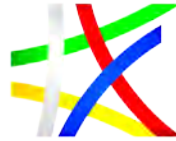




ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

# ДОКЛАД ЗА ЕКОЛОГИЧНА ОЦЕНКА

на проект:  
**НАЦИОНАЛЕН ПЛАН ЗА РАЗВИТИЕ НА  
КОМБИНИРАНИЯ ТРАНСПОРТ  
В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ДО 2030 ГОДИНА**



**Възложител:**  
**МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА, ИНФОРМАЦИОННИТЕ  
ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА**

**АПРИЛ, 2021 г.**



## Съдържание

|   |     |
|---|-----|
| Съдържание .....  | 2   |
| Списък на съкращенията .....  | 5   |
| Въведение.....  | 9   |
| Информация за контакт с Възложителя.....  | 11  |
| 1 Описание на съдържанието на основните цели на НПКТРБ – 2030 г. и връзка с други съотносими планове и програми ..... | 12  |
| 1.1 Основания за изготвяне на НПКТРБ – 2030 г. ....   | 12  |
| 1.2 Основни цели, структура и съдържание на НПКТРБ – 2030 г. ....   | 13  |
| 1.3 Алтернативи за НПКТРБ – 2030 г. ....  | 39  |
| 1.4 Връзка на НПКТРБ – 2030 г. с други съотносими планове, програми и стратегии                                       | 39  |
| 2 Текущо състояние на околната среда и евентуално развитие без прилагането на НПКТРБ – 2030 г.....                    | 55  |
| 2.1 Текущо състояние на околната среда.....   | 55  |
| 2.1.1 Характеристика на климата и климатични изменения.....   | 55  |
| 2.1.2 Състояние на атмосферния въздух.....  | 68  |
| 2.1.3 Състояние на водите.....  | 82  |
| 2.1.4 Състояние на земните недра.....   | 119 |
| 2.1.5 Състояние на почвите и земеползването.....  | 128 |
| 2.1.6 Състояние на растителността.....  | 136 |
| 2.1.7 Състояние на животинския свят.....  | 147 |
| 2.1.8 Защитени зони по смисъла на ЗБР.....  | 151 |
| 2.1.9 Защитени територии по смисъла на ЗЗТ.....   | 152 |
| 2.1.10 Състояние на ландшафта.....  | 153 |
| 2.1.11 Състояние на материалните активи.....  | 156 |
| 2.1.12 Културно-историческо наследство, включително архитектурно и археологическо наследство.....                     | 163 |
| 2.1.13 Състояние по отношение на вредните физични фактори.....  | 167 |



|        |  |     |
|--------|--|-----|
| 2.1.14 | Състояние и управление на отпадъците .....   | 184 |
| 2.1.15 | Опасни химични вещества и риск от големи аварии .....  | 188 |
| 2.1.16 | Здравно състояние на населението.....  | 189 |
| 2.2    | Евентуално развитие на околната среда без прилагането на НПКТРБ – 2030 г.  | 219 |
| 3      | Характеристика на околната среда за територии, които вероятно ще бъдат значително засегнати с реализацията на НПКТРБ – 2030 г.....   | 224 |
| 4      | Съществуващи екологични проблеми, установени на различно ниво, имащи отношение към НПКТРБ – 2030 г., включително отнасящите се до райони с особено екологично значение, като защитените зони по Закона за биологичното разнообразие... | 233 |
| 5      | Цели на опазване на околната среда на национално и международно равнище, имащи отношение към НПКТРБ – 2030 г. и начин, по който тези цели и всички екологични съображения са взети под внимание при изготвянето на плана.....          | 247 |
| 6      | Вероятни значителни въздействия върху околната среда и човешкото здраве, в т.ч. трансгранични въздействия върху околната среда на други държави.....   | 266 |
| 6.1    | Вероятност от значително въздействие на проекта на НПКТРБ – 2030 г. върху околната среда и човешкото здраве.....   | 266 |
| 6.1.1  | Въздействие на ниво „Група мерки“.....   | 266 |
| 6.1.2  | Оценка на ниво „мерки“.....  | 278 |
| 6.2    | Вероятност от значително въздействие на проекта на НПКТРБ – 2030 г. върху околната среда, в т.ч. човешкото здраве, на територията на други държави .....   | 307 |
| 6.3    | Обобщения за въздействието на НПКТРБ – 2030 г. ....  | 309 |
| 7      | Мерки, предвидени за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно компенсирание на неблагоприятните последствия от осъществяването на НПКТРБ – 2030 г. върху околната среда и човешкото здраве.....                                | 316 |
| 7.1    | Мерки за отразяване в окончателния вариант на плана .....  | 316 |
| 7.2    | Мерки за изпълнение по време на изпълнението/прилагането на плана.....   | 318 |
| 8      | Мотиви за избор на разгледаните алтернативи.....   | 326 |
| 9      | Методи за извършване на екологичната оценка, използвана нормативна база и документи и трудности при събиране на необходимата за това информация.....   | 327 |
| 10     | Мерки във връзка с наблюдението по време на прилагането на НПКТРБ – 2030 г.  | 330 |
| 11     | Заключение на екологичната оценка.....   | 332 |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

*Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година*

---

|    |   |     |
|----|---|-----|
| 12 | Справка за резултатите от проведените консултации в процеса на изготвяне на НПКТРБ – 2030 г. и извършване на екологичната оценка..... | 334 |
| 13 | Нетехническо резюме на екологичната оценка.....   | 397 |
| 14 | Приложения към доклада за екологична оценка.....  | 397 |



## Списък на съкращенията

|              |   |
|--------------|---|
| АИК          | Адаптация към изменение на климата  |
| АИС          | Автоматична измервателна станция  |
| АИС–АКБ      | Автоматизирана информационна система<br>„Археологическа карта на България“, |
| АКБ          | Археологическа карта на България  |
| БАН          | Българска академия на науките   |
| БД           | Басейнова дирекция  |
| БДДР         | Басейнова дирекция „Дунавски район“;  |
| БДЧР         | Басейнова дирекция „Черноморски район“;                                     |
| БДЗБР        | Басейнова дирекция „Западнобеломорски район“                                |
| БДИБР        | Басейнова дирекция „Източнобеломорски район“                                |
| БДП          | Безопасност на движението по пътищата                                       |
| БЕК          | Биологичен елемент на качеството  |
| ВТ           | Водно тяло  |
| ДВГ          | Двигатели с вътрешно горене   |
| ДОАС системи | (Differential Optical Absorption Spectroscopy)                              |
| ДП           | Държавно предприятие  |
| ДП „НКЖИ“    | Държавно предприятие „Национална компания железопътна инфраструктура“       |
| ДМА          | Дълготрайни материални активи   |
| ДЕО          | Доклад за екологична оценка   |
| ДСМОС        | Добро състояние на морската околна среда                                    |
| ЕАОС         | Европейска агенция по околна среда  |
| ЕО           | Екологична оценка   |
| ЕП           | Екологичен потенциал  |
| ЕС           | Европейски съюз   |
| ЖП           | Железопътен   |
| ЗБР          | Закон за биологичното разнообразие  |
| ЗВ           | Закон за водите   |
| ЗЗ           | Защитена зона   |
| ЗЗТ          | Закон за защитените територии   |
| ЗЗШОС        | Закона за защита от шума в околната среда                                   |
| ЗКН          | Закон за културното наследство  |
| ЗООС         | Закон за опазване на околната среда   |
| ЗП           | Закон за почвите  |



|          |  |
|----------|--|
| ЗТ       | Защитена територия   |
| ЗУО      | Закон за управление на отпадъците  |
| ЗУТ      | Закон за устройство на територията   |
| ИАОС     | Изпълнителна агенция по околна среда   |
| ИАРА     | Изпълнителна агенция по рибарство и аквакултури  |
| ИКТ      | Информационни и комуникационни технологии  |
| ИМТ      | Интермодален терминал  |
| ИП       | Инвестиционно предложение  |
| ИТЕ      | Интермодални транспортни единици   |
| ИТС 2030 | Интегрирана транспортна стратегия до 2030 г.   |
| КАВ      | Качеството на атмосферния въздух   |
| КИД      | Класификация на икономическите дейности  |
| КИН      | Културно-историческо наследство  |
| КМА      | Краткотрайни материални активи   |
| КТ       | Комбиниран транспорт   |
| КФ       | Кохезионен фонд  |
| МА       | Материални активи  |
| МДК      | Максимално допустими концентрации  |
| МЗ       | Министерство на здравеопазването   |
| МЗХ      | Министерство на земеделието и храните  |
| МОСВ     | Министерство на околната среда и водите  |
| МПС      | Моторни превозни средства  |
| МРО      | Масово разпространени отпадъци   |
| МС       | Министерски съвет  |
| МТИТС    | Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията                   |
| НАИМ-БАН | Националният археологически институт с музей при БАН                                   |
| НАСНКРГФ | Националната автоматизирана система за непрекъснат контрол на радиационния гама-фон    |
| НАСККАВ  | Националната Автоматизирана Система за Контрол Качеството на Атмосферния Въздух        |
| НДНТ     | Най-добри налични техники  |
| НДСООСРБ | Националният доклад за състоянието и опазването на околната среда в Република България |
| НИЕ      | Национална инвентаризация на емисиите  |
| НИМХ     | Национален институт по метеорология и хидрология                                       |
| НИНКН    | Национален институт за недвижимото културно наследство                                 |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

|                   |   |
|-------------------|---|
| НКЦ               | Недвижими културни ценности   |
| НМЛОС             | Неметанови летливи органични съединения   |
| НПРКТРБ – 2030 г. | Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година |
| НПУО              | Национален план за управление на отпадъците   |
| НСИ               | Национален статистически институт   |
| ОВОС              | Оценка на въздействието върху околната среда  |
| ОСВ               | Околна среда и водите   |
| ОХВС              | Опасни химични вещества и смеси   |
| ПАВ               | Полициклични ароматни въглеводороди   |
| ПБВ               | Питейно-битово водоснабдяване   |
| ПВТ               | Подземно водно тяло   |
| ПВРП              | Предприятия с висок рисков потенциал  |
| ПЗ                | Прагове на замърсяване  |
| ПСВРП             | Предприятия и съоръжения с висок рисков потенциал   |
| ПСНРП             | Предприятия и съоръжения с нисък рисков потенциал   |
| ПНРП              | Предприятия с нисък рисков потенциал  |
| ПСОВ              | Пречиствателна станция за отпадни води  |
| ПТ                | Пристанищен терминал  |
| ПТП               | Пътно-транспортни произшествия  |
| ПУРБ              | План за управление на речните басейни   |
| ПУРН              | План за управление на риска от наводнения   |
| ПУСО              | План за управление на строителните отпадъци   |
| ПУВОС             | План за управление на въздействията върху околната среда                                  |
| ПХБ               | Полихлорирани бифенили  |
| РДВ               | Рамкова директива за водите   |
| РДМС              | Рамкова Директива за Морска стратегия 2008/56/ЕС  |
| РЗИ               | Регионална здравна инспекция  |
| РЗПРН             | Район със значителен потенциален риск от наводнения                                       |
| РИОСВ             | Регионална инспекция по околна среда и води   |
| РКООНИК           | Рамковата конвенция на Обединените нации по изменение на климата                          |
| РМС               | Решение на Министерски съвет  |
| РОР               | Регламент за общоприложимите разпоредби   |
| РОУКАВ            | Района за оценка и управление на качеството на атмосферния въздух                         |
| СГН               | Средногодишна норма   |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

---

|       |  |
|-------|--|
| СДН   | Средноденонощна норма  |
| СЗО   | Световна здравна организация   |
| СКОС  | Стандарти за качество на околната среда  |
| СО    | Строителни отпадъци  |
| СОЗ   | Санитарно-охранителни зони   |
| СЧК   | Средночасова концентрация  |
| СЧН   | Средночасова норма   |
| СШК   | Стратегически шумови карти   |
| ТБО   | Твърди битови отпадъци   |
| ТЕЦ   | Топло-електрическа централа  |
| ТСОС  | Техническа спецификация за оперативна съвместимост   |
| ФПЧ   | Фини прахови частици   |
| ФХЕ   | Физико химични елементи  |
| ЦКЕС  | Цели по Качеството на Екосистемата   |
| AGTC  | Европейското споразумение за най-важните линии за международни комбинирани превози и свързаните с тях обекти |
| ERTMS | Стратегия за внедряване на Европейска система за управление на железопътния трафик                           |
| TEN-T | Трансевропейска транспортна мрежа  |





## Въведение

**Националният план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година** (НПКТРБ – 2030 г.) се изготвя в изпълнение на Договор от 14.01.2020 г. с предмет „Изготвяне на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година“. Възложител на плана е Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС), а финансирането е по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.

НПКТРБ – 2030 г. се разработва на база проучвания, мултикритериален анализ, сравнения и примери от добри практики на други държави от Европейския съюз, вследствие на което е изготвен пакет от приложими мерки за стимулиране на комбинирания транспорт в Р. България, които включват:

- Група мерки 1 – обхващат организационни и административни въпроси;
- Група мерки 2 – обхващат експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата;
- Група мерки 3 – обхващат подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите.

Предложена е и Програма за изпълнение на „Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година“, която е обвързана с времевите хоризонти на реализацията му.

НПКТРБ – 2030 г. се одобрява от Министерския съвет (МС) на Република България.

