



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

СТАНОВИЩЕ ПО ЕКОЛОГИЧНА ОЦЕНКА

№ 1-1/2017 г.

На основание чл.26, ал.1, т.1 от *Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми* (Наредбата за ЕО, обн. ДВ, бр. 57/02.07.2004 г., посл. изм. и доп. ДВ, бр. 12/2016 г.), във връзка с чл.31, ал.4 от *Закона за биологичното разнообразие (ЗБР)* и чл.36, ал.4 от *Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони* (Наредбата за ОС, обн. ДВ, бр.73/2007 г., посл. изм. и доп. ДВ, бр. 94/2012 г.)

СЪГЛАСУВАМ

Проект на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.

Възложител: Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

Характеристика на проекта на ИТС:

ИТС се изготвя в изпълнение на приоритетите и изискванията, заложи в Предварителните условия на Европейската комисия за усвояване на европейските фондове в периода 2014-2020 г., и с регламентите за Трансевропейската транспортна мрежа.

Стратегията определя приноса на Република България към Единното европейско транспортно пространство, в съответствие с Общите приоритети, съгласно чл.10 от Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета, включително приоритети за инвестиции в основната и разширената Трансевропейска транспортна мрежа и във второстепенната свързаност.

Документът съдържа цялостен анализ на проблемите за всеки вид транспорт, като на база анализа и данните от Националния транспортен модел, се определят мерки от инфраструктурен, организационен и оперативен характер, които обхващат всички видове транспорт.

ИТС определя три стратегически цели:

- 1) Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор;
 - 2) Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна);
-

3) Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор. Стратегическите цели обхващат стратегически приоритети с конкретни цели (задачи) и приложими мерки, а на база Националния транспортен модел са генерирани проекти за развитие на транспорта, които са най-подходящи и приоритетни за постигане на съответните цели.

поради следните **мотиви**:

1. Проектът на ИТС е съобразен с наличните съотносими стратегически документи на национално и европейско ниво, имащи отношение към него.
2. Стратегията интегрира съображения за опазване на околната среда и човешкото здраве в стратегическите цели, приоритетите, конкретните цели и мерките, и съобразява относимите цели по опазване на околната среда от съответните стратегии, планове и програми, поставящи такива цели на национално и европейско ниво.
3. ИТС ще допринесе за предотвратяване и ограничаване на съществуващите екологични проблеми, свързани с транспорта. Не се очаква възникване на нови екологични проблеми в резултат на прилагането на стратегията.
4. Съгласно направените в доклада за екологична оценка анализи, изводи и заключения за очакваните въздействия върху околната среда и човешкото здраве:
 - На ниво „*стратегически цели, специфични приоритети, конкретни цели и мерки*“ не се очаква значително отрицателно въздействие върху околната среда и човешкото здраве. Като цяло се очаква положително въздействие върху околната среда и здравно-хигиенните ѝ аспекти, тъй като реализирането на ИТС ще допринесе за оптимизиране на трафика, намаляване на емисиите на парникови газове, подобряване качеството на атмосферния въздух, намаляване на шума, ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху останалите компоненти и фактори на средата, повишаване на качеството на живот, безопасността и намаляване на риска от инциденти и аварии.
 - Анализите за евентуалното развитие на аспектите на околната среда без прилагането на ИТС, което представлява „нулева алтернатива“ (Референтен/Нулев сценарий) показват, че без прилагането на ИТС съществуващите недостатъци по отношение на околната среда и здравето на хората, както и съществуващите екологични проблеми в резултат на транспорта и транспортната инфраструктура, ще се задълбочават и то особено в средносрочен и дългосрочен план, вследствие основно на амортизацията на инфраструктурата. На ниво „*проекти*“ е извършена оценка на въздействието на генерираните от Националния транспортен модел проекти, за четирите разработени в ИТС сценария (А, В, С и Нулев), в т.ч. са оценени очакваните кумулативни въздействия. В резултат е мотивиран изборът на сценарий В като най-предпочитан по отношение на околната среда и човешкото здраве.
 - В резултат на ИТС не се предполага значително въздействие върху околната среда и човешкото здраве на територията на други държави.
5. Извършената проверка за допустимост по смисъла на чл.36, ал.2 от *Наредбата за ОС* показва, че ИТС е **допустима** при съобразяване на произтичащите от нея планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с:

