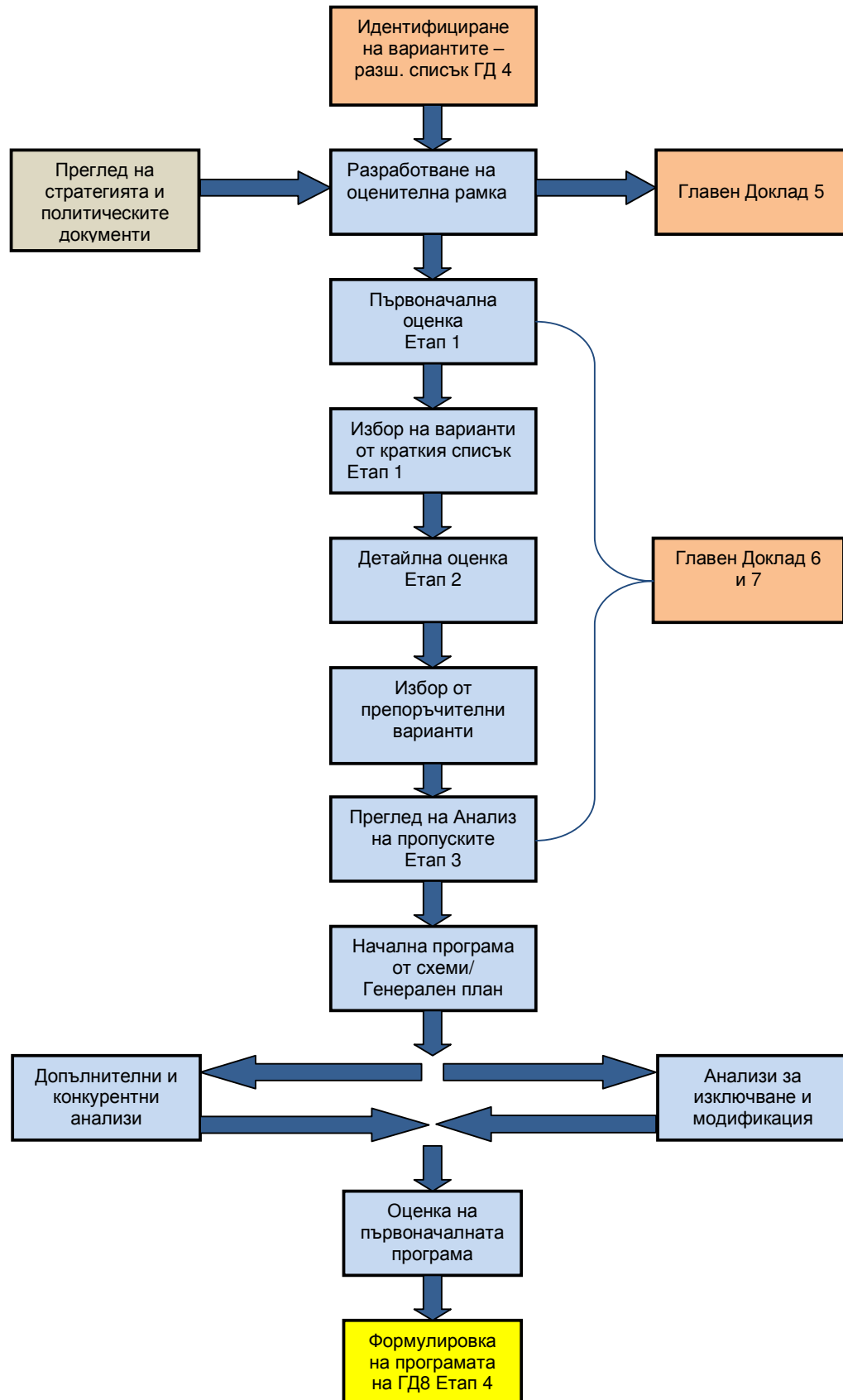
Да осигуряват необходимата възвръщаемост на инвестициите;

Да не съществуват риск за реализирането им;

Да са част от балансирана стратегия, която допринася за развитие на алтернативен и устойчив транспорт и имат потенциал за подобряване на интеграцията; и

Да не оказват върху околната среда въздействия, които не могат да бъдат предотвратени, смекчени или ограничени.

Фигура 21. Етапи на оценяване



1.19 **Описание на методите на извършване на екологична оценка и трудностите при събиране на информация**

Използвани нормативни документи

- Закон за опазване на околната среда (обн. ДВ, бр.91/25.09.2002 г., посл. изм. и доп. ДВ бр. 47/23.06.2009);
- Закон за биологичното разнообразие (Обн. ДВ. бр.77 от 9 Август 2002г, посл. изм. и доп. ДВ. бр.43 от 29 Април 2008г.);
- Закон за защитените територии (обн. ДВ, бр.133/11.11.1998 г., посл. изм. и доп. ДВ бр. 19/13.03.2009.);
- Закон за чистотата на атмосферния въздух (обн. ДВ бр. 45 от 1996г., посл. Изм. и доп. ДВ бр. 6/23.01.2009г.);
- Закон за водите (обн., ДВ, бр. 67 от 27.07.1999г., в сила от 28.01.2000г., посл. изм. и доп. ДВ бр. 47/23.06.2009г.);
- Закон за управление на отпадъците (обн. ДВ, бр.86/30.09.2003 г., изм. и доп. Дв. бр. 105/9.12.2008г.);
- Закона за почвите. (обн., ДВ, бр. 89 от 06.11.2007 г.);
- Закон за защита от шума в околната среда, обн., ДВ, бр. 74 от 13.09.2005 г., изм., бр. 30 от 11.04.2006 г.;
- Закон за устройство на територията, обн. ДВ. бр.1 от 02. 01. 2001 г., посл.изм. ДВ, бр.93 от 24 Ноември, 2009 г.;
- Закон за културното наследство, обн. ДВ бр. 19/ 13.03.2009 г.;
- Закон за лова и опазване на дивеча; Обн. ДВ. бр.78 от 26 Септември 2000г., посл.изм. ДВ. бр.91 от 21 Октомври 2008г.;
- Наредба за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми (обн. ДВ 57/02.07.2004, изм. ДВ бр. 3/ 10.01.2006 г.);
- Наредба №1 / 10.10.2007 г. за проучване, ползване и опазване на подземните води (обн. ДВ бр.87/30.10.2007 г.);
- Наредба № 26 от 1996 г. за развитието, ползването и управлението на автоматизираната информационна система "Археологическа карта на България". – обн. ДВ, бр. 34 от 1996 г.);
- Наредба № 3 от 1 август 2008 г. за нормите за допустимо съдържание на вредни вещества в почвите в сила от 12.08.2008 г., (обн. ДВ. бр.71 от 12 Август 2008 г.);
- Наредба № 3 от 16.10. 2000 г. за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на СОЗ около водоизточниците и съоръженията за питейно- битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди (обн. ДВ бр.88/27.10.2000 г);
- Наредба № 4 от 27 декември 2006 г. за ограничаване на вредния шум чрез шумоизолиране на сградите при тяхното проектиране и за правилата и нормите при изпълнението на строежите по отношение на шума, излъчван по време на строителството, (обн.ДВ бр. 6 от 19 януари 2007 г., в сила от 20.07.2007 г.);
- Наредба № 4 от 12.01.2009 за мониторинг на почвите (обн. ДВ бр. 19/13.03.2009 г).
- Наредба № 5 от 23.04.2007 г за мониторинг на водите (обн. ДВ бр. 44/05.06.2007г.)
- Наредба № 6 от 26 юни 2006 г. за показателите за шум в околната среда, отчитащи степента на дискомфорт през различните части на денонощието, граничните стойности на показателите за шум в околната среда, методите за оценка на стойностите на показателите за шум и на вредните ефекти от шума върху здравето на населението, МЗ (обн. ДВ бр. 58/18.07.2006 г);
- Наредба №7 за оценка и управление качеството на атмосферния въздух (обн. ДВ, бр.45/14.05.1999г.);
- Наредба № 7 от 25 май 1992 г. за хигиенните изисквания за здравна защита на селищната среда. (обн. ДВ бр. 46/4.07.1992г, изм. ДВ бр. 20/05.03.1999 г.);
- Наредба № 7/ 1986 г за показатели и норми за определяне на качеството на течащите повърхностни води (обн. ДВ бр. 96/12.12.1986г);
- Наредба № 8 от 25.01.2001 г. за качеството на крайбрежните морски води (обн. ДВ бр. 10/02.02.2001 г.);

Наредба № 8/2004 г за условията и изискванията за изграждане и експлоатация на депа и на други съоръжения и инсталации за оползотворяване и обезвреждане на отпадъци (обн. ДВ бр. 83/24.09.2004 г., изм. ДВ бр. 87/30.10.2007 г.);

Наредба за изискванията за третиране и транспортиране на производствени и на опасни отпадъци, Обн. ДВ. бр.29 от 30 Март 1999г.;

Наредба № 3 от 01.04.2004 г. за класификация на отпадъците, обн., ДВ, бр. 44 от 25.05.2004 г.;

Наредба за изискванията за третиране на отпадъците от моторни превозни средства, Обн. ДВ. бр.104 от 26 Ноември 2004г., изм. ДВ. бр.5 от 20 Януари 2009г.;

Наредба № 9/3.05.1999 за норми за серен диоксид, азотен диоксид, фини прахови частици и олово в атмосферния въздух на МОСВ в сила от 1.01.2006 г.(обн. ДВ бр. 46/18.05.1995 г, изм. ДВ бр. 86/28.10.2005 г.);

Наредба № 26/22 март 2002 година за рекултивация на нарушени терени, подобряване на слабопродуктивни земи, отнемане и оползотворяване на хумусния пласт по време на експлоатация на обектите, което ще спомогне за опазване на почвите от замърсяване (обн. ДВ бр. 89/ 22.10.1996, изм. ДВ бр. 30/22.03.2002 г.);