Проектът на НПКТРБ – 2030 г. подлежи на задължителна екологична оценка (ЕО) по смисъла на глава шеста на Закона за опазване на околната среда (ЗООС), съгласно писмо на Министъра на околната среда и водите с изх. № ЕО-40/22.01.2021 г. (съобщението, описващо становището на МОСВ, е публикувано на интернет страницата на МОСВ на следния линк: <https://www.moew.government.bg/bg/nacionalen-plan-za-razvitie-na-kombiniraniya-transport-na-republika-bulgariya-do-2030-g/>).

При извършването на ЕО се спазва относимата нормативна база, като се следват писмените указания на компетентния орган по околна среда и методиките/ръководствата за ЕО, публикувани на интернет страницата на Европейската комисия <http://ec.europa.eu/environment/eia/eia-support.htm> и на интернет страницата на МОСВ – <https://www.moew.government.bg/bg/prevantivna-dejnost/ekologichna-ocenka/>.

Основната цел на ЕО е да допринесе за интегрирането на въпросите на околната среда на възможно най-ранен етап – при подготовката на плана. ЕО обхваща оценка на очакваните въздействия на плана върху околната среда и човешкото здраве, в съответствие с нивото на подробност на неговите предвиждания.



Съгласно изискванията на нормативната уредба процедурата по ЕО следва да приключи преди представянето на проекта на плана за одобряване от МС.

Обект на анализите и оценките в доклада за ЕО (ДЕО) ще бъдат всички мерки и проекти, включени в проекта на НПКТРБ – 2030 г., като се вземат предвид и предложения и мнения по плана (ако има такива), предоставени от обществеността и заинтересованите страни, които могат да бъдат засегнати от плана.

Съгласно чл.19а от *Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми* (Наредбата за ЕО), е изготвено Задание за определяне на обхвата и съдържанието на ЕО, като по него са проведени консултации с всички заинтересовани страни от реализацията на плана, определени в Схемата за провеждане на консултации с обществеността, заинтересованите органи и трети лица, които има вероятност да бъдат засегнати от плана:

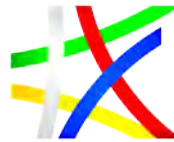
- Министерство на околната среда и водите (МОСВ) – заедно със схемата за провеждане на консултации – Министърът на околната среда и водите е компетентен орган за провеждане на процедурата по ЕО;
- Регионалните инспекции по околна среда и води (РИОСВ)– петнадесет на брой, компетентни институции по околна среда на регионално ниво;
- Министерство на здравеопазването – компетентен орган по отношение на здравно-хигиенните аспекти на околната среда;
- Басейнови дирекции за управление на водите – четири на брой – компетентни институции по управление на водите и риска от наводнения;
- Заинтересовани страни от реализирането на плана;
- Широка общественост и други потенциално заинтересовани страни– за целите на запознаване на обществеността и идентифициране на други потенциално заинтересовани страни с проекта на плана, Заданието за обхват и съдържание на ДЕО е публикувано на интернет страницата на МТИТС за провеждане на консултации.

Получените в резултат на консултациите по Заданието за обхват и съдържание становища, са съобразени при изготвянето на ДЕО, като начинът им на отразяване и мотивите за това са изложени в **т.12 на ДЕО**.

Съгласно чл. 20, ал. 1, ал. 2 и ал. 3 от *Наредбата за ЕО*, по Доклада за екологична оценка на НПКТРБ – 2030 г., се провеждат консултации с обществеността, заинтересованите органи и трети лица, които има вероятност да бъдат засегнати от плана.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

## **Информация за контакт с Възложителя**

**Име, ЕГН, местожителство, гражданство на Възложителя – физическо лице, седалище и единен идентификационен номер на юридическото лице**

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

### **Пълен пощенски адрес**

гр. София 1000, ул. „Дякон Игнатий“ № 9

### **Телефон, факс, E-mail**

Тел.: 02/9409 488, факс: 02/9409 827 , електронна поща: eevgenieva@mtitc.government.bg

### **Лице за контакти**

Евгения Евгениева, младши експерт в дирекция „Национална транспортна политика“



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

## 1 Описание на съдържанието на основните цели на НПКТРБ – 2030 г. и връзка с други съотносими планове и програми

### 1.1 Основания за изготвяне на НПКТРБ – 2030 г.

*Националният план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година* (НПКТРБ – 2030 г.) се изготвя в изпълнение на Договор от 14.01.2020 г. с предмет „Изготвяне на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година“. Възложител на плана е Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС), а финансирането е по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.

НПКТРБ – 2030 г. се разработва с цел да покрие критериите от „благоприятстващите условия“ съгласно предложението за Регламент за общоприложимите разпоредби (ROP), с който се определят общи разпоредби за седем фонда със споделено управление. „Благоприятстващите условия“ през програмен период 2021-2027 г. ще се наблюдават и прилагат през целия период, като държавите членки няма да могат да декларират разходи, свързани с конкретни цели, докато не бъде изпълнено благоприятстващото условие. Това ще гарантира, че съфинансираните операции са в съответствие с рамката на транспортната политика на ЕС.

По отношение на транспортната политика в предложението за ROP се посочва, че целта на политиката ще е по-добре свързана Европа чрез подобряване на мобилността и регионалната свързаност на ИКТ. Специфична цел 3.2 е разработване на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T). Наименованието на благоприятстващото условие е „Цялостно планиране на транспорта на подходящо равнище“. Критериите за изпълнение са разработени въз основа на мултимодално картографиране на съществуващи и планирани инфраструктури до 2030 г., което съгласно т. 6 насърчава мултимодалността, като набелязва нужди от трансбордиране или мултимодален товарен превоз и пътнически терминали и възможности за активно придвижване. Следователно фокусът ще е върху изграждане на инфраструктура за комбиниран и интермодален транспорт.

Освен, че е свързан с проекта на Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г., НПКТРБ – 2030 г. се намира в пряка йерархическа връзка на подчиненост с Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. (ИТС-2030 г.). Планът представлява един от оперативните документи за осъществяване на ИТС-2030 г., която очертава основните насоки за развитие на националната транспортна система в периода до 2030 г. и е одобрена с Решение № 336/23.06.2017 г. на МС.



## 1.2 Основни цели, структура и съдържание на НПКТРБ – 2030 г.

НПКТРБ – 2030 г. идентифицира пакет от мерки на база резултатите от 5 дейности, обхващащи различни аспекти на транспорта и транспортната инфраструктура на страната.

1. **Дейност 1:** „Анализ на транспортната инфраструктура за осъществяване на комбиниран транспорт в България“;
2. **Дейност 2:** „Анализ на товарния трафик по основните пътни и железопътни направления, речни и морски пристанища и на извършените операции по комбиниран транспорт. Прогноза за товарния трафик със сечения 2027 г. и 2034 г.“;
3. **Дейност 3:** „Преглед на законодателството в областта на комбинирания транспорт и опита при прилагането на мерки за стимулиране на комбинирания транспорт в други държави членки на Европейския съюз (ЕС). Обобщение на законодателни практики и мерки, подходящи за прилагане в България. Анализ на законодателството на ЕС в областта на комбинирания транспорт“;
4. **Дейност 4:** „Анализ на националното законодателство в областта на комбинирания транспорт и на прилаганите национални мерки за стимулиране на комбинирания транспорт. Предложения за промени в законодателството и за прилагане на допълнителни мерки за стимулиране на комбинирания транспорт в Република България“;
5. **Дейност 5:** „Проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г.“;
6. **Дейност 6:** „Организиране на срещи със заинтересованите страни. Проучване на мнението на заинтересованите лица.“ – включва изработване на анкетни карти относно възможностите за развитие на комбинирания транспорт в България и организиране срещи (интервюта) и посещения на място;
7. **Дейност 7:** „Стратегическа екологична оценка на проекта на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година (Доклад № 7 „Стратегическа екологична оценка“).

За нуждите на разглеждания проект са приети следните дефиниции:

**Мултимодален товарен транспорт** е транспорт на товари с поне два различни вида транспорт.

**Интермодалният транспорт** е частен случай на многомодален транспорт. Международният многомодален транспорт често е въз основа на договор, управляващ целия многомодален транспорт.

„**Комбинираният транспорт** е частен случай на интермодален транспорт, при който стоките се превозват в една и съща товарна единица или пътно превозно средство, като се



използват два или повече вида транспорт, като основната част от превоза е по железница, река или море, а всеки първоначален и/или краен пътен участък е възможно най-кратък“, като се уточнява, че:

- под първоначален и краен пътен участък се има предвид участък от превоза, по който се използва автомобилен транспорт;
- превозните средства не се ограничават само до пътни, а могат да включват и железопътни вагони.

Допълнително, по възприетата дефиниция, интермодален терминал е място, оборудвано за претоварване и складиране на интермодални транспортни единици (ИТЕ) между поне два вида транспорт или между две различни железопътни системи и за временно складиране на товари, като морски или вътрешноводни пристанища и железопътни-автомобилни терминали.

**Интермодалният транспортен терминал** често функционира като възел по смисъла на концепцията за дистрибуция „главина и спици“ („Hub and Spoke“) като събира в една централна точка (главина/възел) и разпределя в различни посоки (спици). Възелът е централна точка за събирането, сортирането, претоварването и разпределението на товари за даден регион.

**Товарна единица** е контейнер, сменяема каросерия;

**Интермодална транспортна единица** е контейнер, сменяема каросерия или полуремарке/товарно пътно превозно средство, подходящо за интермодален транспорт.

**Контейнер** е специален корпус за превоз на товари, усилен и с възможност за поставяне един върху друг, както и позволяващ хоризонтално или вертикално пренасяне. Технически по-издържано определение за контейнер е: „Артикул от транспортно оборудване, който е:

- а) от постоянен вид и съответно е достатъчно здрав, за да е подходящ за многократно използване
- б) специално проектиран за улесняване превоза на товари чрез един или повече видове транспорт без междинно претоварване;
- в) съоръжен с устройства, позволяващи лесното му манипулиране, особено при прехвърлянето му от един вид транспорт на друг
- г) така проектиран, че да бъде лесно напълван и изпразван
- д) годен за разполагане един върху друг; и
- е) с вътрешен обем от 1 м<sup>3</sup> или повече.

Сменяемите каросерии не са контейнери.

Планът има основно административно-организационна и финансова насоченост, като следва да подпомага МТИТС като ръководен орган и потенциалните бенефициенти при взимането на решения и определянето на приоритети, както и при организацията, проучванията, проектирането и реализацията на проекти за решаване на проблемите, свързани с развитието на КТ. Чрез плана ще се избегне и един от основните проблеми, свързан с подготовка на проекти, които поради липса на финансиране, остават нереализирани до загубване на актуалност и губене на правно действие, а междуременно



и вече губещи, поради усвоения за подготовката им ресурс – проучвания, подготовка и изготвяне на проекти и др.

Извършеният преглед на основните документи, определящи обхвата на мрежата за комбиниран транспорт, в т.ч.:

- Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11.12.2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и
- Европейското споразумение за най-важните линии за международни комбинирани превози и свързаните с тях обекти (AGTC)
- Приложение II на Регламент № 1316/2013 за създаване на Механизъм за свързване на Европа, с което дефинира трасетата на товарните железопътни коридори,

определи следния разширен обхват на мрежата за комбиниран транспорт, както е показано на следващите две фигури.

Националната железопътната мрежа за КТ, освен разширената TEN-T включва и III-та линия София – Карлово – Зимница – Карнобат, тъй като тя е една от линиите с най-интензивен товарен трафик:



**Фигура 1.2-1** Железопътна мрежа за комбиниран транспорт и железопътно-автомобилни терминали



**Фигура 1.2-2** Пътна мрежа за комбиниран транспорт и пристанищни терминали

**Като предвиждания НПКТРБ – 2030 г. предлага Пакет от мерки – обхваща 3 групи мерки, с подробно описани дейности, отговорни институции, очаквани резултати от изпълнението на всяка една мярка. След всяка група мерки са включени и допълнителни препоръки, които също се приемат като част от плана:**

### ***I. Мерки, обхващащи организационни и административни въпроси:***



|  |  |
|--|--|
| <b>Мярка 1.1</b>   | <b>Сформиране на Координиращ орган/Консултативен съвет за развитие на комбинирания транспорт към Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията</b>   |
| <b>Обхват на мярката</b>   | Организационни и административни въпроси   |
| <b>Кратко описание на мярката</b>  | <p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по формиране и действие на Координиращ орган/ Консултативен съвет за развитие на комбинирания транспорт към Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Основните задачи в работата на Координиращия орган/Консултативния съвет включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Провеждане на държавната политиката за развитие на комбинирания транспорт;</li> <li>2. Мониторинг, динамично регулиране и отчитане на постигнатите резултати от изпълнението на Националния план за развитие на комбинирания транспорт;</li> <li>3. Диалог и сътрудничество със заинтересованите страни;</li> <li>4. Подготовка на предложения за промяна на нормативната уредба в областта на комбинирания транспорт;</li> <li>5. Предприемане на мерки за стимулиране и прилагане на научните изследвания в областта на комбинирания транспорт;</li> <li>6. Предприемане на мерки за развитие на магистърски програми в областта на комбинирания транспорт;</li> <li>7. Подготовка на предложения за схеми и мерки за намаляване на разходите за комбиниран транспорт;</li> <li>8. Подготовка на предложения за схеми и мерки за оптимизиране и рационализиране на процедурите при обработване на товари;</li> <li>9. Подготовка на предложения за предприемане на действия при кризисни ситуации.</li> </ol> |
| <b>Отговорни институции за изпълнение на мярката</b>   | <p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- МТИТС</li> </ul> <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт</li> </ul>   |
| <b>Очаквани резултати</b>  | Сформиран и работещ Координиращ орган/ Консултативен съвет за развитие на комбинирания транспорт към Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.  |
| <b>Съответствие на предложената мярка „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“</b> | <p>✚ М-И-7.1 - Създаване на административна структура към МТИТС и нормативна база за управление, организация и координация на мултимодалните превози.</p>  |