- режимите на защитените територии, определени със *Закона за защитените територии*, заповедите за обявяването им и с утвърдените планове за управлението им;
 - режимите на защитените зони, определени със заповедите по чл.12, ал.6 от ЗБР, както и със заповедите по чл.19, ал.1 от ЗБР и утвърдените планове за управление.
6. На основание чл.36, ал.3 от *Наредбата за ОС*, въз основа на критериите по чл.16 от нея, е извършена преценка за вероятната степен на отрицателно въздействие, според която ИТС **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**:
- 6.1.ИТС е рамков документ, определящ насоките за развитие на транспорта в България. Стратегията дава насоки и варианти за решение на характерните за транспорта проблеми и предизвикателства, като е насочена към адекватно планиране, финансовото осигуряване и оптимална последователност на прилаганите действия и мерки, което няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони от мрежата Натура 2000.
- 6.2.При разработването на ИТС са взети предвид основни стратегически документи (Оперативна програма „Транспорт и транспортна структура“ 2014-2020 г., Средносрочна оперативна програма за изпълнение на Стратегия за развитие на пътната инфраструктура в Република България“ 2014-2020 г. и др.), които вече са били предмет на процедура по екологична оценка и оценка за съвместимост на национално ниво, поради което разглежданият ИТС не променя характера на дадената оценка в рамките на стратегическото планиране по отношение въздействието му върху предмета и целите на защитените зони от мрежата „Натура 2000“.
- 6.3.ИТС се изготвя с национален обхват с цел постигане на основните цели на приоритетните области, анализира състоянието на съществуващата транспортна система и нейните елементи на национално равнище, като се определят „тесните участъци“ и „слабите места“, които се нуждаят от подобряване, и реализацията ѝ ще акумулира общ положителен ефект върху състоянието на компонентите на околната среда в страната, включително върху защитените зони от мрежата Натура 2000.
7. С писмо на Министерство на здравеопазването с изх.№ 04-18-23/26.04.2017 г. е изразено положително становище по доклада за екологична оценка, в който са анализирани и оценени вероятните въздействия върху компонентите на околната среда и човешкото здраве вследствие изпълнението на стратегията.
8. В доклада за екологична оценка са препоръчани адекватни мерки за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно компенсиране на неблагоприятни последици от осъществяването на ИТС върху околната среда и човешкото здраве.
9. В хода на процедурата по екологична оценка са проведени консултации, резултатите от които са съобразени мотивирано и по подходящ начин в документацията по екологична оценка. Не са получени негативни становища и възражения по законосъобразност.

и при следните мерки и условия:

I. Мерки и условия за предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни последствия:

A. Мерки за отразяване в окончателния вариант на проекта на ИТС:

1. Към мярка „*Оптимизиране на инфраструктурата и технологията на работа на съществуващите терминали в съответствие с прогнозния трафик и нуждите на операторите*“ да се допълни текст, че при решенията за оптимизиране на инфраструктурата следва да се вземе предвид освен прогнозния трафик, и въздействието на увеличения трафик върху околната среда и здравето на хората в близките райони.
2. Към мярка „*Набавяне на необходимите статистически данни и анализи за взимане на стратегически и оперативни решения за транспортния сектор*“ следва да се предвиди набавянето и на данни за въздействието на транспортния сектор върху околната среда и здравето на хората, които да се съобразяват при взимането на стратегически и оперативни решения за развитието му.
3. В мярка „*Разработване на Стратегически документи относно приоритетите и етапността на проектите за развитие на инфраструктурата*“ да се добави необходимостта в Стратегическите документи да залегнат цели по опазване на околната среда и човешкото здраве.
4. Към мярка „*Проучване на необходимостта и възможностите за изграждане на нови връзки в транспортната мрежа*“ да се добави текста „..., включително за нуждите на междуградския велосипеден транспорт.“.

Б. Мерки за изпълнение при прилагането на ИТС:

1. Планове, програми, проекти и инвестиционни предложения, предмет на ИТС, попадащи в обхвата на приложенията към ЗООС или извън тях, както и под разпоредбите на чл. 31 от ЗБР, подлежат на оценка за съвместимостта им с предмета и целите на опазване на защитените зони и могат да бъдат одобрени само след решение/становище по ОВОС/ЕО/ОС за одобряване/съгласуване, при съобразяване с препоръките в извършените оценки, както и с условията, изискванията и мерките, постановени в решението/становището.
2. Всеки проект по ИТС да се съобразява със заложените цели и мерки, забраните и ограниченията за водните тела в съответните *Планове за управление на речните басейни* (ПУРБ) и *Планове за управление на риска от наводнения* (ПУРН), които са актуални към момента на реализация, както и с Морската стратегия – при проекти, засягащи морски води. Всички проекти, засягащи водни тела да бъдат оценявани за допустимост спрямо ПУРБ и ПУРН, съгласно разпоредбата на чл.155, ал.1, т.23 от *Закона за водите* и последните изменения и допълнения към него (ДВ бр. 12 от 03.02.2017 г.).
3. Всеки проект по ИТС, който предвижда изграждане на нови транспортни връзки в близост до съществуващи предприятия и съоръжения с нисък или висок рисков потенциал в съответствие с чл. 104 от ЗООС, да осигури безопасни разстояния до тях.
4. Възложителите на проекти по ИТС да оценят и осигурят безопасни разстояния на съществуващите предприятия с нисък и висок рисков потенциал до проектите на нови транспортни пътища, въз основа на установените пространствени зони на

сериозни поражения на тези предприятия, и при необходимост да предвидят допълнителни мерки за ограничаване на идентифицираните рискове за човешкото здраве или околната среда.

5. Преди и по време на строителството, в случай на дейности по съхранение и употреба на опасни вещества и смеси (напр. горива и масла, битум, бои и лакове, материали за нанасяне на трайна маркировка, взривни вещества), възложителят следва да осигури извършването на тези дейности, като вземе предвид мерките за безопасно съхранение и употреба, предотвратяване на аварии, изпускане или разливи и за контрол на експозицията, определени със съответния нормативен/административен акт и в информационните листове за безопасност и инструкциите за безопасна употреба на опасните химикали.
6. При проектиране и строителство на пътна и жп инфраструктура, да се прави анализ на уязвимостта на проекта на ефектите от изменението на климата, като се предвидят подходящи по структура пътни настилки или елементи на железопътното трасе, които да са в състояние да издържат повишени температури и неблагоприятни климатични условия, съобразени със съответния климатичен район и прогнозите за климатичните промени.
7. При строителство на пътните обекти, строго да се контролира прилагането на мерките за ограничаване на прах и вредни вещества в атмосферата, включително при транспорт на насипни материали. Да се прилагат Планове за собствен мониторинг на пътните обекти, включващи периодични измервания за замърсяване на атмосферния въздух в обхвата на населените места.
8. Проектите да се съобразяват с приложимата нормативна уредба по водите по отношение на разрешителния режим, свързан с проектиране и строителство, особено при необходимост от преминаване през II-ри и III-ти пояс на санитарно-охранителни зони за питейни и минерални води да се извършва в съответствие с изискванията на *Наредба № 3 от 16.10.2000 г. 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.*
9. Да се осигурява редовно почистване на канавки, водостоци, терените под мостовете и всички съоръжения на инфраструктурата, проходите за животни от натрупани отпадъци, за райони с риск от наводнения.
10. Към проектите за изграждане, реконструкция или рехабилитация на пътна инфраструктура да се предвидят подходящи мерки за предпазване от ерозия и укрепителни мероприятия за откосите на високите насипи и дълбоките изкопи.
11. Изготвяне и реализиране на проекти за техническа рекултивация, ландшафтно оформяне и озеленяване на инфраструктурните обекти, като в проектите за озеленяване трябва да се включва поддръжка от 3 години, за гарантиране на качествено развитие на растителните видове от проекта.
12. Още при предпроектните проучвания и вариантни решения на устройствено ниво за цялостната концепция за развитие на трасето за конкретно инвестиционно намерение, свързано с транспортната инфраструктура, да се извършват предварителни проучвания за наличие на защитени територии и защитени зони, и да се дават препоръки относно бъдещите трасета, като се отдалечават максимално от границите на защитените зони, защитените територии и други уязвими и

чувствителни зони по отношение на биоразнообразието. При необходимост да се премине към избор на ново трасе.