Директива 92/43 от 1992 г. на Съвета на Европа за опазване на природните местообитания;

Директива 79/409/ЕЕС от 1979 г. на Съвета на Европа за опазване на дивите птици;

Конвенция за биологичното разнообразие (в сила от 29 февруари 1996 г. (ДВ, бр.19/1999);

Конвенция по международната търговия със застрашени видове от дивата фауна и флора (Вашингтонска, СІТЕС) (в сила от 16 април 1991 г. (ДВ, бр.6/1991 г.);

Конвенция за опазване на мигриращите видове диви животни (известна като Бонска) подписана юни 1979 г., в сила от ноември 1983 г.;

Конвенция по влажните зони с международно значение, по-специално като местообитания за водолюбиви птици (Рамсарска);

Конвенция за опазване на дивата европейска флора и фауна и природните местообитания (Бернска) В сила от 01.05.1991 г. Обн. ДВ, бр. 23 от 10.03.1995 г.;

Конвенция за опазване на световното културно и природно наследство;

Конвенция на ООН за борба с опустиняването;

Европейска конвенция за ландшафта – Ратиф. на 13.10.2004 г. /ДВ бр. 94/22.10.2004 г./, в сила за Р България от 01.03. 2005 г.;

Други източници на информация

А. Информационна база, ползвана за ОГПТ

Четири национални документа формират базата за представената информация в ОГПТ относно разглежданите транспортни варианти:

Министерство на Транспорта – Секторна Оперативна Програма за Транспорта (2007-2013г.);

Министерски Съвет – Национална Стратегия за интегрирано развитие на инфраструктурата на Република България и План за действие (2006-2015г.);

Министерство на Транспорта – Анализ на състоянието и перспективите за развитие на пътната инфраструктура в Република България;

Министерство на Транспорта - Национална Програма за развитие на пристанищата за обществен транспорт (2006-2015г.);

По-долу са изброени другите главни институции, предоставили информация за разработването на ОГПТ:

Национална Компания “Железопътна Инфраструктура”;

Национална Агенция “Пътна Инфраструктура” (преди това Фонд Републиканска Пътна Инфраструктура);

Железопътни пътнически оператори;

Железопътни товарни оператори;

Изпълнителна агенция морска администрация;

Агенция за изследване и поддържане на река Дунав;

Държавно предприятие пристанищна инфраструктура;

Компании, които експлоатират пристанища;

Пристанищни оператори;
Товарни превозвачи;
Въздушни оператори;
ГД „Гражданска въздухоплавателна администрация“

Б. Национални стратегии, планове и програми

Бяла книга за „Европейската транспортна политика за 2010 г.: Време за решение“;
Национална стратегическа референтна рамка на Р България (НСРР);
Оперативна програма „Транспорт“ за периода 2007-2013 г.;
Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България за периода 2006 - 2015 г.;
Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г., Октомври 2009 (ПРОЕКТ);
Транспорт и околна среда в Република България – Настояще и бъдеще;
„Национална стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата в Република България за периода 2007 – 2010 г.“ и Средносрочна програма „Управление на безопасността на пътната инфраструктура“;
Програма за повишаване на енергийната ефективност в сектор Транспорт, чрез прилагане на мерки за енергоспестяване (2006-2008 г.);
„Национална дългосрочна програма за насърчаване на потреблението на биогорива в транспортния сектор 2008 – 2020 г.“;
Визия за нова политика за развитие на българските железници 2008-2013 г.;
„Национална програма за развитие на пристанищата за обществен транспорт до 2015 г.“;
Генерални планове за развитие на летищата и пристанищата;
Национална стратегия за устойчиво развитие на Република България (Проект);
Национална стратегия за интегрирано развитие на инфраструктурата на Република България и план за действие за периода 2006-2015 г.;
Национална стратегия за околна среда (2009-2018 г.) и План за действие;
Национална стратегия за устойчиво развитие на туризма в Р България 2008-2020 г.;
Национална стратегия за опазване на биологичното разнообразие, април 1995 г. и Национален план за действие 2005-2010 г.;
Национална здравна стратегия (2008-2013 г.);
Национална стратегия за регионално развитие на Република България за периода 2005-2015;
Национална стратегия за демографско развитие на Република България (2006г.-2020г.);
Оперативна програма „Регионално развитие“ за периода 2007-2013 г.;
Оперативна програма „Околна среда“ за периода 2007-2013 г.;
Оперативна програма „Развитие на конкурентоспособността на българската икономика за периода 2007-2013 г.“;
Национален стратегически план и програма за развитие на селските райони (2007-2013 г.);
Стратегически План за Действие за Опазване на Околната Среда и Възстановяване на Черно море;
Регионални, Областни и Общински планове, програми и стратегии за развитие;
Планове за управление на речните басейни.

В. Документи и разработки, използвани и като методически ръководства

Ръководство за екологична оценка на планове и програми в България, 2002 г.;
Регионално ландшафтно райониране на страната. География на България. Монография БАН. С. 1996 г.;
Типологично ландшафтно райониране на страната. География на България. Монография БАН. С. 1996 г.;
“Базисна геоекологична класификация на ландшафтите в България”, Петров П. С. 1989 г.;
Опазване на ландшафтите, С. 1986г.;
Флора на България. , 1963 –1995. т. i – х, изд. бан;
Ландшафтознание, Георгиев М., “Земиздат”, С., 1982 г.;
Ландшафтна структура, Петров П., География на България, БАН, 1997 г;
Атлас на почвите в България, Койнов В., Кабакчиев И., Бонева К., “Земиздат”, С., 1998;
Червена книга на НР България., Т. I, 1984. Изд. БАН.Петрова А. и др., 1995
Бондев, И. 1991. Растителността на България. Ун. изд. Св. “ Кл. Охридски”.

- Бондев, 1997. Геоботаническо райониране. В: География на България. Акад. изд. "Проф М. Дринов";
- География на България. 1989. Физико-географско и социално-икономическо райониране. БАН;
- Кавръкова В. И др. 2005. Ръководство за определяне на местообитания от европейска значимост в България. Световен фонд за дивата природа, Дунавско-Карпатска програма и федерация "Зелени Балкани";
- Павлов, Д. 1998. Фитоценологични основи на горската типология в България. Дис. ЛТУ;
- Павлов, Д. 2006. Фитоценология. Изд. къща на ЛТУ;
- Павлова, Е., Д. Безлова, 2003. Защитени природни територии. Изд. къща на ЛТУ;
- Годишни справочници на НИС, 2008 г.;
- Климатичен справочник на НРБ, том 1, том 2, том 3, том 4;
- Климатичен справочник - Валежи в България и Интензивни дъждове в НР България;
- Климат на България изд. БАН 1991г.; гл.Микроклимат (Д. Блъскова, А. Ценкова);
- Хигиена на населените места. Под ред. Ж.Стефанов, Мед. и физк., София, 1985;
- Хигиена и екология. Под ред. Д.Цветков, 2005 г.;
- Орнитологично важни места в България и Натура 2000. БДЗП, 2007г.;
- Георгиев, Г., 2004. Националните и природни паркове и резервати на България. Гея С;
- География на България, БАН, 2002. Форком. С;
- Ръководство за определяне на местообитания от европейска значимост в България., Световен фонд за дивата природа , Дунавско-Карпатска програма и федерация "Зелени Балкани", София 2005 г.;
- Ръководство за попълване на регистрационни картони за Автоматизираната информационна система „АКБ“. Септември. 1992 г.;
- Държавно-обществена консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата: „Състояние на безопасността на движението по пътищата на България през 2008 г.;
- Правилник за провеждане на теренни археологически проучвания на територията на Република България (ППТАДТ) – Обн. ДВ бр. 12/ 07.02.1997 г.;
- www.moew.government.bg;
- Transport Analysis Guidance, Department of Transport, UK (www.webtag.org.uk);
- „Strategic Environmental Assessment for Transport“, 2000 г, Европейска конференция на министрите на транспорта;
- Implementation of strategic environmental assessment (SEA) in the transport sector, EEA;
- Strategic Environmental Assessment Tool Kit, Natural Scotland – Scottish Executive, 2006;
- Policy Instruments for Chinese Sustainable Future: Environmental Policy Integration and Strategic Environmental Assessment for the Energy and Transport Sectors, Wuppertal Institute, Wuppertal, 2008;
- SEA in Transport Planning in Germany, 2005;
- Generic TOR for transport infrastructure SEA, The Netherlands EIA Commission feb 2004;
- Safety Management in the European Railway Sector - the implementation of the Safety Directive;
- COST 341 Habitat Fragmentation due to Transportation Infrastructure, Wildlife and Traffic, A European handbook for Identifying Conflict and Designing Solutions, 2003;
- RESTORING ECOLOGICAL NETWORKS ACROSS TRANSPORT CORRIDORS IN BULGARIA - Identification of bottleneck locations and practical solutions, June 2008p Alterra, Wageningen UR;
- Strategic Environmental Assessment of transport Corridors: Lessons learned comparing the methods of the Member States, EC, January, 2001;
- Strategic Environmental Assessment and Integration of the Environment into Strategic Decision Making, May, 2001;
- Sustainability of Land Use and Transport in Outer Neighbourhoods: A Proposed Appraisal Framework, Cordon Mitchell, 2004;
- Guidelines for Incorporating Biodiversity-related Issues into Environmental Impact Assessment Legislation and/or Process and in Strategic Environmental assessment, UNEP/CBP/COP/6/20.

Методи на ЕО

Като основен източник на **общии 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

Съгласно разработката, ЕО е процедура от съществено значение за адекватното взимане на решения относно развитието на транспортната политика и инвестиционното проектиране. Тя позволява да се направи оценка на въздействието, което излиза извън границите на индивидуалните проекти и самостоятелното планиране, в случая като оценяване въздействието на развитието на транспорта. ЕО функционира също като система за **ранно сигнализиране и идентифициране на потенциалните проблеми**, инициране на консултации за решаване на споровете, свързани с конфликт на интереси, възможно на най-ранен етап от процеса на планиране – ограничава риска от недоволства на по-късните етапи и спестява резултиращите от евентуалното забавяне разходи. Или обобщено, ЕО спестява и време и пари.