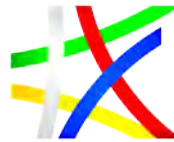


|                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| <b>Мярка 1.2</b>                  | <b>Повишаване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в области, касаещи развитие на комбиниран транспорт</b>  |
| <b>Обхват на мярката</b>          | Организационни и административни въпроси  |
| <b>Кратко описание на мярката</b> | <p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по повишаване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в области, касаещи развитие на комбиниран транспорт. Основните дейности за изпълнение включват:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Оценка на недостига в административния капацитет в сектор „Транспорт“ в областта на инженерната и технологична насоченост за развитие на комбиниран транспорт;</li><li>2. Оценка на нуждите от обучение за повишаване и усъвършенстване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в областта на инженерната и технологична насоченост за развитие на комбиниран транспорт;</li><li>3. Организиране и провеждане семинари/ обучения за повишаване и усъвършенстване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в областта на инженерната и технологична насоченост за развитие на комбиниран транспорт;</li><li>4. Организиране и провеждане на семинари/обучения и посещения на място в страни от ЕС по следните основни теми:<ul style="list-style-type: none"><li>- Административна уредба за прилагане на финансови инструменти, държавни помощи и използване на средства от Европейския съюз в областта на комбиниран транспорт;</li><li>- Схеми на финансиране в сектор „Транспорт“ за програмен период 2021 - 2027 г., включващи използване на финансови инструменти, държавни помощи и средства от Европейския съюз;</li><li>- Научени уроци и добри практики при използване на финансови инструменти, държавни помощи и средства от Европейския съюз в сектор „Транспорт“ в държави членки на ЕС.</li></ul></li><li>5. Изготвяне на наръчници за кандидатстване за финансиране и управление на проекти за развитие на комбиниран транспорт, чрез прилагане на финансови инструменти, държавни помощи и средства от Европейския съюз през програмния период 2021-2027 г.</li><li>6. Структуриране и провеждане на „Академия за комбиниран транспорт“, съвместна инициатива на Стопански факултет на Софийски Университет „Св.</li></ol> |



|  |  |
|--|--|
| <b>Мярка 1.2</b>   | <b>Повишаване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в области, касаещи развитие на комбинирания транспорт</b>   |
|  | Климент Охридски <sup>1</sup> и МТИТС.   |
| <b>Отговорни институции за изпълнение на мярката</b>   | <i>Кандидати/Бенефициенти</i><br>- МТИТС<br><i>Партньори</i><br>- Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт  |
| <b>Очаквани резултати</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Проведени семинари/обучения за повишаване и усъвършенстване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в областта на инженерната и технологична насоченост за развитие на комбинирания транспорт и обучени идентифицирани заинтересовани страни;</li> <li>- Проведени семинари/обучения и посещения на място за повишаване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в областта, касаеща прилагането на финансови инструменти, държавни помощи и средства от Европейския съюз, при финансиране на проекти за развитие на комбинирания транспорт и обучени идентифицирани заинтересовани страни;</li> <li>- Изготвени наръчници за кандидатстване за финансиране и управление на проекти за развитие на комбинирания транспорт, чрез прилагане на финансови инструменти, държавни помощи и средства от Европейския съюз за програмен период 2021-2027 г.</li> </ul>   |
| <b>Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>✚ М-М-1.1 Усъвършенстване на механизмите за осигуряване на финансови средства за управление на държавната собственост;</li> <li>✚ М-Р-1.1 Усъвършенстване на механизмите за осигуряване на финансови средства за управление на държавната собственост;</li> <li>✚ М-М-2.1 Подобряване управлението и реализацията на проекти, финансирани от фондовете на ЕС;</li> <li>✚ М-Р-2.1 Подобряване управлението и реализацията на проекти, финансирани от фондовете на ЕС;</li> <li>✚ М-И-2.1 Оптимизиране на инфраструктурата и технологията на работа на съществуващите терминали в съответствие с прогнозния трафик, въздействието на увеличения трафик върху околната среда и здравето на хората в близките райони и нуждите на операторите;</li> <li>✚ М-Т-4.2 Определяне на структурата на финансиране по видове транспорт като дялове от общите средства за година;</li> <li>✚ М-М-4.4 Разширение и ново строителство на основна пристанищна инфраструктура;</li> <li>✚ М-Р-4.4 Разширение и ново строителство на основна пристанищна</li> </ul> |


<sup>1</sup> [https://www.uni-sofia.bg/index.php/bul/universitet\\_t/fakulteti/stopanski\\_fakultet/katedri\\_i\\_akademichen\\_s\\_stav/katedri/ikonomika\\_i\\_upravlenie\\_po\\_otrasli](https://www.uni-sofia.bg/index.php/bul/universitet_t/fakulteti/stopanski_fakultet/katedri_i_akademichen_s_stav/katedri/ikonomika_i_upravlenie_po_otrasli)



|                  |  |
|------------------|--|
| <b>Мярка 1.2</b> | <b>Повишаване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в области, касаещи развитие на комбинирания транспорт</b>   |
|                  | <p>инфраструктура;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✚ М-Ж-8.1 Изграждане на интермодални терминали от ДП "НКЖИ", управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия;</li> <li>✚ М-М-8.1 Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа;</li> <li>✚ М-М-8.2 Развитие на логистичната инфраструктура;</li> <li>✚ М-Р-8.1 Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа;</li> <li>✚ М-Р-8.2 Развитие на логистичната инфраструктура;</li> <li>✚ М-И-8.2 Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови.</li> </ul> |

|                                   |  |
|-----------------------------------|--|
| <b>Мярка 1.3</b>                  | <b>Подобряване на нормативната уредба в Република България в областта на комбинирания транспорт</b>  |
| <b>Обхват на мярката</b>          | Организационни и административни въпроси   |
| <b>Кратко описание на мярката</b> | <p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по подготовката на предложения и приемане на промени на законодателството на Република България в областта на комбинирания транспорт, имащи за цел стимулиране на развитието му. Промените целят да адресират на национално ниво, правната уредба на новоприети актове на вторичното право на ЕС в областта на транспорта, вкл. и в областта на комбинирания транспорт, както и усъвършенстване на националното законодателство, благоприятстващо развитието на комбинирания транспорт. Основните задачи по тази мярка включват подготвяне на промени в следните нормативни актове:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Закон за железопътния транспорт;</li> <li>2. Закон за автомобилните превози;</li> <li>3. Закон за пътищата;</li> <li>4. Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата в Република България и Кодекс за търговското корабоплаване;</li> <li>5. Наредба № 53 от 2003 г.;</li> <li>6. Други, ако се установи необходимост, или за съответствие с промените в посочените по т. 1-5 нормативни актове.</li> </ol> <p>В случай, че се възприеме изготвянето на проект на Закон за комбинирания транспорт, преди конкретната работа по законопроекта добра практика е да се изготви концепция за неговата уредба, която да бъде подкрепена от повечето от заинтересованите страни. В този случай ще бъде необходимо изготвянето и на пълна предварителна оценка на въздействието от приемането на новия закон. В</p> |



|  |  |
|--|--|
| <b>Мярка 1.3</b>   | <b>Подобряване на нормативната уредба в Република България в областта на комбиниран транспорт</b>  |
|  | зависимост от това, как ще бъдат оформени промените в законите, ще бъдат необходими и частични предварителни оценки на въздействието на всеки законопроект, съгласно чл. 18а и сл. от Закона за нормативните актове.   |
| <b>Отговорни институции за изпълнение на мярката</b>   | <i>Кандидати/Бенефициенти</i><br>- МТИТС, Министерски съвет, Народно събрание<br><i>Партньори</i><br>- Всички заинтересовани страни в областта на комбиниран транспорт   |
| <b>Очаквани резултати</b>  | Нормативна уредба в Република България в областта на комбиниран транспорт, допринасяща за стимулиране развитието на комбиниран транспорт; привеждане в съответствие с относимите актове на ЕС (включително очакваните промени в Директива 92/106/ЕИО от 1992 г. относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите-членки – ако бъдат приети) и създаване на необходимите национални условия за прилагане на Регламент 2020/1056 относно електронната информация за товарни превози, включително преглед и изменения в уредбата на превозните документи. |
| <b>Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“</b> |  М-И-8.1 Създаване на подходяща нормативна база за регулиране взаимодействието между отделните видове транспорт и участниците на транспортния пазар.  |

В рамките на група мерки 1 „Организационни и административни въпроси“ е препоръчително да се преразгледат и при необходимост да се актуализират всички двустранни споразумения за гранични преходи между Република България и съседните страни.

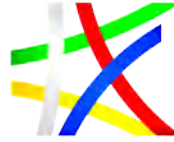
## II. Мерки, обхващащи експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата

|                                   |  |
|-----------------------------------|--|
| <b>Мярка 2.1</b>                  | <b>Извършване на проучвания за изследване на международни релации за комбиниран транспорт</b>  |
| <b>Обхват на мярката</b>          | Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата  |
| <b>Кратко описание на мярката</b> | Мярката се състои в изпълнение на дейности по изследване на международни релации за комбиниран транспорт. Основните дейности за изпълнение |

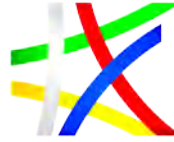


|  |  |
|--|--|
| <b>Мярка 2.1</b>   | <b>Извършване на проучвания за изследване на международни релации за комбиниран транспорт</b>  |
|  | <p>включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Изготвяне на прогнози за потенциала на развитие на международни релации за комбиниран транспорт: България – държави членки на ЕС; България – Русия; Европа – Каспийски регион; Европа – Близък Изток и др.;</li> <li>2. Проучване и оценка на стратегически инвестиционни проекти по протежение на изследваните международни релации;</li> <li>3. Проучване и оценка на нагласите на заинтересованите страни за участие в двустранни и многостранни договори за извършване на превози по международните релации;</li> <li>4. Изследвания, с оглед постигане на по-голяма ефективност и ефикасност на процедурите по обработване на товари;</li> <li>5. Приоритизиране на международните релации и интересите на заинтересованите страни.</li> </ol> |
| <b>Отговорни институции за изпълнение на мярката</b>   | <p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- МТИТС</li> </ul> <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт</li> </ul>   |
| <b>Очаквани резултати</b>  | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Изготвени прогнози за потенциала на развитие на международни релации за комбиниран транспорт: България – държави членки на ЕС; България – Русия; Европа – Каспийски регион; Европа – Близък Изток и др.;</li> <li>2. Определен приоритет на международните релации, с оглед на интересите на заинтересованите страни.</li> </ol>   |
| <b>Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“</b> | Неприложимо  |

|                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| <b>Мярка 2.2</b>                  | <b>Интегриране на информационни системи за обработка на товари, комуникационни технологии и интелигентни транспортни системи</b>  |
| <b>Обхват на мярката</b>          | Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата   |
| <b>Кратко описание на мярката</b> | <p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по проучване, проектиране и интегриране на информационни системи за обработка на товари, комуникационни технологии и интелигентни транспортни системи. Основните дейности за изпълнение включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Проучване за наличните информационни системи и планираните такива в сектор „Транспорт“ и тяхната приложимост за развитието на интелигентните системи в комбинирания транспорт - Информационната система за</li> </ol> |



|  |  |
|--|--|
| <b>Мярка 2.2</b>   | <b>Интегриране на информационни системи за обработка на товари, комуникационни технологии и интелигентни транспортни системи</b>   |
|  | <p>управление на трафика на плавателните съдове (VTMIS), Национална БУЛРИС система, Информационна система за управление на влаковата работа (СУВР), Система за електронен обмен на информация в българските пристанища (Port Community System – PCS), Национална платформа за електронен обмен на документи (едно гише B2G) и др.;</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Проучване на наличните информационни системи и планирани такива в съществуващите и планираните за изграждане или модернизация терминали и тяхната приложимост за развитието на интелигентните системи в комбинирания транспорт;</li> <li>3. Проучване и оценка на необходимите изисквания към интелигентните системи в комбинирания транспорт за целите на контрола и комуникацията между различните административни органи и институции (в т.ч. тези отговорни за граничен, митнически, финансов, санитарен, ветеринарен, фитосанитарен и др. видове контрол)*.</li> <li>4. Проучване и оценка за прилагане на необходимите технологични мерки за оборудване на граничните преходи и интермодалните терминали за осигуряване на проследимост на ИТЕ;</li> <li>5. Определяне на необходимите изисквания за оборудване на граничните преходи и интермодалните терминали за осигуряване на проследимост на ИТЕ;</li> <li>6. Дигитализация на обработката на документи при водния и железопътния транспорт;</li> <li>7. Създаване на информационен портал за комбиниран транспорт;</li> <li>8. Проектиране на информационна система за комбиниран транспорт с осигуряване на гъвкавост и възможности за адаптиране на системата в съответствие с промените на транспортния процес;</li> <li>9. Интегриране на интермодална информационна система.</li> </ol> |
| <b>Отговорни институции за изпълнение на мярката</b>   | <p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- МТИТС, ДП НКЖИ, ДППИ</li> </ul> <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт</li> </ul>  |
| <b>Очаквани резултати</b>  | Въведена в експлоатация интегрирана информационна система за комбиниран транспорт.   |
| <b>Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>✚ М-М-5.1 Териториално разширяване на обхвата и допълване на функциите на Информационната система за управление на трафика на плавателните съдове (VTMIS) - Фаза4;</li> <li>✚ М-Р-5.1 Надграждане на националната БУЛРИС система в съответствие с изискванията на ЕС за периода след 2014 г. (2014/2018);</li> <li>✚ М-И-5.1 Изграждане на интегрирана интермодална информационна</li> </ul>  |



|                  |  |
|------------------|--|
| <b>Мярка 2.2</b> | <b>Интегриране на информационни системи за обработка на товари, комуникационни технологии и интелигентни транспортни системи</b>   |
|                  | <p>система;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✚ М-Ж-6.1 Проектиране, разработване и въвеждане в експлоатация на информационна система за управление на влаковата работа (СУВР);</li> <li>✚ М-Ж-6.2 Разработване на информационна система за следене и управление на вагоните и интермодалните единици.</li> </ul> |

\* т.3 от „Кратко описание на мярката“ е коригирана, съобразно прието предложение, постъпило в резултат на консултациите по Заданието и обхват и съдържание на ДЕО.