13. При проектиране и/или реконструкция и рехабилитация на транспортна инфраструктура, след необходимите проучвания да се предвиди на подходящи места изграждането на съоръжения за безопасно преминаване на дивите животни, комбинирано с прегради, предпазващи ги от излизане на пътното платно, включително предпазни прегради за птици и прилепи.
14. В проекти за техническа рекултивация, ландшафтно оформяне и озеленяване на инфраструктурните обекти да не се използват инвазивни чужди видове (за референции: <https://easin.jrc.ec.europa.eu/>).
15. Стриктно спазване на разпоредбите на Закона за културното наследство и свързаните с него подзаконовни нормативни актове по отношение опазване на културните ценности, включително съобразяване на вариантите за разполагане на трасета за транспортна инфраструктура с културните ценности. Предварителните археологически проучвания да предхождат с достатъчно време началото на строителството, за спокойно и качествено провеждане на спасителни разкопки на застрашените археологически обекти. Предварителните археологически проучвания да обхванат освен проектното трасе и всички, свързани с пътя съоръжения, включително терените за депа и временни пътища.
16. Изготвяне на самостоятелни проекти с акустична и строително - конструктивна части, за предвидените шумозащитни съоръжения разположени в близост до жилищни територии и други обекти с нормиран шумов режим в населените места. В етапа на строителство, при необходимост да се поставят временни шумозащитни екрани между съответните строителни участъци и жилищни терени, или обекти с повишени изисквания (училища, детски градини, болници, зони за отдих), разположени в непосредствена близост до строителния обект.
17. При реализиране на проектите да се предвиди и осъществява управление на отпадъците - събиране, временно съхранение, предаване за рециклиране, повторна употреба и оползотворяване, съгласно *Закона за управление на отпадъците* и подзаконовите нормативни актове към него. Задължително преди започване на строителство да се съгласува План за управление на околната среда и План за управление на строителните отпадъци с кмета/кметовете на общината/общините, в които попада инвестиционното предложение.
18. По мярка „*Насърчаване закупуването на нови автомобили, чрез данъчни облекчения*“ да се дава приоритет на електроавтомобилите и автомобилите, работещи с алтернативни горива.
19. При изпълнение на мярка „*Разработване на схеми за определяне и управление на такси за ползване на пътищата*“ по Конкретна цел 1 да се вземе предвид и въздействието върху околната среда при ползването на пътищата.
20. При инвестиционните предложения за развитие на пристанищата, изграждане на пристанищна инфраструктура и т.н., задължително да се предвиждат подходящи съоръжения за приемане и/или пречистване на отпадъчните води, формирани на пристанищата, в т.ч. отпадъчните води от кораби.
21. При инвестиционни предложения за подобряване на корабоплаването в Българо-румънския участък на р. Дунав и проекти за изграждане и реконструкция на пътни трасета в участъци, разположени в близост до или пресичащи влажни зони, да се изисква подробна оценка на въздействието по отношение на влажните зони,

в т.ч. разработване и разглеждане на по-благоприятни алтернативи, в рамките на приложимите процедури по ОВОС и ОС.

22. Проектите за развитие на транспортна инфраструктура да съобразяват относимите мерки от *Националната приоритетна рамка за действие по Натура 2000*, да интегрират относимите към тях цели на *Седмата програма за действие за околната среда на ЕС*, както и относимите насоки от *Стратегията за биологично разнообразие на ЕС*.
23. Приоритетно реализиране на мерки от ИТС, водещи до подобряване на качеството на атмосферния въздух (КАВ), в общините с нарушено КАВ.
24. При разработването на проекти, свързани с корабоплаване, да се прави проучване кои водни пътища могат да поемат най-много трафик при най-ниска екологична цена и при най-устойчива комбинация с други видове транспорт.
25. Да се дава приоритет на проекти, чието реализиране ще допринесе в най-голяма степен до опазване на човешкото здраве.
26. За инвестиционните предложения, при които се очакват неблагоприятни въздействия върху околната среда и възникване на риск за човешкото здраве, да се предвидят и изпълнят ефективни мероприятия и своевременни мерки за отстраняване или редуциране на въздействието в рамките на действащите към този момент здравно-хигиенни изисквания.

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

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

| Мярка | Индикатор | Мерна единица | Орган за предоставяне на информация по индикатора |
|--|--|---|---|
| Проследяване на тенденциите в нивата на емисиите на азотни оксиди и парникови газове | Емисии на азотни оксиди и парникови газове от пътният транспорт вследствие реализирането на ИТС до 2030 г. | т/год; % изменение спрямо 2014 г., | ИАОС |
| Проследяване на тенденциите в концентрациите на азотни оксиди и ФПЧ ₁₀ | Имисионни концентрации на азотни оксиди и ФПЧ ₁₀ в пунктовете за мониторинг | Брой превишения на среднодневната норма за ФПЧ ₁₀ и на | ИАОС |