Основни принципи, които са ползвани при разработване на ЕО на ОГПТ са:

- Опитът на страните показва, че на някои нива от планирането **е необходимо използването на стратегическа оценка за избор на основни направления на транспортната политика, както и че са необходими връзки с други обществени аспекти. Изборът на насоки на транспортната политика не може да бъде адекватно оценен на ниво конкретен проект.** Също така има някои значителни въздействия върху околната среда, които не могат да бъдат оценени адекватно чрез използването на ОВОС за конкретни проекти (например **емисиите на парникови газове, използване на земите**). Взаимодействието и кумулативното въздействие на решенията за транспорта и начина на използване на земите са прекалено сложни, за да се оценяват с процедурата по ОВОС.
- ЕО е ефективна единствено когато е **напълно интегрирана в процеса на стратегическо планиране.** За тази цел ЕО следва да бъде обвързана с всяко ниво на процеса на планиране, водещо до взимане на решение. В резултат на ЕО се получава адекватната стойност на необходимите инвестиции за съответните решения за регионално планиране, която трябва да бъде и прозрачна за обществеността. Или изборът на вариант се улеснява от ограничаване на оценката до оценяване единствено на това, което е наистина значимо за взимането на решение. Обратно, когато не се налага взимането на планови решения, ЕО не е наистина необходима.
- Въпреки всичко, понякога ЕО може да даде резултат, който не е директно свързан с решение, съвместената с планирането **ЕО е ефективен метод за разрешаване на противоречия при останалите методи на оценка на въздействието върху околната среда.**
- С натрупването на опит по ЕО се е стигнало до извода, че на стратегическо ниво **не е адекватно целите по околна среда да се разглеждат изолирано от целите за развитие на транспорта на съответната страна.** Или, следва да се направи една генерална ЕО, балансираща целите и приоритетите за мобилността, безопасността, опазването на околната среда и икономическото развитие.
- **Строгийт пространствен елемент** е ключът към дефинирането и дават сигурност коя е устойчивата политика на развитие.
- Независимо от обхвата, ЕО изисква **обвързване с и дефиниране на целите за постигане на устойчиво развитие на национално ниво.** От първостепенно значение е да се поддържа и запази здрава връзка между всяка една ЕО и националните цели за устойчивост. ЕО може да доведе до взимане на стратегически решения единствено ако хората, които взимат решението покажат

истинска ангажираност за постигане на устойчиво развитие в обществото като цяло.

- **Включването на обществеността** е от решаващо значение. За да обезпечи публичното участие, ЕО прилага ефективни консултации по време на целия процес на планиране и разработване на политиките. Ако консултациите се провалят, ЕО може да провали процеса на планиране, дори при условие, че извършените изследвания и анализи дават достатъчно качествена информация. Постигането на ефективно участие на обществеността е основен проблем за всички държави що се отнася до приемането на решения за инвестиране в транспортния сектор. ЕО може да допринесе за дефиниране на нуждата от иновации в този сектор.
- Може би като най-важно от всичко, се очертава това, че **резултата от ЕО трябва да бъде представен на органите, приемащи плана във форма, която сама по себе си води до въздействие върху тяхното решение**. Това предполага информацията да бъде разбираема, ясна, прецизна и да е по същината на въпроса.
- **Използваните данни също трябва да са съобразени със същността на конкретния план и да са актуални**. Не трябва да се използва прекалено голям пакет от входящи данни, поради факта че контролът и мониторинга им ще бъдат трудно осъществими, както и актуализирането им.
- Основен фокус на ЕО за транспортни планове е използването и **за оценка на транспортните коридори**. Оценката на мрежите на международно и национално нива е в начален стадий на развитие.

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:

1. **Преглед на изискванията на Директива 2001/42/ЕС** (за *ОГПТ са съобразени изискванията на глава шеста от Закона за опазване на околната среда и Наредбата за условията и реда за извършване на ЕО на планове и програми*) и подходите за оценка:

Ръководството предлага нов подход за оценяване, включващ:

- Определяне на целите;
- Анализ на съществуващите и бъдещи проблеми на/свързани с транспортната система;
- Проучване на потенциални решения за преодоляване на проблемите и изпълнение на целите;
- Оценяване на вариантите, търсейки най-адекватната и ефективна комбинация между тях, която да бъде по-ползотворна отколкото сумата на самостоятелно реализираните варианти;
- Избор и дефиниране на приоритетни варианти;
- Извършване на допълнителни анализи основани на практичност и публично участие, изпълнимост и финансова обезпеченост;

Оценяването изпълнява петте цели на Правителството на Англия по отношение на транспорта: опазване на околната среда, подобряване на безопасността, устойчива икономика, подобряване на достъпността и интегрираност при взимането на решения. Тъй като целите произхождат от основните принципи на устойчиво развитие, те са съотнесими с целите на Националната транспортна политика на България, и Ръководството може да бъде използвано при изготвяне на ЕО за транспортни стратегии и планове в България.

2. **Определяне на обхвата и целите на ЕО и провеждане на консултации** (*изготвен е Доклад за обхват и съдържание и схема за провеждане на консултации по ЕО*)

Тази фаза включва:

- Идентифициране на други съотносими планове и програми, свързани с разработвания план и техните екологични цели;
- Събиране на базова информация за текущото състояние на околната среда и връзката с транспорта;
- Идентифициране на екологичните проблеми;
- Определяне на целите на ЕО;
- Провеждане на консултации по обхвата и съдържанието на ЕО.

3. Разглеждане и оценяване въздействията на алтернативите на плана
(представено в ГД 6,7 и 8 с ползване на рамка на оценяване, представена в ГД 5

Тази фаза включва:

- Тестване на целите на плана спрямо екологичните цели на Националните стратегически документи;
- Развиване на стратегически алтернативи, отговарящи на съответни критерии (постигане целите на плана, удовлетворяване на местните общности, разрешаване на екологичните проблеми, разрешаване на проблемите на транспорта);
- Прогнозиране на въздействията от проекта на плана, вкл. на алтернативите;
- Обсъждане на мерките за преодоляване на неблагоприятните въздействия;
- Предлагане на мерки за мониторинг на въздействията върху околната среда по време на прилагането на плана.

4. Изготвяне на Предварителен доклад за ЕО (настоящата разработка)

5. Провеждане на консултации по проекта на плана и Предварителната ЕО

Тази фаза включва:

- Провеждане на консултации по предварителния проект на Плана и предварителната ЕО;
- Отразяване на резултатите от консултациите и при необходимост изменение на плана преди одобряването му;
- Одобряване на плана.

6. Мониторинг на специфични въздействия върху околната среда по време на прилагането на плана

След одобряването на плана, възложителят (в случая МТИТС) е длъжен да извършва мониторинг на специфичните въздействия върху околната среда по време на прилагането на плана. Мониторингът трябва да отговори на следните въпроси:

- Правилно ли са прогнозираните възможните значителни въздействия върху околната среда по време на реализирането на плана?;
- Планът допринася ли за постигане на поставените цели за устойчиво развитие?;
- Адекватни ли са предложените мерки за предотвратяване и намаляване на неблагоприятните въздействия?;
- Има ли някакви вредни въздействия и дали те са в приемливи граници или са необходими действия за тяхното отстраняване?.

Периодичността на провеждане на мониторинг се определя по време на изготвянето на плана. Мониторингът, изискван от Директивата за ЕО може да бъде инкорпориран в общия мониторинг на плана.

Тази фаза включва:

- Определяне на цели и методи за мониторинг – избор на подходящи индикатори на предвидените като вероятни въздействия от една страна, и за установяване на непредвидени такива от друга;

Адекватно реагиране при установяване на неблагоприятни въздействия – определяне на критерии и потенциални възстановителни дейности;

Трудности при събиране на информацията

При разработване на ЕО не са срещнати сериозни трудности при събиране на информацията.

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

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 подробността 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	Съответната РИОСВ, ИАОС

Обект на наблюдение и мониторинг	Индикатори за установяване на въздействие	Ед.мярка	Орган по контрола
		разнообразие	
	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	пощ, 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 Резултати от консултациите по екологичната оценка

Резултати от консултациите по екологичната оценка

1.20 Резултати от консултациите по обхвата и съдържанието на ЕО

№	Ведомство, получено становище (Изм.№)	Характер на становището и основни бележки, изисквания и препоръки	Начин на отразяване на полученото становище и мотиви за това
1	МОСВ № 04-00-2320/ 07.10.2009 г.	<p>I. Предложеният обхват, като цяло обхваща информацията, изискващата се по чл. 86, ал. 3 на ЗООС.</p> <p>При изготвянето на ЕО на проекта на ОГПТ следва да се съобразят следните бележки и предложения:</p> <p>От приложения „Доклад за идентифицираните варианти” -KR 4 става ясно, че представените в него дълги списъци с варианти, свързани с основните видове транспорт не са окончателни и ще бъдат променени/редуцирани в следващите доклади по изготвянето на ОГПТ. В тази връзка при изготвянето на ЕО, в т.9.1 следва да се разгледат подробно мотивите за избор на разгледаните алтернативи.</p> <p>Като се има предвид, че представените списъци с варианти са разпределени в 5 групи по видове транспорт, препоръчваме в предложената таблица към т.7.2. да се добави и попълни колона „интермодален транспорт”;</p> <p>При дефинирането на мерките в т.8 същите следва да бъдат максимално конкретизирани, като бъде посочен и етап за тяхното прилагане, с цел осигуряване и улесняване на практическото им осъществяване.</p> <p>Формулирането на мерки за наблюдение и контрол в т.10 да цели установяване на въздействия върху околната среда при прилагането на ОГПТ и при необходимост предприемане на съответните действия за предотвратяване или минимизиране на неблагоприятните последици. В точката да се представят конкретни мерки за наблюдение и контрол по време на прилагането на плана, и се посочат измерими индикатори за наблюдението и контрола на въздействията върху околната среда. За всеки индикатор следва да се посочат периодичност на измерване, мерна единица, орган отговорен за наблюдението и контрола.</p> <p>Препоръчваме резултатите от консултациите, за които е предвидено да бъдат описани в т.10.1 и т.10.2. на ЕО да бъдат представени в отделна точка на ЕО, тъй като нямат връзка и не съответстват на заглавието на т.10 „Описание на необходимите мерки във връзка с наблюдението по време на прилагането на плана”.</p> <p>II. Предвид обстоятелството, че ОГПТ е с национален обхват, съществува вероятност придвижванията му да засегнат както защитени територии по смисъла на закона за защитените територии, така и защитени зони от екологичната мрежа Натура 2000.</p> <p>В тази връзка е извършена проверка за допустимост по чл. 36, ал. 2 от Наредба за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони (Наредбата, ДВ бр.73/2007г.), при която се установи, че ОГПТ е допустим при съобразяване на произтичащите от него, програми, проекти и инвестиционни предложения спрямо:</p>	<p>Препоръката е изпълнена в т.8, поради изменение на съдържанието на ЕО.</p> <p>Препоръката е изпълнена в т.6.2.;</p> <p>Препоръката е изпълнена в т.7.</p> <p>Препоръката е изпълнена в т.9</p> <p>Препоръката е изпълнена.</p>