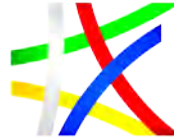
|  |   |
|--|---|
| <b>Мярка 2.3</b>                                     | <b>Разработване на схема за осигуряване на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици</b>  |
| <b>Обхват на мярката</b>                             | Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата   |
| <b>Кратко описание на мярката</b>                    | <p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по цялостна подготовка за осигуряване на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици за извършване на комбиниран транспорт. Основните дейности за изпълнение включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Проучване и оценка на нагласите на заинтересованите страни за необходимостта от осигуряване на интермодални транспортни единици, подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици и иновативни технологии за извършване на комбиниран транспорт;</li> <li>2. Определяне на типовете и количествата интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици необходими за извършване на комбиниран транспорт;</li> <li>3. Определяне на необходимия бюджет за осигуряване на интермодални транспортни единици, подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици и иновативни технологии за извършване на комбиниран транспорт;</li> <li>4. Определяне на най-ефективна схема за осигуряване на интермодални транспортни единици, подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици и оборудване за претоварване при извършване на комбиниран транспорт – държавна собственост и отдаване под наем при определени условия; финансова подкрепа при закупуване от страна на заинтересованите страни; използване на финансови инструменти по Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.</li> </ol> |
| <b>Отговорни институции за изпълнение на мярката</b> | <p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- МТИТС</li> </ul> <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт</li> </ul>  |



|  |  |
|--|--|
| <b>Мярка 2.3</b>   | <b>Разработване на схема за осигуряване на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици</b>   |
| <b>Очаквани резултати</b>  | Определена схема за осигуряване на интермодални транспортни единици, подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици и оборудване за претоварване при извършване на комбиниран транспорт.   |
| <b>Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li> М-Ж-2.5 Разработване на оптимални схеми за управление и финансиране на поддържането и подновяването на железопътния подвижен състав;</li> <li> М-Ж-13.1 Разработване на концепция, стратегия и план за закупуване на подвижен железопътен състав (локомотиви, товарни вагони и пътнически вагони) и приваждане на съществуващия в състояние, отговарящо на изискванията за оперативна съвместимост, като се отчетат спецификите на железопътната система.</li> </ul> |

|  |  |
|--|--|
| <b>Мярка 2.4</b>                                     | <b>Доставка на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици</b>   |
| <b>Обхват на мярката</b>                             | Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата  |
| <b>Кратко описание на мярката</b>                    | <p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по подпомагане на транспортните оператори и превозвачи за осигуряване на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици за извършване на комбиниран транспорт. В зависимост от избраната схема за осигуряване на интермодални транспортни единици и за осигуряване на подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици при извършване на комбиниран транспорт, в рамките на Преинвестиционното проучване, основните дейности за изпълнение по мярката могат да бъдат извършени поетапно във времето, като включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Доставка на интермодални транспортни единици необходими за извършване на комбиниран транспорт;</li> <li>2. Доставка на подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици.</li> </ol> |
| <b>Отговорни институции за изпълнение на мярката</b> | <p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- В зависимост от избраната схема в рамките на Преинвестиционното проучване</li> <li>- Транспортни оператори и превозвачи</li> </ul> <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт</li> </ul>   |
| <b>Очаквани резултати</b>                            | Подобрена наличност на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици.  |





|  |  |
|--|--|
| <b>Мярка 2.4</b>   | <b>Доставка на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици</b>   |
| <b>Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>✚ М-Ж-2.5 - Разработване на оптимални схеми за управление и финансиране на поддържането и подновяването на железопътния подвижен състав;</li> <li>✚ М-Ж-13.1 - Разработване на концепция, стратегия и план за закупуване на подвижен железопътен състав (локомотиви, товарни вагони и пътнически вагони) и приваждане на съществуващия в състояние, отговарящо на изискванията за оперативна съвместимост, като се отчетат спецификите на железопътната система.</li> </ul> |

|  |   |
|--|---|
| <b>Мярка 2.5</b>                                     | <b>Проучвания за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София</b>   |
| <b>Обхват на мярката</b>                             | Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата   |
| <b>Кратко описание на мярката</b>                    | <p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по цялостна подготовка за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София. Основните дейности за изпълнение включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Изготвяне на прогнози за трафика за 30-годишен период по направленията Варна – Горна Оряховица – София и Бургас – Пловдив – София;</li> <li>2. Проучване и оценка на нагласите на заинтересованите страни за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна - Горна Оряховица - София и Бургас – Пловдив – София;</li> <li>3. Определяне на експлоатационна схема за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна – Горна Оряховица – София и Бургас – Пловдив – София;</li> <li>4. Изготвяне на бизнес-планове за всяко едно от направленията и определяне на оптимална финансова схема за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна - Горна Оряховица – София и Бургас –Пловдив – София;</li> <li>5. Изготвяне на типов договор при експлоатация на блок-влакове по направленията Варна – Горна Оряховица – София и Бургас – Пловдив – София;</li> <li>6. Подготовка и провеждане на конкурс за избор на оператори за експлоатация на блок-влакове по направленията Варна – Горна Оряховица – София и Бургас – Пловдив – София.</li> </ol> |
| <b>Отговорни институции за изпълнение на мярката</b> | <p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- МТИТС</li> </ul> <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт</li> </ul>  |
| <b>Очаквани резултати</b>                            | Избрани оператори за експлоатация на блок-влакове по направленията Варна – Горна Оряховица – София и Бургас – Пловдив – София.  |



|  |   |
|--|---|
| <b>Мярка 2.5</b>   | <b>Проучвания за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София</b>   |
| <b>Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>✚ М-И-17.1 Оптимизиране на транспортната схема, обвързка с разписанието на влаковете и контрол на изпълнението на транспортната схема;</li> <li>✚ М-Ж-24.1 Проучване на възможностите за стимулиране на превозите на единични вагони.</li> </ul> |

|  |   |
|--|---|
| <b>Мярка 2.6</b>   | <b>Осигуряване на финансова подкрепа за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна – Горна Оряховица – София и Бургас – Пловдив – София</b>  |
| <b>Обхват на мярката</b>   | Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата   |
| <b>Кратко описание на мярката</b>  | Мярката се състои в изпълнение на дейности по въвеждане и пускане в редовна експлоатация на блок-влакове по направленията Варна – Горна Оряховица – София и Бургас – Пловдив – София, в съответствие с поетите ангажименти от страна на Държавата и избраните оператори.                    |
| <b>Отговорни институции за изпълнение на мярката</b>   | <i>Кандидати/Бенефициенти</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>- МТИТС</li> <li>- Избрани оператори за експлоатация на блок-влакове по направленията Варна – Горна Оряховица – София и Бургас – Пловдив – София</li> </ul>  |
| <b>Очаквани резултати</b>  | Редовна експлоатация на блок-влакове по направленията Варна - Горна Оряховица - София и Бургас – Пловдив – София.   |
| <b>Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>✚ М-И-17.1 – Оптимизиране на транспортната схема, обвързка с разписанието на влаковете и контрол на изпълнението на транспортната схема;</li> <li>✚ М-Ж-24.1 – Проучване на възможностите за стимулиране на превозите на единични вагони.</li> </ul> |

|                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| <b>Мярка 2.7</b>                  | <b>Частично компенсирание на разходите по претоварване при ползване на комбиниран транспорт</b>   |
| <b>Обхват на мярката</b>          | Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата   |
| <b>Кратко описание на мярката</b> | Мярката има за цел да насърчи преминаването към комбиниран транспорт, чрез частично компенсирание на разходите по претоварване при преминаването от автомобилен/морски към ж/п транспорт и обратно по този начин да направи комбинирания транспорт по-достъпен и конкурентен спрямо автомобилния. |



|  |  |
|--|--|
| <b>Мярка 2.7</b>   | <b>Частично компенсирание на разходите по претоварване при ползване на комбиниран транспорт</b>  |
|  | <p>Допустими за финансиране разходи: до 30% от разходите за претоварни операции между морски и железопътен транспорт, както и между автомобилен и железопътен транспорт (в първоначалния и/или крайния участък от превоза) при условие, че участъкът по железница е над 80 км.</p> <p>Период на действие на мярката: 7 години след започването на изпълнението на дейностите по мярката.</p> |
| <b>Отговорни институции за изпълнение на мярката</b>   | <p>Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, Министерство на икономиката и Министерство на финансите</p> <p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <p>Транспортни оператори и превозвачи</p>  |
| <b>Очаквани резултати</b>  | Повишаване конкурентоспособността на комбинираните превози и повишаване на дела на комбинираните превози.  |
| <b>Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“</b> | Неприложимо  |

В рамките на група мерки 2 „Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата“ е препоръчително:

- да се преразгледа политиката на Република България за облагане с акциз на горивото за вътрешно водно плаване;
- да се задължат собствениците/ концесионерите/ операторите на железопътно-автомобилни терминали да публикуват разписанията на блок-влаковете, както и ценовите листи.

### III. Мерки, обхващащи подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите

|                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| <b>Мярка 3.1</b>                  | <b>Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в района на град София</b>  |
| <b>Обхват на мярката</b>          | Подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите  |
| <b>Кратко описание на мярката</b> | <p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по цялостна подготовка за изграждане на интермодален терминал в района на град София. Основните дейности за изпълнение включват:</p> <p>1. Изготвяне на прогнози за търсенето на товарни превози с комбиниран</p> |



|  |   |
|--|---|
| <b>Мярка 3.1</b>   | <b>Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в района на град София</b>  |
|  | <p>транспорт за 30-годишен период;</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Определяне на типовата инфраструктура на територията на интермодалния терминал;</li> <li>3. Определяне на основните услуги, които ще се предлагат в интермодалния терминал;</li> <li>4. Избор на местонахождение на площадка, чрез прилагане на мултикритериален анализ;</li> <li>5. Определяне на най-удачната схема за изграждане, експлоатация и управление на интермодалния терминал;</li> <li>6. Избор на етапност на изграждане и провеждане на конкурс за избор на собственик/концесионер/оператор;</li> <li>7. Изготвяне на идеен проект за изграждане на интермодалния терминал;</li> <li>8. Провеждане на отчуждителни процедури (при необходимост), ОВОС и обществени обсъждания;</li> <li>9. Изготвяне на анализ разходи-ползи.</li> </ol> |
| <b>Отговорни институции изпълнение мярката</b>   | <p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- МТИТС, ДП НКЖИ, Столична община</li> </ul> <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт</li> </ul>  |
| <b>Очаквани резултати</b>  | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Избрани местонахождение и схема за изграждане, експлоатация и управление на интермодалния терминал;</li> <li>2. Избран собственик/концесионер/оператор на интермодалния терминал.</li> </ol>  |
| <b>Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>✚ М-Т-3.1 – Продължаване на процеса на концесиониране на обекти от транспортната инфраструктура;</li> <li>✚ М-Ж-8.1 – Изграждане на интермодални терминали от ДП "НКЖИ", управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия;</li> <li>✚ М-И-8.2 – Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови;</li> <li>✚ М-И-16.1 – Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали.</li> </ul>   |

|                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| <b>Мярка 3.2</b>                  | <b>Изграждане на интермодален терминал в района на град София</b>   |
| <b>Обхват на мярката</b>          | Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите   |
| <b>Кратко описание на мярката</b> | <p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по изграждане на интермодален терминал в района на град София. В зависимост от избраната схема за изграждане, експлоатация и управление, в рамките на Прединвестиционното проучване, основните дейности за изпълнение по мярката могат да бъдат извършени поетапно във времето, като включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Закупуване на терен (при необходимост);</li> </ol> |



|  |   |
|--|---|
| <b>Мярка 3.2</b>   | <b>Изграждане на интермодален терминал в района на град София</b>   |
|  | <ol style="list-style-type: none"> <li>Изграждане на довеждащата инфраструктура – железопътен и автомобилен подход, инфраструктура за комунални услуги и др.;</li> <li>Изграждане на инфраструктура в рамките на избраната площадка – коловозно развитие, основни и спомагателни сгради и офиси;</li> <li>Оборудване на площадката с необходимите съоръжения и оборудване за претоварване – кранове – релсови и мобилни; маневрени локомотиви, вагони, контейнери; системи за достъп, логистика, комуникации, охрана и др.;</li> <li>Внедряване на информационна система за обработка на товари.</li> </ol> |
| <b>Отговорни институции за изпълнение мярката</b>  | <i>Кандидати/Бенефициенти</i><br>ДП НКЖИ, Избран собственик/ Концесионер/ Оператор  |
| <b>Очаквани резултати</b>  | Изграден интермодален терминал в района на град София.  |
| <b>Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>✚ М-Т-3.1 Продължаване на процеса на концесиониране на обекти от транспортната инфраструктура;</li> <li>✚ М-Ж-8.1 Изграждане на интермодални терминали от ДП "НКЖИ", управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия;</li> <li>✚ М-И-8.2 Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови;</li> <li>✚ М-И-16.1 Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали.</li> </ul>                                       |