| Мярка | Индикатор | Мерна единица | Орган за предоставяне на информация по индикатора |
|--|--|--|---|
| атмосферния въздух | качеството на атмосферния въздух в засегнатите от ИТС транспортни центрове (около трасетата на пътните отсечки) | средночасовата норма за азотни оксиди; % изменение спрямо 2014 г. | |
| Проследяване на тенденциите за засегнатото население, живеещо при наднормени нива на замърсяване на атмосферния въздух с азотни оксиди | Засегнато население, което живее при наднормени нива на замърсяване с азотни оксиди в засегнатите от ИТС транспортни центрове (около трасетата на пътните отсечки) | Изменение на % на засегнатото население спрямо 2014 г. | ИАОС |
| Проследяване на тенденциите за намаляване на засегнатото население, живеещо при наднормени нива на замърсяване от прах и ФПЧ | Засегнато население, което живее при наднормени нива на прах и ФПЧ в засегнатите от ИТС транспортни центрове (около трасетата на пътните отсечки) | Изменение на % на засегнатото население спрямо 2014 г. | ИАОС, РЗИ |
| Проследяване на тенденциите за засегнатото население, живеещо при наднормени нива на шум | Засегнато население, което живее при наднормени нива на шум в засегнатите от ИТС транспортни центрове (около трасетата на пътните отсечки) | Изменение на % на засегнатото население спрямо 2014 г. | ИАОС, РЗИ |
| Установяване на случаи наводнения вследствие недостатъчна пропускливост на мостове и водостоци по транспортната инфраструктура | Наводнения, вследствие на недостатъчна водна пропускливост на мостове и водостоци по транспортната инфраструктура | Брой наводнения; Засегнати площи, дка; Нанесени щети – описание. | Възложители/ Бенефициенти по проекти по ИТС |
| Проследяване на въздействието върху водите | Установена промяна/влошаване в състоянието на водите | Брой засегнати водни тела по райони за | Басейнови дирекции, Възложители/ |

| Мярка | Индикатор | Мерна единица | Орган за предоставяне на информация по индикатора |
|---|--|---|---|
| | | басейново управление | Бенефициенти по проекти по ИТС |
| Контрол по изпълнението на мерки за техническа и биологична рекултивация, ландшафтно оформяне и озеленяване на транспортни обекти | Изпълнени проекти за техническа и биологична рекултивация, ландшафтно оформяне и озеленяване за транспортни обекти | Площ, дка; % спрямо общия брой транспортни обекти по ИТС | Възложители/ Бенефициенти по проекти по ИТС |
| Проследяване на въздействието върху природни местообитания | Засягане на природни местообитания | Площ, дка | Възложители/ Бенефициенти по проекти по ИТС |
| Проследяване на въздействието върху местообитания на видове | Засягане на местообитания на видове | Площ, дка | Възложители/ Бенефициенти по проекти по ИТС |
| Проследяване на въздействието върху защитени зони | Реализирани мерки срещу фрагментация в защитени зони, включително защитни екрани за птици и прилепи | Брой | Възложители/ Бенефициенти по проекти по ИТС |
| Проследяване на въздействието върху популациите на целеви за опазване видове от Натура 2000 | Засягане на популации на целеви видове | Брой | Възложители/ Бенефициенти по проекти по ИТС |
| Проследяване на въздействието върху археологическите обекти | Идентифицирани, разкрити и съхранени археологически обекти | Брой | Възложители/ Бенефициенти по проекти по ИТС |

3. При констатирани неблагоприятни последствия върху околната среда и/или човешкото здраве да се предложат и предприемат своевременни мерки за възможното им отстраняване.

Настоящото становище не отменя задълженията на възложителя за изпълнение на изискванията на ЗООС и други специални закони и подзаконовни нормативни актове и не може да служи като основание за отпадане на отговорността съгласно действащата нормативна уредба.

При промяна на стратегията, на възложителя или на някои от обстоятелствата, при които е било издадено настоящото становище, възложителят/новият възложител трябва да уведоми МОСВ своевременно.

Съгласно разпоредбата на чл. 88, ал. 4 от ЗООС, становището губи правно действие, ако в срок 5 години от влизането му в сила не е одобрена стратегията.

Заинтересованите лица могат да обжалват становището пред Върховния административен съд по реда на Административнопроцесуалния кодекс в 14-дневен срок от съобщаването му.

МИНИСТЪР:

Дата: 31.05.2017г