№	Ведомство, получено становище (Изм.№)	Характер на становището и основни бележки, изисквания и препоръки	Начин на отразяване на полученото становище и мотиви за това
		<p>режимите на защитените територии, определени със Закона за защитените територии, заповедите за обявяването им и с утвърдените планове за управление,</p> <p>режимите на защитените зони, определени със заповедите по чл. 12, ал. 6 от Закона за биологичното разнообразие.</p> <p>На основание чл. 36, ал. 3 от горе цитираната Наредба 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, поради следните мотиви:</p> <p>Предмет на Общия генерален план на транспорта не са конкретни проекти или инвестиционни предложения, а очертава общата идейна рамка за повишаване качеството на транспортната инфраструктура в страната.</p> <p>По-голямата част от конкретните обекти, включени в дългите списъци на вариантите за отделните видове транспорт са със завършила или в процедура по оценка на съвместимостта им с предмета и целите на опазване на защитените зони от мрежата Натура 2000.</p> <p>Направен е ситуационен анализ на сегашното състояние на транспорта и са отчетени недостатъците на инфраструктурата и дейностите за отделните видове транспорт на база икономически, социални и екологични аспекти.</p> <p>ОГПТ е съобразен с други национални планове, програми и стратегии с отношение към опазване на околната среда и в частност с биологичното разнообразие и не противоречат на заложените в тях принципи.</p>	Условието е препоръчано като мярка в т.7.
2	МЗ, № 04-18-62/ 02.10.2009 г.	<p>От представената документация е видно, че като цяло предлагания обхват на ЕО отговаря на изискванията на нормативната база. Предвидено е да бъде оценено и евентуалното влияние (благоприятно или неблагоприятно) върху човешкото здраве вследствие прилагане на ОГПТ. Във връзка с това считаме за необходимо да обърнем внимание на следните въпроси, които е необходимо да бъдат по-подробно разглеждани в ЕО:</p> <p>1. При разглеждане на възможното отрицателно въздействие върху отделните компоненти и фактори на околната среда е необходимо да се вземат предвид всички възможни пътища и начини, по които може да се осъществи такова въздействие. Така например: в доклада не е предвидено да се оцени негативното влияние от сухоземния транспорт върху състоянието на почвите в близост до пътните артерии;</p> <p>при разглеждане на влиянието от предвижданото в ОГПТ развитие на отделните видове транспорт следва да се оценява не само възможното влияние от самите транспортни средства, но и на обектите свързани с транспортната инфраструктура – летища, пристанища, автомагистрала и свързаното с това влияние върху урбанизираните територии (зони с жилищно и смесено предназначение, зони за отдих и рекреация и т.н.).</p> <p>2. В ЕО следва да се представи макар и най-общо информацията относно спазването на основни</p>	<p>1. Препоръката е взета предвид при идентифициране на възможните въздействия в т.3.2 и 3.3 на ЕО, както и при оценяването на евентуалните въздействия в т.6 на ЕО;</p> <p>Препоръката е изпълнена в т. 3.2, 3.3 и т. 6 на ЕО.</p>

№	Ведомство, получено становище (Изм.№)	Характер на становището и основни бележки, изисквания и препоръки	Начин на отразяване на полученото становище и мотиви за това
		<p>изисквания на здравното законодателство по отношение разположението на различните обекти на транспортната инфраструктура спрямо жилищни зони и обекти, подлежащи на здравна защита, с оглед недопускане на неблагоприятно влияние и натоварване на селищната среда, както и предвидените мерки за намаляване на вредното въздействие там, където се очаква такова (напр. Шумозащитни съоръжения и др.)</p> <p>От приложената документация е видно, че към настоящия етап на изготвяне на плана няма крайно становище, кои от предвидените в т.нар „дълъг списък с варианти за развитие на отделните видове транспорт“ конкретни мерки и инвестиционни проекти ще останат в окончателния вариант на плана. В тази връзка подкрепяме предложението в ЕО да се разгледа възможното влияние на всички включени в дългия списък дейности. При това разглеждане е необходимо да се направи приблизителна прогноза за броя на засегнатото население, възможността от възникване на неблагоприятно въздействие върху здравето на хората и степента на здравния риск, както и възможните мерки за неговото предотвратяване или редуциране.</p> <p>В последствие при определянето на дейностите, които ще останат в окончателния вариант на плана, считаме че един от най-важните критерии при избора следва да бъде опазването на човешкото здраве. Въз основа на това приоритетно в генералния план е необходимо да се включат проекти, които ще допринесат за намаляване на неблагоприятното въздействие и риска за човешкото здраве – например изграждане на обходни пътища около населените места, които да изведат голяма част от трафика извън жилищните им зони, проекти допринасящи за намаляване на транспортния травматизъм, на вредното въздействие на транспортния шум и вредните емисии от транспортните средства и др. При избор на останалите проекти, приоритетно да се включат тези, чието осъществяване, при прилагане на реално осъществими мерки, няма допълнително да натоварят неблагоприятно, и са в съответствие с изискванията за здравна защита на селищната среда.</p>	<p>Потенциалното въздействие върху населението и човешкото здраве на всяко едно от предвижданията на плана е разгледано в т.6.1.10 и т.6.1.11. В т.7 като мярка е предвидено спазването на ХЗЗ, както и предвиждане на мерки на местата където се очаква вредно въздействие за следващите етапи на подробно планиране, тъй като на този етап няма конкретика и подробност, позволяваща анализ и оценка на евентуално засягане и нарушаване на ХЗЗ по Наредба №7, както и за определяне на места, където се очаква конкретно вредно въздействие.</p> <p>Тъй като вариантите от ГД 4 са редуцирани до вариантите в ГД 7 и 8 на база предимно икономически критерии, което отговаря на целта на плана, подробно са разгледани и оценени крайните предложения от ГД 8. В т.8 е представена матрицата, отчитаща екологични и здравни критерии, на база на която са отпаднали съответните предложения от ГД 4 – направен е и коментар за причините за отпадане на съответните предложения. Отчетен е критерият „човешко здраве“, който в използваната от планиращия екип методология е с голяма тежест. Въз основа на този критерии са предпочетени като приоритетни проектите за обходни пътища около населените места. Останалите проекти са главни междуградски пътища от висок клас, които няма да натоварят допълнително селищната среда.</p>
3	МЗХ	Докладът за обхват и съдържание е внесен в МЗХ с Вх.№ 0405-75/03.09.2009 г . До момента не е получено становище.	-----
4	ДАГ, № 0417-01/ 23.09.2009 г.	<p>ДАГ съгласува „Доклад за определяне на обхвата и схемата за провеждане на консултации по екологична оценка на ОГПТ“ със следните бележки и предложения:</p> <p>1. При провеждане на регионални срещи за обсъждане на отделни части от ОГПТ, да бъдат поканени за участие съответните регионални дирекции по горите;</p>	1. За ОГПТ не се предвижда провеждане на регионални срещи. Съответните регионални дирекции по горите ще бъдат включени на етапите на разработване на конкретните проекти, когато ще