|                                   |  |
|-----------------------------------|--|
| <b>Мярка 3.3</b>                  | <b>Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в Северна България</b>   |
| <b>Обхват на мярката</b>          | Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите  |
| <b>Кратко описание на мярката</b> | <p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по цялостна подготовка за изграждане на интермодален терминал в Северна България. Основните дейности за изпълнение включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Изготвяне на трафикови прогнози за 30-годишен период;</li> <li>Определяне на типовата инфраструктура на територията на интермодалния терминал;</li> <li>Определяне на основните услуги, които ще се предлагат в интермодалния терминал;</li> <li>Избор на местонахождение на площадка, чрез прилагане на мултикритериален анализ;</li> <li>Определяне на най-удачната схема за изграждане, експлоатация и управление на интермодалния терминал;</li> <li>Избор на етапност на изграждане и провеждане на конкурс за избор на собственик/концесионер/оператор;</li> </ol> |



|  |   |
|--|---|
| <b>Мярка 3.3</b>   | <b>Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в Северна България</b>  |
|  | 7. Изготвяне на идеен проект за изграждане на интермодалния терминал;<br>8. Провеждане на отчуждителни процедури (при необходимост), ОВОС и обществени обсъждания;<br>9. Изготвяне на анализ разходи-ползи.   |
| <b>Отговорни институции за изпълнение на мярката</b>   | <i>Кандидати/Бенефициенти</i><br>- МТИТС, ДП НКЖИ, ДППИ<br><i>Партньори</i><br>- Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт  |
| <b>Очаквани резултати</b>  | 1. Избрани местонахождение и схема за изграждане, експлоатация и управление на интермодалния терминал;<br>2. Избран собственик/концесионер/оператор на интермодалния терминал.  |
| <b>Съответствие на предложената мярка „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>✚ М-Т-3.1 Продължаване на процеса на концесиониране на обекти от транспортната инфраструктура;</li> <li>✚ М-Ж-8.1 Изграждане на интермодални терминали от ДП "НКЖИ", управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия;</li> <li>✚ М-Р-8.1 Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа;</li> <li>✚ М-Р-8.2 Развитие на логистичната инфраструктура;</li> <li>✚ М-И-8.2 Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови;</li> <li>✚ М-Ж-16.2 Подобряване на трансграничните връзки и връзките с пристанища и летища;</li> <li>✚ М-И-16.1 Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали.</li> </ul> |

|                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| <b>Мярка 3.4</b>                  | <b>Изграждане на интермодален терминал в Северна България</b>   |
| <b>Обхват на мярката</b>          | Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите   |
| <b>Кратко описание на мярката</b> | Мярката се състои в изпълнение на дейности по изграждане на интермодален терминал в Северна България. В зависимост от избраната схема за изграждане, експлоатация и управление, в рамките на Прединвестиционното проучване, основните дейности за изпълнение по мярката могат да бъдат извършени поетапно във времето, като включват: <ul style="list-style-type: none"> <li>1. Закупуване на терен (при необходимост);</li> <li>2. Изграждане на довеждащата инфраструктура – железопътен и автомобилен</li> </ul> |



|  |   |
|--|---|
| <b>Мярка 3.4</b>   | <b>Изграждане на интермодален терминал в Северна България</b>   |
|  | <p>подход, инфраструктура за комунални услуги и др.;</p> <p>3. Изграждане на инфраструктура в рамките на избраната площадка – коловозно развитие, основни и спомагателни сгради и офиси;</p> <p>4. Оборудване на площадката с необходимите съоръжения и оборудване за претоварване – кранове – релсови и мобилни; маневрени локомотиви, вагони, контейнери; системи за достъп, логистика, комуникации, охрана и др.</p> <p>5. Внедряване на информационна система за обработка на товари.</p>   |
| <b>Отговорни институции за изпълнение на мярката</b>   | <i>Кандидати/Бенефициенти</i><br>ДП НКЖИ/ ДППИ, Избран собственик/ Концесионер/ Оператор  |
| <b>Очаквани резултати</b>  | Изграден интермодален терминал в Северна България.  |
| <b>Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>✚ М-Т-3.1 Продължаване на процеса на концесиониране на обекти от транспортната инфраструктура;</li> <li>✚ М-Ж-8.1 Изграждане на интермодални терминали от ДП "НКЖИ", управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия;</li> <li>✚ М-Р-8.1 Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали; които да свързват пристанищата към железопътната мрежа;</li> <li>✚ М-Р-8.2 Развитие на логистичната инфраструктура;</li> <li>✚ М-И-8.2 Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови;</li> <li>✚ М-Ж-16.2 Подобряване на трансграничните връзки и връзките с пристанища и летища;</li> <li>✚ М-И-16.1 Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали.</li> </ul> |

|                                   |  |
|-----------------------------------|--|
| <b>Мярка 3.5</b>                  | <b>Преинвестиционно проучване за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България</b>  |
| <b>Обхват на мярката</b>          | Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите  |
| <b>Кратко описание на мярката</b> | <p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по цялостна подготовка за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България. Мярката обхваща следните терминали, които разполагат с необходимата механизация и обработват интермодални транспортни единици – Бургас запад, Порт България Уест, Бургас (Долно Езерово), Варна запад, Леспорт, Русе изток, Свищов – карго, Лом, Видин, Волюяк, Стара Загора, Димитровград и ИМТ Пловдив.</p> <p>Основните дейности за изпълнение, в рамките на тази мярка, включват:</p> <p>1. Изготвяне на прогнози за търсенето на услуги с комбиниран транспорт за 30-</p> |



|  |   |
|--|---|
| <b>Мярка 3.5</b>   | <b>Преинвестиционно проучване за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България</b>   |
|  | <p>годишен период в районите на проекта;</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Оценка на необходимата типова инфраструктура на територията на съществуващите терминали;</li> <li>Оценка на основните услуги, които ще се предлагат в съществуващите терминали;</li> <li>Избор на етапност за модернизация/развитие на съществуващите терминали;</li> <li>Определяне на най-удачната схема за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България</li> <li>Изготвяне на идейни проекти за модернизация/развитие на съществуващите терминали;</li> <li>Провеждане на отчуждителни процедури (при необходимост), ОВОС (при необходимост) и обществени обсъждания (при необходимост);</li> <li>Изготвяне на анализ разходи-ползи за всеки един от проектите за модернизация/развитие на съществуващите терминали.</li> </ol>  |
| <b>Отговорни институции за изпълнение на мярката</b>   | <p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- МТИТС</li> </ul> <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Собственици/концесионери/оператори на съществуващи терминали в Република България</li> <li>- Всички останали заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт</li> </ul>  |
| <b>Очаквани резултати</b>  | <ol style="list-style-type: none"> <li>Избрана етапност за модернизация/развитие на съществуващите терминали;</li> <li>Изготвени идейни проекти за модернизация/развитие на съществуващите терминали.</li> </ol>  |
| <b>Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>✚ М-И-2.1 Оптимизиране на инфраструктурата и технологията на работа на съществуващите терминали в съответствие с прогнозния трафик, въздействието на увеличения трафик върху околната среда и здравето на хората в близките райони и нуждите на операторите;</li> <li>✚ М-М-3.1 Привличане на частния сектор в проекти за развитие на пристанища;</li> <li>✚ М-Р-3.1 Привличане на частния сектор в проекти за развитие на пристанища;</li> <li>✚ М-Ж-8.1 Изграждане на интермодални терминали от ДП "НКЖИ", управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия;</li> <li>✚ М-М-8.1 Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа;</li> <li>✚ М-Р-8.1 Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа;</li> <li>✚ М-М-8.2 Развитие на логистичната инфраструктура;</li> <li>✚ М-Р-8.2 Развитие на логистичната инфраструктура;</li> <li>✚ М-И-8.2 Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови;</li> </ul> |



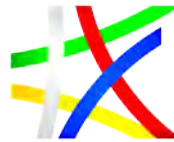


|                  |  |
|------------------|--|
| <b>Мярка 3.5</b> | <b>Прединвестиционно проучване за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България</b>   |
|                  | <ul style="list-style-type: none"><li>✚ М-Ж-9.1 Подпомагане на възстановяването на неподдържаните и изграждането на нови индустриални клонове. Използване на публично-частното партньорство за тази цел;</li><li>✚ М-Ж-16.2 Подобряване на трансграничните връзки и връзките с пристанища и летища;</li><li>✚ М-И-16.1 Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали;</li><li>✚ М-М-24.1 Изграждане, там където е възможно и икономически обосновано на железопътни връзки до пристанищата, които нямат такива;</li><li>✚ М-Р-24.1 Изграждане, там където е възможно и икономически обосновано на железопътни връзки до пристанищата, които нямат такива;</li><li>✚ М-М-24.2 Реконструкция и разширение на пътищата и улиците, чрез които се осъществяват автомобилните товаропотоци от и за пристанищата и пристанищните терминали;</li><li>✚ М-Р-24.2 Реконструкция и разширение на пътищата и улиците, чрез които се осъществяват автомобилните товаропотоци от и за пристанищата и пристанищните терминали.</li></ul> |

|                                   |  |
|-----------------------------------|--|
| <b>Мярка 3.6</b>                  | <b>Модернизация/Развитие на съществуващи терминали в Република България</b>  |
| <b>Обхват на мярката</b>          | Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите  |
| <b>Кратко описание на мярката</b> | <p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България. Мярката обхваща следните терминали, които разполагат с необходимата механизация и обработват интермодални транспортни единици - Бургас запад, Порт България Уест, Бургас (Долно Езерово), Варна запад, Леспорт, Русе изток, Свищов – карго, Лом, Видин, Волуяк, Стара Загора, Димитровград и ИМТ Пловдив. В зависимост от избраната етапност за модернизация/развитие на съществуващите терминали, в рамките на Прединвестиционното проучване, основните дейности за изпълнение по мярката могат да бъдат извършени поетапно във времето, като включват:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Закупуване на терен (при необходимост);</li><li>2. Модернизация/развитие на довеждащата инфраструктура до съществуващите терминали – железопътен и автомобилен подход, инфраструктура за комунални услуги и др.;</li><li>3. Модернизация/развитие на инфраструктурата в рамките на съществуващите терминали – коловозно развитие, основни и спомагателни сгради и офиси;</li><li>4. Модернизация на съоръженията и оборудването в съществуващите терминали – кранове – релсови и мобилни; маневрени локомотиви, вагони, контейнери; системи за достъп, логистика, комуникации, охрана и др.;</li><li>5. Внедряване на информационни системи за обработка на товари.</li></ol> |



|  |   |
|--|---|
| <b>Мярка 3.6</b>   | <b>Модернизация/Развитие на съществуващи терминали в Република България</b>   |
| <b>Отговорни институции изпълнение мярката</b>   | <i>Кандидати/Бенефициенти</i><br>ДП НКЖИ, ДППИ, Собственици/Концесионери/Оператори на съществуващи терминали в Република България   |
| <b>Очаквани резултати</b>  | Модернизирани съществуващи терминали в Република България.  |
| <b>Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>✚ М-И-2.1 Оптимизиране на инфраструктурата и технологията на работа на съществуващите терминали в съответствие с прогнозния трафик, въздействието на увеличения трафик върху околната среда и здравето на хората в близките райони и нуждите на операторите;</li> <li>✚ М-М-3.1 Привличане на частния сектор в проекти за развитие на пристанища;</li> <li>✚ М-Р-3.1 Привличане на частния сектор в проекти за развитие на пристанища;</li> <li>✚ М-Ж-8.1 Изграждане на интермодални терминали от ДП "НКЖИ", управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия;</li> <li>✚ М-М-8.1 Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа;</li> <li>✚ М-Р-8.1 Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа;</li> <li>✚ М-М-8.2 Развитие на логистичната инфраструктура;</li> <li>✚ М-Р-8.2 Развитие на логистичната инфраструктура;</li> <li>✚ М-И-8.2 Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови;</li> <li>✚ М-Ж-9.1 Подпомагане на възстановяването на неподдържаните и изграждането на нови индустриални клонове. Използване на публично-частното партньорство за тази цел;</li> <li>✚ М-Ж-16.2-Подобряване на трансграничните връзки и връзките с пристанища и летища;</li> <li>✚ М-И-16.1 Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали;</li> <li>✚ М-М-24.1 Изграждане, там където е възможно и икономически обосновано на железопътни връзки до пристанищата, които нямат такива;</li> <li>✚ М-Р-24.1 Изграждане, там където е възможно и икономически обосновано на железопътни връзки до пристанищата, които нямат такива;</li> <li>✚ М-М-24.2 Реконструкция и разширение на пътищата и улиците, чрез които се осъществяват автомобилните товаропотоци от и за пристанищата и пристанищните терминали;</li> <li>✚ М-Р-24.2 Реконструкция и разширение на пътищата и улиците, чрез които се осъществяват автомобилните товаропотоци от и за пристанищата и пристанищните терминали.</li> </ul> |