№	Ведомство, получено становище (Изх.№)	Характер на становището и основни бележки, изисквания и препоръки	Начин на отразяване на полученото становище и мотиви за това
		<p>2. С оглед необходимостта от анализ за евентуалното влияние, което ще окаже ОГПТ върху земите и горите от горския фонд, моля да ни предоставите в цифров вид /ГИС/ базата данни за трасетата, включени в транспортния план.</p>	<p>има яснота за местоположението на пътните трасета. 2. ОГПТ няма за предмет определяне и отлагане на конкретни трасета, а единствено идентифициране на най-подходящите за финансиране по СОПТ направления/коридори. На следващите етапи на проектиране ще бъдат определени конкретни варианти на трасета за всеки един коридор.</p>
5	РИОСВ София, № 04-00-5668/07.10.2009 г	<p>Приема така представения обхват и съдържание на доклада за ЕО „Изработване на ОГПТ“, финансиран по ОП „Транспорт“ 2007-2013 г. без забележки. В него са заложени за разработване всички необходими елементи на околната среда, които могат да бъдат повлияни от реализирането на отделните проекти, възможните алтернативи и етапи на подготовка на ОГПТ в национален мащаб.</p> <p>Считаме, че при разработване на всяка фаза, следва нивото на детайлност да бъде съобразено и с факта, че за част от заложените в Генералния план проекти вече са стартирали процедури по ОВОС, които се намират на различен етап. В тази връзка Ви информираме за тези инвестиционни предложения, които засягат или попадат изцяло в Софийска област и област София-град както следва:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Модернизация на ж.п. линия София-Видин; - Модернизация на ж.п. линия София-Пловдив; - Модернизация на трансевропейската железопътна мрежа в България: позиция I – ж.п.линия София-Драгоман; - Възстановяване на първокласен път I-1 Мездра-Ботевград от км 161+367 до км 196+795; - Изграждане на Северна скоростна тангента преминаваща северно от регулационната граница на гр. София; - Интермодален терминал – гр. София – I етап. 	<p>За идентифицираните проекти в ГД 8 е представена информация за фазата на процедурата по ОВОС и ЕО. Това е взето предвид и при оценяването на въздействието на проектите/вариантите върху околната среда.</p>
6	РИОСВ Перник, № 04-00-2616/23.09.2009 г	<p>Докладът за определяне на обхвата и съдържанието на ЕО е разработен съгласно изискванията на чл. 86, ал.3 от ЗООС. В него са направени анализ и характеристика на съществуващото състояние на компонентите на околната среда, като степента на подробност, в която ще бъдат разработени е съобразена с конкретността на предвижданията на ОГПТ. Към доклада е предвидено разглеждане на вероятните въздействия върху компонентите на околната среда по време на строителството и изграждането на транспортната инфраструктура и по време на експлоатацията и, поотделно за съответните видове транспорт.</p> <p>Предвидени са мерки за предотвратяване, намаляване и отстраняване на неблагоприятните последици от осъществяването на плана върху компонентите на околната среда.</p> <p>РИОСВ Перник дава следните препоръки по отношение обхвата и съдържанието на ЕО на ОГПТ:</p> <p>1. Към характеристиката на въздействието върху състоянието на повърхностните и подземните води е необходима оценка на риска, която да включва: значимост и идентификация на риска от замърсяването им, включително и на водоизточници за питейно-битово водоснабдяване и засягане на санитарно-охранителни зони, степен на последиците от осъществяването на плана.</p>	<p>1. Общото ниво на планиране при разработката на</p>

№	Ведомство, получено становище (Изм.№)	Характер на становището и основни бележки, изисквания и препоръки	Начин на отразяване на полученото становище и мотиви за това
		<p>2. Запазване чрез депониране на повърхностния хумусен хоризонт и използването му за рекултивация и възстановяване на нарушените терени при спазване на изискванията Наредба №26 за рекултивация на нарушени терени, подобряване на слабопродуктивни земи, отнемане и оползотворяване на хумусния пласт.</p> <p>3. Недопускане на замърсяване на прилежащите терени с битови, строителни отпадъци и земни маси при строителството на обектите. При наличие на такива, същите да се почистват и възстановяват.</p> <p>4. Недопускане изтичане на горива, масла и други нефтопродукти на отредените терени и прилежащите земи от строителната техника.</p> <p>5. Да се изготви проект за ландшафтно оформяне на нарушените терени, като се предложат озеленителни и благоустройствени мероприятия и предпазване на почвата от възникване на ерозионни процеси</p>	<p>ОГПТ, чиято цел е идентифициране на приоритетни проекти/варианти за сектор „Транспорт“, които да бъдат финансирани по ОП „Транспорт“, не позволява определяне на конкретни СОЗ, които ще бъдат засегнати.</p> <p>Препоръки от 2-5 не могат да бъдат предложени като мерки за ограничаване въздействието върху околната среда на този етап на общо планиране, като същите би трябвало да се съобразят и изискат на етап ОВОС на конкретните инвестиционни предложения.</p>
7	РИОСВ Благоевград, № 755/ 17.09.2009 г.	<p>По представената информация в „Доклад за определяне на обхвата и схемата за провеждане на консултации по ЕО на ОГПТ“, включително по посочената схема на взаимодействие между ОГПТ и ЕО в процеса на изготвянето им, предложената схема за провеждане на консултации – включваща 3 етапа, както и по представените предложения за обхват и съдържание на ЕО, РИОСВ Благоевград няма предложения за изменение в така предложените:</p> <ul style="list-style-type: none"> - етапи в схемата за взаимодействие при изготвянето на ОГПТ и ЕО; - предложенията за обхват и съдържание на ЕО към ОГПТ; - схемата и обхвата на консултациите. 	<p>В становището не са дадени препоръки, които да бъдат отразени в ЕО.</p>
8	РИОСВ Пловдив, № ОВОС-957/ 29.09.2009 г.	<p>Уведомяваме Ви, че ЕО е необходимо да съдържа информация, съответстваща на степента на подробност на програмата и следва да се разработи, съгласно изискванията на чл86, ал.3 от ЗООС. ЕО следва да съдържа справка за проведените консултации за изразените при консултациите мнения, предложения, както и начина на отразяването им.</p> <p>ОГПТ засяга територии, включени в границите на защитени зони, които са част от Европейската екологична мрежа Natura 2000, включени в списъка на защитените зони за опазване на дивите птици и в списъка на защитените зони за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна, приети с Решения на МС. Някои от защитените зони за опазване на дивите птици са обявени със Заповед на Министъра на околната среда и водите.</p> <p>На основание чл.31 от ЗБР, и чл. 2, ал.1, т.1 и ал.2 от Наредбата за ОС, същия подлежи на оценка за съвместимост с предмета и целите на опазване на защитените зони. Оценката за съвместимост се извършва съгласно чл.31, ал.4 от ЗБР.</p> <p>ОГПТ следва да се съобрази със забраните на вече обявените със заповед защитени зони.</p> <p>ОГПТ има вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природните местообитания и популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитените зони.</p> <p>ОГПТ във взаимодействие с реализираните вече планове, програми, проекти и инвестиционни предложения в защитените зони има вероятност да доведе до неблагоприятни кумулативни въздействия върху предмета на опазване в тях.</p> <p>С реализацията на ОГПТ има вероятност да се унищожат местообитания на защитени, съгласно ЗБР животински видове и се очаква влошаване състоянието на предмета на опазване на</p>	<p>Препоръката е изпълнена. Информацията в ЕО съответства на степента на подробност на ОГПТ разработката. В настоящата т.10 е представена справката за проведените консултации.</p> <p>ОГПТ е разработен в подробност, която не позволява точното идентифициране и определяне на защитените зони и в частност местообитанията и видовете, обект на опазване, които могат да бъдат засегнати.</p> <p>С писмото на МОСВ представено в тази таблица е определено, че ОГПТ е допустим при съобразяване на произтичащите от него, програми, проекти и инвестиционни предложения спрямо:</p> <ul style="list-style-type: none"> - режимите на защитените територии, определени със Закона за защитените територии, заповедите за обявяването им и с утвърдените планове за управление,

№	Ведомство, получено становище (Изм.№)	Характер на становището и основни бележки, изисквания и препоръки	Начин на отразяване на полученото становище и мотиви за това
		<p>защитените зони.</p> <p>Реализацията на ОГПТ има вероятност да доведе до намаляване числеността и плътността на популациите на видовете животни, предмет на опазване в защитените зони.</p> <p>На основание чл.36, ал.5 от Наредбата за ОС следва да уведомяте Възложителя на ОГПТ, че в доклада за ЕО следва да се включи оценката за степента на въздействие на плана върху защитените зони попадащи в териториалния му обхват.</p> <p>Изискванията към обхвата, обема и съдържанието на оценката за степента на въздействие на ОУП върху защитените зони, приложение към доклада за ЕО са посочени в чл.23 от Наредбата за ОС.</p> <p>Съгласно чл20, ал.3, т.8 от Наредбата за ОС, оценката за степента на въздействие на плана върху защитените зони следва да бъде възложена на експерти, отговарящи на изискванията на чл.9, ал.1 от същата наредба.</p> <p>На основание чл.118, т.2 от ЗБР във всички планове, програми, политики, стратегии в съответния сектор, включително и в настоящия ОГПТ, следва да се интегрира опазването на биологичното разнообразие и устойчивото управление на биологичните ресурси, като се включат в тях преди всичко дейности по опазване на биологичното разнообразие, в съответствие с приоритетите на този закон, на Националната стратегия и на Националния план за опазване на биологичното разнообразие.</p> <p>Напомняме Ви, че съгласно чл.4 от Наредбата за ОС, компетентен орган за ЕО на планове и програми, одобряване от централните органи на изпълнителната власт и Народното събрание е Министерът на околната среда и водите.</p>	<p>- режимите на защитените зони, определени със заповедите по чл. 12, ал. 6 от Закона за биологичното разнообразие.</p> <p>Условията са предложени като мерки за ограничаване на въздействието върху околната среда в т.7. на ЕО.</p> <p>На основание чл. 36, ал. 3 от горе цитираната Наредба 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 Natura 2000. Представени са и мотиви за преценяването.</p>
9	РИОСВ Стара Загора	Докладът за обхват и съдържание е внесен в РИОСВ Стара Загора с Вх № 3663/03.09.2009 г. До момента не е получено становище	-----
10	РИОСВ Варна, № 04-00-4415-1/ 24.09.2009 г.	<p>Предложеният обхват за ЕО като цяло съответства на изискванията на чл.86, ал.3 от ЗООС.</p> <p>По отделните компоненти и фактори даваме следните препоръки:</p> <p><i>Атмосферен въздух</i></p> <p>Замърсяването на въздуха с неорганизираните емисии от подвижни източници /в дадения случай от автомобилния транспорт/ не е в компетенцията на РИОСВ Варна.</p> <p>При изготвяне на ЕО да се вземат предвид утвърдените Програми за подобряване на качеството на въздуха в районите на общини Варна, Девня, Белослав и Добрич.</p> <p><i>Шум</i></p> <p>РИОСВ Варна контролира само промишлени източници на шум.</p> <p>По отношение на авиационния шум: на територията на РИОСВ Варна няма „основно летище“ по смисъла на т.12 от ДР на ЗШОС.</p> <p>За територията на община Варна има изготвена стратегическа карта за шум; за гр. Добрич – в момента е в процес на изготвяне.</p> <p><i>Растителен и животински свят. Биоразнообразие. Защитени територии</i></p> <p>В област Варна се намират общо 37 защитени територии, а в област Добрич 14, както следва.....</p> <p>В териториалния обхват на РИОСВ Варна попадат 15 защитени зони за опазване на местообитанията на дивите птици, а именно..... и 22 защитени зони за опазване на типове</p>	<p>При оценка на въздействието върху компонент „атмосферен въздух“ са ползвани утвърдените Програми за подобряване на качеството на въздуха в районите на страната, определени като РОУКАВ.</p> <p>Направена е оценка на предполагаемото въздействие по отношение на фактор „Шум“, като са ползвани утвърдената към момента Стратегическа карта за шум за Община Варна. В момента такива се изготвят за Плевен, София, Добрич, като същите не могат да бъдат ползвани.</p>

№	Ведомство, получено становище (Изм.№)	Характер на становището и основни бележки, изисквания и препоръки	Начин на отразяване на полученото становище и мотиви за това
		<p>природни местообитания и местообитания на представители на дивата флора и фауна, както следва.....</p> <p>Препоръчваме да се проведат консултации с Българското дружество за защита на птиците – София и Сдружение „Зелени Балкани“, изготвили официалната информация за защитените зони от мрежата Natura 2000.</p> <p>По отпадъци нямаме забележки и препоръки.</p> <p>В оценката на алтернативи е необходимо да се разгледат възможности по отношение:</p> <ul style="list-style-type: none"> - обхождане на населени места; - извеждане на съществуващо транзитно движение по републиканската пътна мрежа през населени места (напр. Гр. Провадия); - непресичане на защитени територии. 	<p>ОГПТ е разработен в подробност, която не позволява точното идентифициране и определяне на защитените зони и в частност местообитанията и видовете, обект на опазване, които могат да бъдат засегнати. Тъй като оценка за съвместимост се провежда, е проведена или ще се провежда за всеки отделен проект (с изключение на проектите свързани с управление и администрация), на този етап не е необходимо консултиране с изброените НПО.</p> <p>Препоръката за разглеждане на алтернативите е изпълнена.</p> <p>При избора на приоритетни проекти са отчетени критерии за опазване на биологичното разнообразие. Степента на подробност на предвижданията не позволява категорично определяне на възможност от засягане на защитени зони и територии. Това ще бъде обект на следващите етапи на подробно проектиране на предложените варианти.</p>
11	РИОСВ Бургас, № 4646/ 01.10.2009 г.	Считаме, че стратегическите цели и приоритети на цитирания проект следва да бъдат съобразени с други национални планове, програми и стратегии /Национална стратегия за околна среда, Национална стратегия за устойчиво развитие на туризма в Р България 2008-2013, Оперативни програми „Околна среда“, „Развитие на селските райони“ и да не противоречат на заложените в тях принципи.	Степента на съответствие на ОГПТ с Националната стратегия по околна среда е разгледана в т.5.1. на ЕО. Планът не противоречи и допринася за постигане на някои от целите на Национална стратегия за устойчиво развитие на туризма в Р България 2008-2013, Оперативни програми „Околна среда“, „Развитие на селските райони“. Това е разгледано в т.1.5. на ЕО.
12	РИОСВ Хасково, № 2250/ 23.09.2009 г. № 2250/ 23.09.2009 г.	<p>- В „Доклада за определяне на обхвата и схемата за провеждане на консултации по ЕО на ОГПТ“ са обхванати всички реквизити по изготвяне на ЕО, в това число компонентите и факторите на околната среда. На стр.12 е определена структурата на Доклада за ЕО, съгласно изискванията на чл.86, ал.3 от ЗООС.</p> <p>- В „Главен доклад 4 за идентифицираните варианти“, РИОСВ Хасково има отношение към четири броя инфраструктурни обекти, бихме искали да обърнем внимание на № П27 обход на Димитровград (I-5/E85, габарит Г 10.5) инфраструктура – ново строителство, при изготвянето на Доклада по ЕО да се вземе предвид и изготвянето на нов ОУП за града.</p>	Предложеният като П27 вариант в ГД 4 става част от вариант Н23б в ГД 7 и 8. Изготвянето на ОУП на град Димитровград ще бъде съобразено при извършване на предпроектните проучвания за

№	Ведомство, получено становище (Изм.№)	Характер на становището и основни бележки, изисквания и препоръки	Начин на отразяване на полученото становище и мотиви за това
		<p>- В района на инфраструктура АМ „Марица“ АЗ Чирпан-Харманли (68 км) габарит А29 се намират защитени зони по Натура 2000 Река Марица с код 0000578 и река Банска с код 0000434, обявени за опазване на природните местообитания на дивата флора и фауна, приета с Решение № 122/02.03.2007 г. на МС.</p> <p>- В района на инфраструктура Стара Загора до Димитровград се намират защитени зони по Натура 2000 Река Марица с код 0000578, река Мартинка с код 0000442, обявени за опазване на природните местообитания на дивата флора и фауна, приета с Решение № 122/02.03.2007 г. на МС, а също така и ЗМ „Пропадналото блато“.</p> <p>- Имайки предвид обявените защитени зони по Натура 2000, РИОСВ Хасково счита, че при изготвянето на доклада по ЕО в елементите на околната среда (биоразнообразие, флора и фауна) трябва да се представи информация за местоположението на предвижданите обекти спрямо защитените зони или нейни ключови елементи. Също така строителните дейности да се съобразят с разрешителния режим на ЗМ „Пропадналото блато“ имайки предвид близкото отстояние от пътя Стара Загора-Димитровград (около 200-250 м).</p>	<p>определяне на трасето на пътя, т.к. на този етап степента на подробност не го позволява.</p> <p>Засягането на защитени зони следва да бъде максимално избягвано, съгласно писмото на МОСВ, описано в таблицата. Това на този етап не може да се определи, т.к. ОГПТ единствено посочва коридори, а не е свързан с определяне на конкретни територии за полагане на трасета.</p> <p>В ЕО е индикирано възможното засягане на конкретни защитени зони. На това ниво на планиране не може да се посочат точни параметри за местоположение на предвидените обекти спрямо защитените територии и зоните по Натура 2000.</p>
13	РИОСВ Враца, № В-1439/ 10.09.2009 г.	<p>Доклада за определяне на обхвата и съдържанието на ЕО съответства на изискванията на глава шеста на ЗООС и Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми.</p> <p>В Доклада е предложено примерно съдържание относно структурата на Доклада за ЕО.</p> <p>В обхвата и съдържанието са включени за оценка компонентите и факторите на околната среда, касаещи прилагането на разглеждания план.</p> <p>Като елементи от ОГПТ с регионално значение за област Враца са следните обекти:</p> <ul style="list-style-type: none"> - от железопътния транспорт: маршрут Видин-София; - от водните пътища: пристанище Оряхово; - от автомобилния транспорт: обход на Враца; път Ботевград-Мездра. <p>С тяхното изграждане ще бъде постигнато: устойчиво развитие на пътната и железопътна транспортна инфраструктура от национално, европейско и трансгранично значение, подобряване на условията по водните пътища, интеграция на националната транспортна мрежа в транспортната мрежа на ЕС, постигане на баланс и развитие на връзки между различните видове транспорт. Развитие на екологично съобразена транспортна инфраструктура и изграждане на обходни маршрути ще допринесе за екологичния баланс и ще подобри качеството на живот в градовете и регионите.</p> <p>Преди изпълнението на конкретните инвестиционни проекти, насоката за развитие, на които се дава от настоящия план, за по-детайлно и подробно разглеждане същите подлежат на процедурите по глава шеста от ЗООС – ОВОС.</p> <p>Съгласно изискванията на ЗБР и Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони (Наредба за ОС), ОГПТ подлежи на преценяване на съвместимостта му с предмета и целите на опазване на защитените зони – оценка за съвместимост (ОС).</p> <p>При изготвяне на доклада за ОС да се има предвид, че на територията на област Враца се</p>	<p>Всяко конкретно инвестиционно предложение, което ще се разработи в резултат на определените варианти в ОГПТ ще бъде обект на самостоятелна процедура по ОВОС и / или ЕО по изискванията на глава шеста на ЗООС. Отделно при възможност за засягане на защитени зони ще бъде извършвана и оценка за съвместимост.</p>