|  |   |
|--|---|
| <b>Мярка 3.7</b>   | <b>Преинвестиционно проучване за изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България</b>  |
| <b>Обхват на мярката</b>   | Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите   |
| <b>Кратко описание на мярката</b>  | <p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по цялостна подготовка за изграждане на логистични центрове/товарни селища в страната. Основните дейности за изпълнение включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Изготвяне на прогнози за търсенето на услуги с комбиниран транспорт за 30-годишен период;</li> <li>2. Определяне на типовата инфраструктура на територията на логистичните центрове/товарните селища;</li> <li>3. Определяне на основните услуги, които ще се предлагат в логистичните центрове/товарните селища;</li> <li>4. Избор на местонахождение на площадки, чрез прилагане на мултикритериален анализ;</li> <li>5. Определяне на най-удачната схема за изграждане, експлоатация и управление на логистичните центрове/товарните селища;</li> <li>6. Избор на етапност на изграждане и провеждане на конкурси за избор на собственик/концесионер/оператор;</li> <li>7. Изготвяне на идейни проекти за изграждане на логистичните центрове/товарните селища;</li> <li>8. Провеждане на отчуждителни процедури (при необходимост), ОВОС и обществени обсъждания;</li> <li>9. Изготвяне на анализ разходи-ползи.</li> </ol> |
| <b>Отговорни институции за изпълнение на мярката</b>   | <p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- МТИТС, ДП НКЖИ</li> </ul> <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт</li> <li>- Областни и общински администрации</li> <li>- „Национална компания индустриални зони“ ЕАД (НКИЗ)</li> <li>- Собственици/Управители на други индустриални зони</li> <li>- Собственици/Управители на логистични терминали, центрове и паркове</li> </ul>   |
| <b>Очаквани резултати</b>  | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Избрани местонахождения и схеми за изграждане, експлоатация и управление на логистичните центрове/товарните селища;</li> <li>2. Избрани собственици/концесионери/оператори на логистичните центрове/товарните селища.</li> </ol>  |
| <b>Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>✚ М-Т-3.1 Продължаване на процеса на концесиониране на обекти от транспортната инфраструктура;</li> <li>✚ М-Ж-8.1 Изграждане на интермодални терминали от ДП "НКЖИ", управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия;</li> <li>✚ М-И-8.2 Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови;</li> <li>✚ М-И-16.1 Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали.</li> </ul>   |



|  |  |
|--|--|
| <b>Мярка 3.8</b>   | <b>Изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България</b>   |
| <b>Обхват на мярката</b>   | Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите  |
| <b>Кратко описание на мярката</b>  | <p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по изграждане на логистични центрове/товарни селища в страната. В зависимост от избраната схема за изграждане, експлоатация и управление, в рамките на Преинвестиционното проучване, основните дейности за изпълнение по мярката могат да бъдат извършени поетапно във времето, като включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Закупуване на терен (при необходимост);</li> <li>2. Изграждане на довеждащата инфраструктура – железопътен и автомобилен подход, инфраструктура за комунални услуги и др.;</li> <li>3. Изграждане на инфраструктура в рамките на избраната площадка – коловозно развитие, основни и спомагателни сгради и офиси;</li> <li>4. Оборудване на площадката с необходимите съоръжения и оборудване за претоварване – кранове – релсови и мобилни; маневрени локомотиви, вагони, контейнери; системи за достъп, логистика, комуникации, охрана и др.;</li> <li>5. Внедряване на информационна система за обработка на товари.</li> </ol> |
| <b>Отговорни институции изпълнение мярката</b>   | <p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <p>Избрани собственици/ Концесионери/ Оператори на логистични центрове/товарни селища</p>   |
| <b>Очаквани резултати</b>  | Изградени логистични центрове/товарни селища в Република България.   |
| <b>Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>✚ М-Т-3.1 Продължаване на процеса на концесиониране на обекти от транспортната инфраструктура;</li> <li>✚ М-Ж-8.1 Изграждане на интермодални терминали от ДП "НКЖИ", управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия;</li> <li>✚ М-И-8.2 Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови;</li> <li>✚ М-И-16.1 Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали.</li> </ul>  |

|                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| <b>Мярка 3.9</b>                  | <b>Подобряване на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове</b>   |
| <b>Обхват на мярката</b>          | Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите   |
| <b>Кратко описание на мярката</b> | Мярката се състои в изпълнение на дейности по ремонт, поддържане и при необходимост модернизация/развитие на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични |



|  |   |
|--|---|
| <b>Мярка 3.9</b>   | <b>Подобряване на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове</b>   |
|  | <p>центрове в Република България. Годишната програма за изпълнение на мярката ще бъде в съответствие с извършена бална оценка за състоянието на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове. Основните дейности за изпълнение по мярката ще бъдат извършвани ежегодно, като включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Бална оценка за състоянието на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове;</li> <li>2. Определяне на необходимия обем дейности за извършване на ремонт, поддържане и при необходимост модернизация/развитие на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове;</li> <li>3. Приоритизиране на дейности по ремонт, поддържане и при необходимост модернизация/развитие на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове;</li> <li>4. Определяне на бюджет за извършване на дейности по ремонт, поддържане и при необходимост модернизация/развитие на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове;</li> <li>5. Изпълнение на дейности по ремонт, поддържане и при необходимост модернизация/развитие на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове.</li> </ol> |
| <b>Отговорни институции за изпълнение на мярката</b>   | <i>Кандидати/Бенефициенти</i><br>ДП НКЖИ, Собственици/Концесионери/Оператори на пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове в Република България  |
| <b>Очаквани резултати</b>  | Подобрена довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове в Република България.   |
| <b>Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>✚ М-Ж-4.2 Разработване на оптимални схеми за управление и финансиране на поддържането на железопътната инфраструктура;</li> <li>✚ М-Ж-14.1 Рационализиране на железопътната мрежа;</li> <li>✚ М-Ж-16.2 Подобряване на трансграничните връзки и връзките с пристанища и летища;</li> <li>✚ М-Ж-17.1 Да се предвидят схеми за финансиране на железопътните линии, които не са по трасето на европейските коридори.</li> </ul>  |

|                           |  |
|---------------------------|--|
| <b>Мярка 3.10</b>         | <b>Проучване на възможностите за изграждане на интермодален терминал в района на град Видин</b>  |
| <b>Обхват на мярката</b>  | Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите  |
| <b>Кратко описание на</b> | Мярката се състои в изпълнение на дейности по цялостна подготовка за изграждане на интермодален терминал в района на град Видин. Основните |



|  |   |
|--|---|
| <b>Мярка 3.10</b>  | <b>Проучване на възможностите за изграждане на интермодален терминал в района на град Видин</b>   |
| <b>мярката</b>   | дейности за изпълнение включват:<br><ol style="list-style-type: none"> <li>1. Изготвяне на трафикови прогнози за 30-годишен период;</li> <li>2. Определяне на типовата инфраструктура на територията на интермодалния терминал;</li> <li>3. Определяне на основните услуги, които ще се предлагат в интермодалния терминал;</li> <li>4. Избор на местонахождение на площадка, чрез прилагане на мултикритериален анализ;</li> <li>5. Определяне на най-удачната схема за изграждане, експлоатация и управление на интермодалния терминал;</li> <li>6. Изготвяне на идеен проект за изграждане на интермодалния терминал;</li> <li>7. Провеждане на отчуждителни процедури (при необходимост), ОВОС и обществени обсъждания;</li> <li>8. Изготвяне на анализ разходи-ползи.</li> </ol> |
| <b>Отговорни институции за изпълнение на мярката</b>   | <i>Кандидати/Бенефициенти</i><br>- МТИТС, ДП НКЖИ<br><i>Партньори</i><br>- Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт  |
| <b>Очаквани резултати</b>  | Избрани местонахождение и схема за изграждане, експлоатация и управление на интермодалния терминал.   |
| <b>Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>✚ М-Р-8.1 Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа;</li> <li>✚ М-Р-8.2 Развитие на логистичната инфраструктура;</li> <li>✚ М-И-8.2 Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови;</li> <li>✚ М-Ж-16.2 Подобряване на трансграничните връзки и връзките с пристанища и летища;</li> <li>✚ М-И-16.1 Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали.</li> </ul>  |

В рамките на група мерки **3 „Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите“** е препоръчително:

- да се предприемат действия за развитие на железопътните линии между България и Румъния по линия на спазване на Европейската политика за транспортна свързаност и развитие на TEN-T мрежата;
- коловозите в новоизградените и модернизирани терминали да имат възможност да приемат влакови състави с дължина до 740 м;
- да се координират взаимодействията между „Национална компания индустриални зони“ ЕАД и ДП НКЖИ за свързване на новоизграждащите се индустриални и логистични зони с железопътната мрежа.



### 1.3 Алтернативи за НПКТРБ – 2030 г.

Проектът на НПКТРБ – 2030 г., предоставен от МТИТС, не съдържа алтернативи.

„Нулева“ алтернатива, равносилна на отказ от реализирането на плана е оценена в т.

#### 2.2. Евентуално развитие на околната среда без прилагането на НПКТРБ – 2030.

Алтернативата за реализиране на плана е оценена в т.6 на ДЕО.

В т.8 на ДЕО са изложени мотиви за избор на разгледаните алтернативи.

### 1.4 Връзка на НПКТРБ – 2030 г. с други съотносими планове, програми и стратегии

Проектът на НПКТРБ – 2030 г. има **пряка обвързаност** със следните стратегии, планове и програми:

- **„Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”**

НПКТРБ – 2030 г. се намира в пряка йерархическа връзка на подчиненост с ИТС-2030. Планът представлява един от оперативните документи за осъществяване ѝ, която очертава основните насоки за развитие на националната транспортна система в периода до 2030 г. Връзката със Стратегията е разгледана подробно в таблиците с описаните мерки, включени в плана, в т. 1.2 на ДЕО.

- **Програма „Транспортна свързаност“ 2021 – 2027 г.(в процес на изготвяне)**

Изготвянето на проекта за „Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година“ играе ролята на „благоприятстващо условие“ за Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г. Наименованието на благоприятстващите условия е „Цялостно планиране на транспорта на подходящото равнище“.

Към момента на изготвяне на настоящия ДЕО програмата е в процес на изготвяне, като в нейния втори вариант е идентифициран Приоритет 3 „Подобряване на интермодалността“, със Специфична цел: „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“ и примерни допустими дейности: модернизация на терминали и пристанищни съоръжения за натоварване и претоварване, реконструкция на пристанища с национално значение, изграждане и реконструкция на гарови комплекси по протежение на главните железопътни линии, изграждане и модернизация на железопътни връзки с летища, електрификация и внедряване на сигнализация и телекомуникации, развитие на жп възли, мерки за техническа помощ за подготовката/завършване на подготовката на инвестиционни проекти за развитие на гарови комплекси, жп възли и мултимодални връзки, включително за подготовката на проект за изграждане на градска железница в Пловдив. В тази връзка Програма „Транспортна



свързаност“ 2021-2027 г. ще бъде един от източниците на финансиране на изпълнението на физическите дейности по плана.

- **Програма за развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура 2020-2024**

Програмата за развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура 2020-2024 г. е актуален средносрочен стратегически документ, който има за цел да очертае най-важните насоки за развитие на железопътната инфраструктура. В нея се планират действията, проектите, ресурсите и задачите, като се предвиждат и условията за осигуряване на дейностите по проучване, проектиране, внедряване на системите за управление и сигурност на движението, за спазване на нормите за експлоатация на железопътната инфраструктура и за организиране на ремонта за възстановяване на отделни елементи от железопътната инфраструктура след стихийни бедствия и производствени аварии, както и за изпълнението на утвърдената програма.

Приоритетите на Програмата са свързани с развитието на железопътната инфраструктура на страната като интегрална част от Трансевропейската транспортна мрежа, като част от тях са директно свързани с развитие и управление на интермодални терминали, обслужващи железопътния транспорт.

Програмата за развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура 2019-2023 г. е използвана и съобразена при определяне развитието на комбинирания транспорт и мерките заложи в НПКТРБ-2030 г.

- **Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност на ЕС**

Стратегията подчертава необходимостта от навременното завършване на Трансевропейската транспортна мрежа, насърчаването на мултимодалността, повишаването на безопасността на транспорта, дигитализацията и значителното намаляване на вредните емисии, генерирани от транспортния сектор. Съществена промяна в транспортната система е невъзможна без подкрепата на адекватна транспортна мрежа и интелигентното ѝ използване. Инвестициите в транспортната инфраструктура имат положителен ефект върху икономическия растеж, улесняват търговията, географската достъпност и мобилността на гражданите. Инфраструктурата трябва да се планира така, че да се увеличи максимално положителното влияние върху икономическия растеж и се сведат до минимум отрицателните последици за околната среда.

Стратегията е съобразена при изготвяне на проекта на НПКТРБ-2030 г.

- **Бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство“;**





Бялата книга е документ, който включва предложение за действие на Европейския съюз в конкретна област – в случая – транспорта, и представя концепция за конкурентоспособна и устойчиво развита транспортна система:

- осигуряване на растеж в транспорта и подпомагане на мобилността при същевременно постигане на заплануваното намаление на емисиите с 60 % до 2050 г., в сравнение с нивото от 1990 г.;
- ефективна „основна мрежа” за многовидово междуградско пътуване и транспорт;
- равностойни условия в световен мащаб за пътуването на дълги разстояния и междуконтиненталния товарен транспорт;
- екологично чист градски транспорт и пътуване до работното място.

Документът поставя 10 цели за конкурентоспособна и ефективна транспортна система в три направления:

Развиване и внедряване на устойчиви горива и системи за задвижване

(1) Намаляване наполовина на колите, използващи конвенционални горива в градския транспорт до 2030 г.; поетапното им изтегляне от употреба до 2050 г.; постигане на практически свободна от въглероден двуокис градска логистика в големите градове до 2030 г.

(2) Устойчивите горива с ниско съдържание на въглерод в авиацията да достигнат 40 % до 2050 г.; също така до 2050 г. да се намалят емисиите на въглероден диоксид от корабни бункерни горива с 40% (ако е постижимо, и с 50 %).