№	Ведомство, получено становище (Изм.№)	Характер на становището и основни бележки, изисквания и препоръки	Начин на отразяване на полученото становище и мотиви за това
		<p>намират следните защитени зони :.....</p> <p>С така предложения Доклад за определяне на обхвата и съдържанието на ЕО на ОГПТ ще бъдат постигнати:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Идентифициране, анализ и оценяване на потенциалните въздействия върху компонентите и факторите на околната среда в резултат от реализиране на ОГПТ на възможно най-ранен етап от планирането, преди приемането на плана; - Създаването на стратегическа и ясна база от технически данни, транспортен модел, мулти-modalни технически проучвания за идентифициране на проекти в транспортния сектор на РБ за целите на инвестиционното проектиране в средносрочен и дългосрочен план. <p>РИОСВ Враца приема така предложеното съдържание на Доклада за определяне на обхвата на ЕО за разглеждания план.</p>	
14	РИОСВ Монтана, № 2380/ 14.09.2009 г	<p>Структурата и обхвата на ЕО отговарят на изискванията на чл.86, ал.3 от ЗООС. Предложен е цялостен подход за ограничаване на въздействието върху компонентите на околната среда при осъществяването на ОГПТ. РИОСВ Монтана прави следните препоръки:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. В таблица 1 „Елементи на околната среда, които ще бъдат отразени в ЕО” към елемент „качество на въздуха” – ключови индикатори на замърсяване – да се прибави и показател РМ2,5; 2. Към т.3.1.2. „Основни замърсители на транспорта” да се включат и „сажди”, имайки предвид увеличението на потреблението на дизелово гориво. 3. При изграждането на сухоземната транспортна инфраструктура и съоръженията към нея, като жп терминали, пристанищни съоръжения и летищни терминали се унищожават еднократно и необратимо почвата. Въздействието върху почвата от транспорта се изразява в унищожаването и в следата на трасетата. По време на експлоатацията на транспортната инфраструктура и съоръженията към нея да се предвидят мерки за предотвратяване на влошаване качествата на почвата в сервитута на пътните платна при евентуални аварийни разливи на опасни вещества и петролни продукти. 4. При преценка, че има вероятност ОГПТ да окаже отрицателно въздействие върху защитените зони, структурата на оценката за съвместимост трябва да следва чл.23, ал.2 от Наредбата за ОС. 5. Тъй като ОГПТ дава насоки за общо планиране в развитието на транспорта, е необходимо да се направят прецизни и конкретни прогнози за степента на вероятното отрицателно въздействие върху околната среда, както и да се избере най-щадящия и оптимален вариант за изпълнение на всеки един проект. 6. Следва да се извърши оценка на възможните ефекти и въздействие на съществуващите екологични проблеми и се предвидят мерки за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно отстраняване на неблагоприятните последствия от осъществяването на ОГПТ на България. 	<p>1 Показателят прах РМ2,5 е добавен към индикаторите за наблюдение и контрол по време на прилагането на плана.</p> <p>2. Препоръката е отразена.</p> <p>3. В т.7 са дадени препоръки и мерки за опазване на почвите.</p> <p>4. Съгласно направената преценка от МОСВ, 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 Natura 2000</p> <p>5. Поради общото ниво на планиране в ОГПТ, направените прогнози в т.6 са с ниска прецизност и конкретика, съответстваща на подробността на плана.</p> <p>6. Препоръката за отразяване на възможните ефекти и въздействие на съществуващите екологични проблеми е изпълнена в т. 4 и т.6. Мерки за предотвратяване, намаляване и</p>

№	Ведомство, получено становище (Изм.№)	Характер на становището и основни бележки, изисквания и препоръки	Начин на отразяване на полученото становище и мотиви за това
			възможно най-пълно отстраняване на неблагоприятните последствия от осъществяването на ОГПТ са предложени в т.7 на ЕО.
15	РИОСВ Плевен, № 3519/ 15.09.2009 г.	<p>РИОСВ Плевен изразява следното становище:</p> <p>1. В част „Атмосферен въздух” и „вредни физични фактори”: - ЕО да е съобразена с изискванията на Закона за защита от шума в околната среда (ЗЗШОС) по отношение оценката, управлението и контрола на шума в околната среда чрез „стратегически карти за шум в околната среда” по смисъла на чл4 и „планове за действие” по смисъла на чл.6 от ЗЗШОС; - предстоящите за разработване в ЕО мерки за намаляване и за предотвратяване на шума в околната среда, причинен от транспортна дейност, да бъдат съобразени с приетите мерки в съответните общински програми за опазване на околната среда на общините-агломерации, неразделна част от които са плановете за действие, съгласно чл.8, ал.3 от ЗЗШОС; При изготвянето на ЕО да се вземат предвид изискванията на действащите нормативни актове по фактор „шум” – ЗЗШОС, Наредба №2 (ДВ, бр.37/2006) и Наредба № 6 (ДВ, бр.58/2006) 2. В част „Отпадъци”: - При изготвянето на ЕО да се имат предвид изискванията на Закона за управление на отпадъците и подзаконовата нормативна уредба по прилагането му. 3. В част „Контрол на защитените територии и биологично разнообразие”: Да се развият подробни мерки за намаляване на отрицателното въздействие върху елементите на НЕМ; да се акцентира на мерките подпомагачи и подобряващи безопасното придвижване и миграцията на животните, предвид това да се дадат съответните конструктивни решения на съоръженията; трасетата да бъдат така избрани, че в минимална степен да се засягат елементите на НЕМ.</p>	<p>1. Препоръката е изпълнена. Направена е оценка на предполагаемото въздействие по отношение на фактор „Шум”, като са ползвани утвърдената към момента Стратегическа карта за шум за Община Варна. В момента такива се изготвят за Плевен, София, Добрич, като същите не могат да бъдат ползвани. Степента на подробност на плана и националния му обхват не съдържат конкретика на информацията и отразяването на мерките от общинските програми за опазване на околната среда следва да се извърши на следващ етап. Използвани са българските нормативни актове, отнасящи се за фактор „шум”. 2. Препоръката е изпълнена при анализа и оценката на фактор „отпадъци”. 3. В т.7 са предложени мерки за намаляване отрицателното въздействие върху обектите на НЕМ.</p>
16	РИОСВ Русе, № 3755/ 18.09.2009 г.	<p>...считаме, че нивото на подробност, което ще бъде приложено в ЕО е задоволително. Ясни са подхода и методите за провеждане на оценката. Предвижда се да бъдат дефинирани екологичните цели на разглеждания план. Обхвата на оценката по компонент „биологично разнообразие” е пълен. Необходимо е да се коригира допуснатата техническа грешка на стр.25 от доклада в изречението : „Пояс на ксеротермните (сухотлюбиви) дъбови гори до 7700 м надм.височина”</p>	Допуснатата неточност/грешка е отстранена в ЕО.
17	РИОСВ Пазарджик, № РД-04-3360/ 02.10.2009 г.	<p>В доклада подробно е разработена частта касаеща оценката по компонент въздух. Обстойно са разгледани мерките за преодоляване на слабостите и разработени варианти за всеки един вид транспорт. Увеличението на транспортната дейност влече след себе си и увеличение на емисиите на вредни вещества в атмосферния въздух. Значителен дял за завишаването на емисиите в АВ имат и неподдържаните пътища, липсата на обходни такива в населените места. С реализирането на така представения ОГПТ някои от тези фактори ще бъдат отстранени, т.е. ще доведе до намаляването на изпусканите емисии.</p>	

№	Ведомство, получено становище (Изм.№)	Характер на становището и основни бележки, изисквания и препоръки	Начин на отразяване на полученото становище и мотиви за това
		<p>За опазването на почвите около транспортните магистрали са необходими следните мерки:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Създаване на условия за предотвратяване на транспортни произшествия, следствие на които може да се получат разливи и/или разсипи на опасни вещества и компоненти върху прилежащите земи. 2. Използването на най-добрите европейски технологии за саниране и почистване на замърсени територии от транспорта. <p>Условия: Необходим е пълен анализ на транспорт по видове /морски, сухоземен, железопътен и въздушен/. Трябва да се вземе под внимание, че се генерират опасни отпадъци, като – отпадъци от нефтопродукти, отпадъци от органични разтворители, хладилни агенти, двигателни и ракетни горива.</p> <p>Отпадъци от опаковки: абсорбенти, кърпи за изтриване, филтърни материали и предпазни облекла, излезли от употреба превозни средства от различни видове транспорт.</p> <p>Необходимо е притежателят на отпадъци /юридическото лице/ да класифицира отпадъците, образувани в резултат от дейността му, като предприеме всички необходими действия по реда на Наредба №3 за класификация на отпадъците.</p> <p>Информацията за класификацията на отпадъците е на основание изискване разрешение по реда на чл.12 от ЗУО.</p>	<p>Предложените мерки са прекалено конкретни за нивото на планиране в ОГПТ. Те ще са полезни на етап ОВОС на конкретни инвестиционни предложения.</p> <p>Условията са изпълнени в ЕО като е направен анализ на транспорта по видове и към мерките в т.7 е предвидено съобразяване с изискванията на законодателството по отношение на отпадъците.</p>
18	РИОСВ Смолян, № КПД-15-1117/ 15.09.2009 г.	<p>Съгласно предоставеният Доклад за определяне на обхвата и схемата за провеждане на консултации по ЕО на ОГПТ през територията контролирана от РИОСВ Смолян не е предвидено да преминават трасета на автомагистрали и железопътни транспорт.</p> <p>Въпреки това района е силно натоварен по отношение на автомобилния трафик, предвид малкото на брой преминаващи пътища в региона, които са с големи наклони е множество завои. Тези фактори предполагат изразходване на по-големи количества горива по време на придвижване на МПС, което от своя страна води до по-големи емисии около трасетата на пътищата.</p> <p>Предлагаме към т.8 на ЕО да се включат следните мерки:</p> <ul style="list-style-type: none"> - При проектиране на трасетата на бъдещите пътища, когато преминават през планински местности, да се предвидят достатъчен брой отбивки с цел повишаване възможността за по-бързо придвижване на по-леките автомобили, с което ще се намали или избягване на задръстванията причинени от по-тежките МПС. - В планинските райони да се изгражда при възможност 3 лентов път с цел оптимизиране на транспорта и намаляване на газовите емисии, особено при големи изкачвания. - На пътните отбивки да се предвидят места за поставяне на съдове за твърди битови отпадъци. 	<p>Предложените мерки са отразени в т.7 на ЕО.</p>
19	РИОСВ Шумен, № 4446/ 11.09.2009 г.	<p>...предлагаме следното:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Транспортът е част от антропогенните фактори, оказващи отрицателно влияние свързано със замърсяването на атмосферния въздух и както е посочено в анализа на ЕО към ОГПТ, оказва съществено влияние за замърсяването. Особено значимо е кумулирането на въздействията с промишлените източници на емисии, при замърсяването на въздуха най-вече в развитите в индустриално отношение райони. Основните причини и източници са определени и е необходимо да се търсят алтернативи, отнасящи се до състоянието на автомобилния парк и организацията на жп транспорта, организацията на линейните транспортни връзки в населените и извън населените 	<p>Препоръката е отразена чрез използване на критерии за оценка и избор на приоритетни проекти, които включват и критерии свързани с опазването на околната среда. В ЕО е разгледано, анализирано и оценено евентуалното кумулативно въздействие от реализиране на предвижданията. Предметът, обхватът и степента на подробността</p>

№	Ведомство, получено становище (Изм.№)	Характер на становището и основни бележки, изисквания и препоръки	Начин на отразяване на полученото становище и мотиви за това
		<p>места, алтернативни горива и енергийни източници за ДВГ, във връзка с ограничаване на емисиите както от МПС, така и от платната на транспортните артерии.</p> <p>- Тъй като основната цел на проекта на ОГПТ е създаването на стратегическа база данни и проучвания за идентифициране на проекти, до колко точка „Връзка с други планове и програми“ по отношение предвижданията на ОГПТ ще е съотносима с транспортните схеми към ОУП на общините, изготвени по реда на ЗУТ, за които има финализирани процедури по ЕО, например : до колко Приоритетна ос I – Развитие на железопътната инфраструктура ще кореспондира с конкретните варианти, предложени от БДЖ за изнасяне на пътническата и товарна гара на град Шумен извън регулационните граници.</p> <p>В заключение становището на РИОСВ Шумен по смисъла на чл.19а от Наредбата за ЕО е, че при разработването на доклада за определяне на обхвата на ЕО за проект „Изработване на ОГПТ“ са спазени изискванията и препоръките, дадени с Решение № ЕО 6/14.10.2008 г. на министъра на околната среда и водите за преценяване на необходимостта от извършване на ЕО.</p>	<p>на плана не позволяват отнасяне на всеки разгледан и избран вариант и сравнение с транспортните схеми на общините. Проектите в ОГПТ са с национално значение от една страна, а от друга – ОГПТ не залага конкретни трасета, които да бъдат съобразени с ОУП на общините. Това ще се изпълни на следващите етапи на по-подобно планиране и проектиране.</p>
20	РИОСВ Велико Търново, № 2030/ 23.09.2009 г	<p>Изготвения Доклад за определяне на обхвата и схемата за провеждане на консултации по ЕО на ОГПТ отговаря на критериите на чл.86, ал.3 от ЗООС и съдържа описание на основните цели на плана. Предвиден е анализ на текущото състояние по компоненти и фактори, както и оценка на териториите, които могат да бъдат засегнати. В обхвата на доклада да се направи характеристика на екологичните проблеми, имащи отношение към плана. РИОСВ Велико Търново има следните препоръки:</p> <p>I. В частта „Физични фактори“:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Да се опише състоянието на шумови въздействия; 2. В близост до населените места и жилищни квартали да се очертаят мерки за ограничаване на шума. 3. Да се представи оценка на отделяните газове и тяхното въздействие върху околната среда. <p>II. В частта „Контрол на защитените територии и биологичното разнообразие“:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. В насоките и дейностите за подобряване на пътната и железопътната инфраструктура, да бъдат взети предвид условията и ограниченията, разписани с режимите на ползване в защитените зони по ЗБР и защитените територии по ЗЗТ. 2. В близост до чувствителни зони или до такива с висока консервационна стойност, да се предвидят мероприятия, съобразени с биотичните и абиотични специфики на ландшафта. 3. При подобряването на пристанищната инфраструктура, както и на съоръженията за укрепване на коритото на р. Дунав, дейностите да се приложат с представяне на подробен анализ за състоянието на характерните за района растителни видове, животински видове и техните миграционни коридори, както и на типовете местообитания. 4. Да бъдат разгледани алтернативи, с оглед свеждане до минимум на отрицателното въздействие върху речната флора и фауна. 	<p>Препоръките са изпълнени в съответните точки на ЕО. Стелента в която са разгледани и оценени въздействията върху компонентите и факторите на околната среда е съобразена със стелента на подробност на предвижданията на ОГПТ.</p>
21	Басейнова дирекция ИБР	Докладът за обхват и съдържание е внесен с Вх. № КД 0443/03.09.2009 г. До момента не е получено становище	-----
22	Басейнова дирекция ЗБР	Докладът за обхват и съдържание е внесен с Вх. № РД-04-100/03.09.2009 г. До момента не е получено становище	-----

№	Ведомство, получено становище (Изм.№)	Характер на становището и основни бележки, изисквания и препоръки	Начин на отразяване на полученото становище и мотиви за това
23	Басейнова дирекция Дунавски район, № 4149/ 09.09.2009 г.	<p>Освен създаването на стратегически ясна база от технически данни, транспортни модели и проучвания за приоритетни проекти в транспортния сектор на страната, една от специфичните цели на ОГПТ е изпълнението на транспортните дейности да е в съответствие с екологичните изисквания.</p> <p>В раздел „Текущо състояние на околната среда“ е отбелязано, че транспортът няма пряко въздействие върху повърхностните или подземни води, освен при аварийни разливи, изградяне на линейна инфраструктура, пресичаща водни обекти – аквадукти, мостове и необходимост от корекции на реки при изграждане на сухопътни трасета. Отбелязано е също, че изграждането на мостовите съоръжения е обвързано законово с издаването на разрешение за ползване на воден обект, в процедурата на което се проверява съоръжението при 100 и 1000 годишна вълна и сигурността на пропускателната му способност.</p> <p>„Ползване“ на водния обект е всяка дейност в него, която без да е свързана с отнемане на водите му притежава потенциал за въздействие върху режима на водите.</p> <p>Съгласно чл.46, ал.1 т.1 от Закона за водите разрешително за ползване на воден обект се издава за изграждане на нови, реконструкция или модернизация на съществуващи системи и съоръжения за : - линейна инфраструктура, пресичаща водни обекти – аквадукти, мостове, преносни мрежи и проводи.</p> <p>Тук е необходимо да се отбележи, че е необходимо да се има предвид състоянието на водните тела, които се засягат с предвидените дейности и да се предвидят евентуални мерки, които да гарантират опазване на статуса им.</p> <p>Изграждането на конструкции, инженерно-строителни съоръжения, постройки и други, при които се осъществява или е възможен контакт с подземните води се извършва при условията и по реда на ЗУТ, при спазване на изискванията за опазване на подземните води по глава осма „Опазване на водите и водните обекти“ от ЗВ.</p> <p>Представянето на разрешително по чл.46 е необходимо условие за одобряване на проекта и за издаване на разрешение за строеж по реда на ЗУТ.</p> <p>В доклада за определяне на обхвата и схемата за провеждане на консултации по ЕО на ОГПТ не се идентифицират конкретни инфраструктурни инвестиционни предложения.</p> <p>При изграждане на сухопътни транспортни трасета следва да се има предвид, че съгласно Наредба № 3 за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на санитарно охранителните зони около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди, има забрани, ограничения и ограничения при доказана необходимост в СОЗ – пояси I, II и III около водоизточници и съоръжения за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води.</p> <p>БД ДР дава положително становище по „Доклада за определяне на обхвата и схемата за провеждане на консултации по ЕО на ОГПТ“</p>	Становището и препоръките са отразени в ЕО в частите за разглеждане на компонент „води“.
24	Басейнова дирекция Черноморски	<p>Становището е основно по отношение на качеството на водите и ползване на акваториите.</p> <p>В разработване на ЕО на ОГПТ следва да се отчете, че: Варненски и Бургаски залив, Бургаско, Варненско и Белославско езера са водни тела в риск съгласно Рамковата директива за водите на</p>	Предвижданията на плана са общи като подробност, което не позволява да бъде направена категорична и точна оценка на степента, мястото и

№	Ведомство, получено становище (Изм.№)	Характер на становището и основни бележки, изисквания и препоръки	Начин на отразяване на полученото становище и мотиви за това
	район, № 04-00-2837/ 18.09.2009 г.	<p>ЕС, както и следва да се съобрази факта, че в следствие модернизацията, разширяването и изграждането на пристанищни терминали се очаква отрицателно въздействие върху морското дъно, зообентоса, крайбрежните екосистеми и водите в резултат от драгиране, депониране на драгажни маси и отнемане на акватории.</p> <p>Становището на БДЧР е, че при изготвяне на ЕО е необходимо подробно да се анализират и да се дадат решения на следните проблеми:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Да се посочат мерки в ЕО за компенсиране на допълнителното натоварване на Черноморското крайбрежие от замърсяващи дейности. 2. Да се обоснове необходимостта от отнемане на акватория от водния обект и да се изготви анализ на получаващото се в резултат въздействие за отделните пристанищни терминали. 3. Да се изяснят районите за извърляне на драгажните маси без това да окаже негативно влияние върху водните обекти или прилежащата им екосистема. 4. Предвид разрешаване на други видове ползвания е необходима информация за ангажиране на акваториите с навигационни пътища и подходи към съществуващите и планирани нови пристанища. 	<p>характера на въздействията. По отношение на пристанища Варна и Бургас се предвижда одитиране на генералните планове за развитие на пристанищата. По тази причина в т.7 на ЕО като мерки са заложили препоръките на Басейновата дирекция, които да се изпълнят при извършването на одитите.</p>

1.21 Резултати от консултациите по предварителната ЕО

След получаването на становища с препоръки и бележки по настоящата предварителна ЕО, те ще бъдат отразени в окончателната ЕО.

11 Обобщени резултати и заключение

Обобщени резултати и заключение

1.22

Обобщени резултати от екологичната оценка

На база на направените анализи, прогнози и оценки за вероятното въздействие върху компонентите и факторите на околната среда, в резултат на реализирането на ОГПТ, могат да се обобщят като основни резултати за въздействията следните:

- **Въздух**

Основното негативно въздействие върху въздух оказва пътния трафик. Отделяните вредни емисии оказват и кумулативно влияние върху компонента, като резултират 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-добрият 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.

- **Земни 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.

Спазването на нормативно установените изисквания за оглед на терена от археолози на ниво ОВОС при предпроектни проучвания, както и минаването им по вече отложеното на терена трасе при техническия проект, както и присъствието им по време на строителството гарантират до голяма степен откриването на обекти и оцеляването на археологичните артефакти.

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.

Отпадъци се получават вследствие експлоатацията на транспорта.

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 окажат значително върху компонента.

1.23

Заклучение

На база обобщените резултати в т. 11.1, както и на мерките за компенсирание 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 въздействие 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.