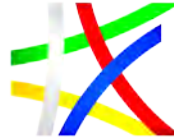
Оптимизиране на работата на мултимодални логистични вериги, включително и чрез по-широко използване на видове с по-висока енергийна ефективност

(3) До 2030 г. 30 % от товарите в автомобилния транспорт над 300 км трябва да се прехвърлят към други видове транспорт, например железопътен или воден, и 50 % до 2050 г., като се улесняват от ефективни и екологични товарни коридори Постигането на тази цел също така ще изисква развитието на подходяща инфраструктура.

(4) До 2050 г. да се довърши европейската високоскоростна железопътна мрежа. До 2030 г. да се утрои дължината на наличната високоскоростна железопътна мрежа и да се поддържа гъста жп мрежа във всички държави-членки. До 2050 г. по-голямата част от пътническият транспорт на средни разстояния трябва да се осъществява по релсов път.

(5) Пълноценно функционираща и покриваща целия ЕС мултимодална основна мрежа по програма TEN-T до 2030 г., висококачествена мрежа с голям капацитет до 2050 г. и съответния набор от информационни услуги.

(6) До 2050 г. всички централни мрежови летища да се свържат с железопътната мрежа, за предпочитане с високоскоростната; да се гарантира достатъчната връзка на



всички централни мрежови пристанища със системите за железопътен превоз на товари и, където е възможно, с вътрешните водни пътища.

Повишаване на ефективността на използването на транспорта и инфраструктурата с информационни системи и пазарни стимули

(7) Внедряване на модернизирания инфраструктура за управление на въздушния трафик (SESAR ) в Европа до 2020 г. и завършване на Единното европейско авиационно пространство. Внедряване на еквивалентни системи за управление на сухопътния и водния транспорт (ERTMS , ITS , SSN и LRIT , RIS ). Пускане в действие на Европейската глобална навигационна спътникова система (Галилео).

(8) Да създаде рамката на европейска система за информация, управление и плащания в мултимодалния транспорт до 2020 г.

(9) Да се доближи до нула броят на загиналите в автомобилния транспорт до 2050 г. В съответствие с тази цел, ЕС се стреми да намали наполовина жертвите на пътни произшествия до 2020 г. ЕС да се утвърди като световен лидер в безопасността и сигурността на всички видове транспорт.

(10) Да се разшири приложението на принципите „потребителят плаща“ и „замърсителят плаща“, както и ангажирането на частния сектор в отстраняването на нарушенията (включително вредни субсидии), генерирането на приходи и осигуряването на финансиране за бъдещи транспортни инвестиции.

НПРКТРБ – 2030 г. със своите мерки има директна връзка с постигане на цели от 3 до 8.

- **Стратегия за внедряване на техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) за конвенционалната железопътна система в Република България 2013-2030 г. и Национален план за внедряване на техническата спецификация за оперативна съвместимост относно подсистемите „Контрол, управление и сигнализация“ на железопътната система в Европейския съюз**

Железопътната система в рамките на Общността изисква, такава оперативната съвместимост, която осигурява на всяка железопътна система безопасно и непрекъснато движение на влакове.

ТСОС са спецификациите, на които отговаря всяка една подсистема или част от подсистема, за да удовлетвори съществените изисквания и осигури оперативната съвместимост на железопътната система и се отнася за всяка нова, модернизирана или обновена подсистема на железопътната система „Контрол, управление и сигнализация“, както по железопътната линия, така и на борда на влака.

Стратегията е интегрирана в **Група мерки 2 - Мерки, обхващащи експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата (Мярка 2.2 Интегриране на информационни системи за обработка на товари, комуникационни технологии и интелигентни транспортни**



системи) и Група мерки 3 - Мерки, обхващащи подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите (всички мерки).

- **Стратегия за внедряване на Европейска система за управление на железопътния трафик (ERTMS) в Република България и Национален план за внедряване на европейската система за управление на железопътния трафик (ERTMS)**

Системата за управление на железопътния трафик в Европа ERTMS (European Railway Traffic management System) е иновативна система, която предлага съществени технически и технологични нововъведения, свързани със сигнализацията в железопътния транспорт, системите за контрол на скоростта и комуникационната среда. Необходимостта от изграждане на ERTMS се изразява в постигането на конкурентен железопътен транспорт и постигане на оперативна съвместимост. Това е предпоставка за безпрепятственото осъществяване на международни железопътни превози по трансевропейската транспортна мрежа и коридори и либерализация на железопътния транспортен пазар в съответствие с общата търговска политика на Европейския съюз.

Внедряването на такива системи е едно от техническите изисквания, на които следва да отговаря инфраструктурата за комбиниран транспорт - Оборудвана с ERTMS за гарантиране на безопасност на железопътния трафик на пътници и товари чрез система за автоматично регулиране скоростта на движение на влаковете. В тази връзка Стратегията е съобразена при разработване на НПКТРБ – 2030 г.

- **Проект на Споразумение за партньорство за програмен период 2021 – 2027 г.**

Съгласно проекта на Споразумението за партньорство акцент на интервенциите по Цел на политиката 3: По-добре свързана Европа чрез подобряване на мобилността и регионалната свързаност на ИКТ ще продължи да бъде насърчаването на **интермодалния транспорт** и по-добрата интеграция на отделните видове транспорт като средство за подобряване на общата ефективност на системата и за ускоряване на разработването и внедряването на иновативни транспортни схеми и технологии. За тази цел ще се подготви съответна рамка, която ще интегрира организационните и инвестиционни мерки. Ще продължат усилията за подобряване на състоянието на наличната инфраструктура за комбинирани превози, която не отговаря на изискванията за извършване на модерни претоварни и превозни дейности. Мерки ще бъдат предприети и за изграждането на действащи директни оперативни/логистични връзки между железопътния, речния и морския транспорт с основните индустриални зони и по основните транзитни пътни направления, както и подобряването на техническото състояние на ж.п. линиите и съоръженията. Подготовката на интермодални терминали, обезпечени с оборудване съгласно изискванията за извършване на комбиниран транспорт, ще способства цялостното



развитие на транспорта и търговията в страната, като същевременно ще доведе до благоприятни за околната среда последици като позволи нарастване на дела на превозените товари от железопътния транспорт за сметка на дела на автомобилния. Ще продължи и модернизацията на железопътни гари по направленията, които се изграждат. В тази връзка планът интегрира идентифицираните в Споразумението за партньорство насоки относно интермодалния транспорт.

- **Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013 – 2025 г.**

Концепцията включва набор от приоритети, част от които са свързани с развитието на транспортната инфраструктура.

Приоритети 1.1 (Свързване на българските градове в оси на урбанистично развитие, приобщени в общоевропейската мрежа от градове с транснационално значение и в общоевропейските оси на развитие) и 1.4 (Развитие на националната транспортна инфраструктура като част от TEN-T, осигуряваща интегриране в европейското пространство и връзки с основните урбанизационни центрове на съседни страни) към Специфична цел 1 на концепцията са свързани с НПКРКБГ-2030 г., предвид че комбинираният транспорт ще има принос за постигане на приоритетите.

- **Национална програма за развитие: България 2030**

Програмата е рамков стратегически документ от най-висок порядък в йерархията на националните програмни документи, детерминиращ визията и общите цели на политиките за развитие във всички сектори на държавното управление, включително техните териториални измерения.

От включените 13 национални приоритета, Приоритет 7 Транспортна свързаност е в пряка връзка с НПКРКБГ-2030 г., и конкретно **Подприоритет 7.4 Комбиниран транспорт**, съгласно който подпомагането на интермодалния/ комбинирания транспорт ще остане приоритет за транспортната политика, с цел да се повиши атрактивността и да се разгърне потенциалът му. Това ще допринесе за подобряване на екологичните показатели на транспортната система и създаването на алтернатива на автомобилния транспорт вкл. и за периоди на икономически кризи. За обезпечаване на мобилността на пътниците и насърчаването им да ползват по-интензивно услугите на обществения и железопътния транспорт ще продължи изграждането на удобни връзки между видовете транспорт.

Приоритети 4 Кръгова и нисковъглеродна икономика и 5 Чист въздух и биоразнообразие имат отношение към плана, тъй като поставят цели по опазване на околната среда на национално ниво. Анализът на степента на относимост и съобразяване на тези два приоритета в проекта на плана е направен в **т. 5 на ДЕО**.

- **Европейска зелена сделка/Европейски зелен пакт**

Документът поставя 10 основни точки в плана на Европейската комисия:



**1. „Климатично неутрална“ Европа** – цел за постигане на нулеви нетни емисии на парниковите газове до 2050 г., която ще бъде подпомогната от нов „Закон за климата“

**2. Кръгова икономика** – предвиден е нов план за действие, свързан с кръговата икономика, като част от по-широката индустриална стратегия на ЕС – насочен към устойчива продуктова политика с „предписания как да се произвеждат стоки“, използвайки по-малко материали и гарантирайки, че те ще могат да бъдат използвани повторно и да бъдат рециклирани;

**3. Реновиране на сградите;**

**4. Нулево замърсяване** - независимо дали във въздуха, почвата или водата, целта е да се постигне „околна среда без замърсители“ до 2050 г.;

**5. Екосистеми и биоразнообразие** – нова стратегия за биологичното разнообразие до 2030 г. с нови мерки, адресиращи основните причинители за загубата на биологично разнообразие, мерки за справяне със замърсяването на почвата и водите, както и нова стратегия за горите;

**6. Стратегия „От фермата до трапезата“** – цели „зелено и по-здравословно земеделие“ и включва планове за „значително намаляване на използването на химически пестициди, торове и антибиотици“;

**7. Транспорт** – цели по отношение на въглеродните емисии на автомобилите; насърчаване на електрическите превозни средства и на устойчивите алтернативни горива.

**8. Финанси** – механизъм за справедлив преход чрез предоставяне на помощ за районите, които са най-силно зависими от изкопаемите горива;

**9. Научни изследвания и разработки и иновации** – финансиране на научни изследвания за благоприятни за климата технологии и изследователски проекти с екологични цели;

**10. Външни отношения.**

Пряко отношение към Плана имат целите за транспорта, като те са съобразени при изготвянето му. Предвид, че Зелената сделка поставя цели по опазване на околната среда, анализ на относимостта и степента им на съобразяване в проекта на НПКТРБ-2030 г. е направен в т.5 на ДЕО.

**Б. НПКТРБ – 2030 г. има връзка със следните други планове, програми и стратегии, в т.ч. такива, поставящи цели по опазване на околната среда:**

- **Национална стратегия за регионално развитие за периода 2012-2022 г.**

Визията съгласно стратегията е: Българските райони – привлекателни за живеене, ефективно използващи своя потенциал за постигане на устойчив растеж, създаване на нови работни места, бизнес и туризъм, със съхранено природно и културно наследство.



Главна стратегическа цел: „Постигане на устойчиво интегрирано регионално развитие, базирано на използване на местния потенциал и сближаване на районите в икономически, социален и териториален аспект”.

Припокриване с НПКРТРБ – 2030 г. има Стратегическа цел 4: Балансирано териториално развитие чрез укрепване на мрежата от градове-центрове, подобряване свързаността в районите и качеството на средата в населените места, и по-специално приоритет 4.2. Подобряване на свързаността на районите в национален и международен план, включително с големите градски центрове в съседните страни. В него е посочено, че транспортната свързаност допринася за реализиране на икономическия растеж, за устойчивостта и за достъпа до основни услуги в районите. Свързаността на районите в национален и международен план, както и на големите градове в страната с големите градове и столиците на съседните страни, подобрява достъпа до пазари на стоки и услуги, осигурява движението на хората и мобилността на работната сила. Свързването на центрове на растеж в национален и международен план, създава условия за мобилизиране потенциала на териториите и влияе пряко на тяхното икономическо развитие и конкурентоспособност.

- **Национална стратегия по безопасност на движението по пътищата в Република България с хоризонт 2021 – 2030 година и План за действие за нейното изпълнение за периода 2021- 2023 година**

Стратегията и Планът за действие са разработени при отчитане на новата стратегическа рамка на Европейската комисия от 2019 г., която определя акцентите на общоевропейските политики в областта на безопасността на движението по пътищата (БДП) за предстоящото десетилетие 2021-2030 г. Те предвиждат прилагането на интегрирана система за планиране, изпълнение, наблюдение, отчитане, контрол и оценка на държавната политика по БДП, в единна стратегическа рамка, която обхваща компетентните органи на централно, областно и общинско ниво.

Стратегията интегрира подхода „безопасна система“, съгласно който хората ще допускат грешки и могат да попаднат в пътнотранспортни произшествия, но стремежът винаги следва да е насочен към създаване на среда, която е щадяща и пригодна да смекчава нежеланите тежки последици.

В контекста на европейската политика в областта, България изразява ангажимент в дългосрочен план да работи за постигане на „Визия нула“ загинали и тежко ранени в резултат от пътни инциденти, а до 2030 г. техният брой да бъде намален наполовина.

За постигането на целите се набелязва прилагането на широк спектър от мерки, залегнали в Плана за действие, в тематичните направления: управление, основано на интегритет; социално-отговорно поведение – учене през целия живот; контрол – ефективен



и превантивен; **щадяща пътна инфраструктура; превозни средства в защита на човека;** спасителна верига за опазване на живота.

ПТС 2021-2027 г. има пряко отношение към стратегията, като инвестициите следва да съобразят мерките за щадяща пътна инфраструктура и превозни средства в защита на човека.

Съгласно проекта на НПКТРБ – 2030 г. основно техническо изискване към мрежата за комбиниран транспорт е **пътната мрежа следва да е съставена от висококачествени пътища** – автомагистрала или високоскоростни пътища, зони за паркинги и почивка, съответно оборудване, телематични приложения, включително интелигентни транспортни системи, товарни терминали и логистични платформи, както и връзките на товарните терминали и логистичните платформи с останалите видове транспорт в ТЕН-Т; приоритет в развитието на пътна инфраструктура е осигуряване на подходяща площ за паркиране на превозни средства с търговско предназначение при подходящо ниво на безопасност и сигурност, както и използване на интелигентни транспортни системи (ИТС), по-конкретно *мултимодални информационни системи* и системи за управление на трафика и създаване на условия за *интегрирани системи за комуникация и заплащане*.

- **Национална стратегия за намаляване на риска от бедствия 2018 – 2030 г.;**

Националната стратегия за намаляване на риска от бедствия определя визията за намаляване на риска от бедствия на територията на Република България, като очертава съгласувана рамка за адекватно намаляване на съществуващите рискове и недопускане възникването на нови, повишаване на готовността и способностите за реагиране и бързото възстановяване след бедствия, при спазване на принципа „да изградим отново, но по-добре“.

Стратегията няма пряко отношение към проекта на плана, но предвид че риска от бедствия засяга всички сектори, в т.ч. комбинирания транспорт, документът се съобразява при изготвянето на НПКТРБ – 2030 г. и на ДЕО. Анализ на относимостта и съобразяването на целите по опазване на околната среда към/в плана е направен в **т.5 на ДЕО**.

- **Националната стратегия за адаптация към изменението на климата и План за действие до 2030 г**

Общите стратегически цели са:

- Приобщаване и интегриране на АИК. Това включва подобряване на политиките за адаптиране и включването на съображенията за адаптация в съществуващите национални и секторни планове и програми.
- Изграждане на институционален капацитет за АИК. Това включва изграждане на експертни знания, обучение, база от знания, мониторинг и изследвания, за да се осигурят и подкрепят действията за адаптиране.



- Повишаване на осведомеността относно АИК. Това включва повишаване на образованието и осведомеността на обществеността по въпросите, свързани с АИК и необходимостта от действия за адаптиране, които да бъдат изпълнени в България, за да се постигне обществена подкрепа и участие в политиките и действията, свързани с адаптацията.

Пряко отношение към настоящия План има разработената част за сектор „Транспорт“ на Националната стратегия за адаптация към изменението на климата, и идентифицираните *варианти за адаптиране*.

Изпълнението на НПКТРБ-2030 г. е в съответствие с Националната стратегия за адаптация към изменението на климата и План за действие до 2030 г. и се очаква да има конкретен принос за намаляване на емисиите на парникови газове от автомобилите и за изпълнение на политиките и мерките за ограничаване на изменението на климата като цяло, в частност чрез увеличаване дела на железопътния транспорт. Анализ на относимостта и степента на отразяване на относимите варианти за адаптиране от Стратегията, предвид че същите имат ролята на цели по опазване на околната среда, е направен в т.5 на ДЕО.

- **Национална програма за подобряване на качеството на атмосферния въздух 2018-2024 г. и Национална програма за контрол на замърсяването на въздуха 2020-2030 г.**

Националната програма за подобряване на качеството на атмосферния въздух 2018-2024 г. е разработена и приета с цел изпълнение на ангажиментите на Р.България за постигане на националните тавани за общите годишни емисии на някои замърсители на атмосферния въздух за 2020 и 2030 г. и по-конкретно за замърсителите- серен диоксид (SO<sub>2</sub>), азотни оксиди (NO<sub>x</sub>), неметанови летливи органични съединения (НМЛОС), амоняк (NH<sub>3</sub>) и фини прахови частици (ФПЧ<sub>2.5</sub>), спрямо емисиите за базовата година- 2005 г. в съответствие с Директива (ЕС) 2016/2284.

Поради неспазване на нормите за качество на въздуха, правителството на България понастоящем е обект на процедура по нарушение пред Съда на ЕС. По-специално, това се отнася до двадесет и осем общини, в които се наблюдава неспазване на изискванията на директивата за по-чист въздух за Европа (директивата SAFE) по отношение на ФПЧ<sub>10</sub>. В тази връзка Националната програма за подобряване на качеството на атмосферния въздух 2018-2024 г. предлага пакет от мерки, които да бъдат изпълнени до края на 2024 г., за да се постигне съответствие с изискванията на директивата за по-чист въздух за Европа по отношение на нивата на ФПЧ<sub>10</sub>. Мерките са целево ориентирани към намаляване на емисиите от двата основни сектора, които са източници на емисии на ФПЧ<sub>10</sub>, а именно битовото отопление и транспорта.





Мерките за намаляване на емисиите от изгаряне на твърди горива за битово отопление са насочени към подмяна на старите и неефективни уреди за отопление с нови, отговарящи на съвременните изисквания за ефективност (еко-дизайн) и замяна на твърдите горива с други по-екологични средства за отопление.

Мерките за намаляване на емисиите от транспортните средства са обосновани от понастоящем високите емисии на  $\text{FPCH}_{10}$  от автомобилите в страната, в сравнение с другите страни от ЕС. Причина за високите емисии от транспортните средства са редица социално-икономически и поведенчески фактори, характерни за нашата страна. Масово използваните стари автомобили на възраст над 20 г. - преди Euro и Euro 1 категория, голяма част от които са дизелови превозни средства, при които няма контрол върху пределно допустимите стойности на емисиите, съставляват изключително голям дял от общия брой леки автомобили и са собственост предимно на хора с ниски доходи. Превозните средства от тази категория са източник на около 40% от емисиите на отработени газове от автомобилния транспорт в София (без емисиите от тежкотоварните автомобили) и може да се очаква, че приносът им в други общини е още по-висок.

Съгласно двете национални програми (основни стратегически документи) свързани с опазване чистотата на въздуха, вторият по значимост (след битовото отопление) източник на емисии на първични  $\text{FPCH}_{10}$  (основният показател, по който е нарушено качеството на атмосферния въздух в страната) и  $\text{FPCH}_{2.5}$ .

В Националната програма за подобряване на качеството на атмосферния въздух 2018-2024 г. транспортът (особено пътният транспорт) е определен също като значим източник на емисии на азотни оксиди и неметанови летливи органични съединения.

Анализ на приноса на НПКРТБ-2030 г. към целите на двете програми е направен към т.5 на ДЕО.

- **Интегриран план в областта на енергетиката и климата на Република България 2021 - 2030 г.**

Интегрираният план в областта на енергетиката и климата на Република България 2021-2030 г. определя основните цели и мерки за осъществяване на националните политики в областта на енергетиката и климата за изпълнение на европейското законодателство, принципи и приоритети за развитие на енергетиката, с цел постигане на обвързващите цели на ЕС за климата и енергетиката за 2030 г., както следва:

- Намаляване на емисиите на парникови газове (ПГ) с най-малко 40% в сравнение с 1990 г.;
- Повишаване на енергийната ефективност (ЕЕ) до поне 32,5%;
- Увеличаване на дела на енергия от възобновяеми източници (ВИ) до поне 32% от brutното крайно потребление на енергия в ЕС;



- Осигуряване на минимум 15% ниво на междусистемна електроенергийна свързаност между държавите членки.

В тази връзка са определени основните цели на интегрирания план на Р. България, както следва:

- стимулиране на нисковъглеродно развитие на икономиката;
- развитие на конкурентоспособна и сигурна енергетика;
- намаляване зависимостта от внос на горива и енергия;
- гарантиране на енергия на достъпни цени за всички потребители.

Прилагането на НПКТРБ има пряко отношение към измерение „Декарбонизация“ от интегрирания план и мерките за намаляване на емисиите на парникови газове от сектора „Транспорт“. Анализ на относимостта и съобразяването на целите по опазване на околната среда към/в проекта на плана е направен в т.5 на Доклада за ЕО.

- **План за действие към актуализирана стратегическа карта за шум на 1 122,606 км пътни участъци в Република България, през които преминават над 3 милиона моторни превозни средства годишно, 2019 г.**

Планът за действие се отнася за изградената пътна инфраструктура, но разгледаните мерки и плановете на действие за редукция на нежеланото наднормено ошумяване имат отношение и към реализацията на проекта на НПКТРБ-2030 г. и са съобразени при изготвянето на ДЕО.

- **Национален план за управление на отпадъците (НПУО) 2021-2028 г.**

Формулирани са три основни цели, към които са приложени и съответните програми.

Цел 1: Намаляване на вредното въздействие на отпадъците чрез предотвратяване образуването им и насърчаване на повторното им използване

- Национална програма за предотвратяване образуването на отпадъци с
- Подпрограма за хранителните отпадъци.

Цел 2: Увеличаване на количествата на рециклираните и оползотворени отпадъци

- Програма за достигане на целите за подготовка за повторна употреба и за рециклиране на битовите отпадъци;
- Програма за достигане на целите за рециклиране и оползотворяване на строителни отпадъци и отпадъци от разрушаване на сгради;
- Програма за достигане на целите за рециклиране и оползотворяване на масово разпространени отпадъци.

Цел 3: Намаляване на количествата и на риска от депонираните битови отпадъци

- Програма за намаляване на количествата и на риска от депонираните битови отпадъци.



НПКТРБ-2030 г. има връзка с НПУО, доколкото всяка дейност свързана със строителство или експлоатация на съответната инфраструктура или съоръжения, генерира някакви отпадъчни потоци, които трябва да бъдат управлявани по съответния йерархичен ред. Тъй като няма конкретни проекти, съответно не може да се направи качествен и количествен анализ на евентуалните отпадъчни потоци, които биха се генерирали основно при строителството. Йерархията на управление на отпадъците и целите на плана като цяло, са съобразени при разработване на ДЕО, като са обобщени мерки за ограничаване въздействието и правилното управление на отпадъците, на база аналогични дейности и опита натрупан при изграждането на транспортна инфраструктура. Тъй като НПУО поставя цели по опазване на околната среда по отношение на отпадъците, анализ спрямо проекта на НПКТБГ-2030 г. е направен и в **т. 5 на ДЕО**.

- **Национален план за опазване на най-значимите влажни зони в България 2013-2022 г.**

Националният план включва приоритетно 11-те влажни зони, включени в списъка по Рамсарската конвенция. Разглеждат се още 28 влажни зони, които не са включени в Рамсарския списък, но за които има информация, че покриват един или повече от критериите за обявяване или имат голям потенциал за опазване и възстановяване. На база на направения анализ са определени хоризонтални и специфични мерки, които да бъдат изпълнени в 10 годишния период на прилагане на плана.

Всички влажни зони са включени в мрежата Натура 2000, а много от тях частично или напълно се припокриват и със защитени територии. За инфраструктурните мерки по плана, при които съществува вероятност да засегнат териториално или като въздействие влажни зони, следва да се спазват относимите мерки от Националния план за опазване на най-значимите влажни зони в България. Анализ на относимостта им към/в проекта на НПКТБГ-2030 г. е направен в **т.5 на ДЕО**.

- **Стратегия на ЕС за Дунавския регион**

Стратегията е разделена на 11 приоритетни области, подкрепящи четирите основни стълба на Стратегията:

*А) Свързване на Дунавския регион*

1) Подобряване на мобилността и интермодалността

2) Поощряване на по-устойчива енергия

3) Насърчаване на културата, туризма и контактите между хората

*Б) Опазване на околната среда в Дунавския регион*

1) Възстановяване и поддържане на качеството на водите

2) Управление на екологичните рискове



3) Съхраняване на биологичното разнообразие, ландшафтните и качеството на въздуха и почвите

*В) Създаване на просперитет в Дунавския регион*

1) Развитие на общество, почиващо върху устоите на познанието чрез изследвания, образование и информационни технологии

2) Подпомагане на конкурентноспособността на предприятията

3) Инвестиране в хора и умения

*Г) Укрепване на Дунавския регион*

1) Повишаване на институционалния капацитет и сътрудничеството

2) Съвместна работа за гарантиране на сигурността и справяне с организираната престъпност

3) Насърчаване на културата, туризма и контакта между хората

Мерките по НПКРКТБГ-2030 г. ще допринесат пряко за постигане на целите на Стратегията на ЕС за Дунавския регион за подобряване на мобилността и мултимодалността за вътрешните водни пътища и за сухоземните железопътни връзки.

Непряк принос ще имат за приоритетните области към втори стълб, като при реализирането на Плана дейностите следва да се съобразяват със законодателството и следва да се прилагат мерки по опазване на биологичното разнообразие, вкл. на това в Дунавския регион. Тези мерки се определят в рамките на процедурите по ОВОС и ОС за конкретните проекти. Анализ по отношение на приоритетите, поставящи цели по опазване на околната среда е направен в т.5 на ДЕО.

- **Национална приоритетна рамка за действие за Натура 2000 – 2021-2027 г. (в процес на изготвяне)**

В раздел Д на проекта на рамката са идентифицирани приоритетни мерки и потребности за финансиране за периода 2021-2027 г.

Анализ на относимостта им към/в проекта на НПКРКТБГ-2030 г. е направен в т.5 на ДЕО.

- **Морска стратегия на Република България с Програма от мерки с период на действие 2016-2021 г.**

Основна цел на Рамкова Директива за Морска стратегия 2008/56/ЕС (РДМС) е поддържането или постигането на добро състояние на морската околна среда (ДСМОС) до 2020 г.

Стратегията се отнася за крайбрежните морски води, териториалните морски води и изключителната икономическа зона на Република България, като в крайбрежните морски води допълва Плана за управление на речните басейни в Черноморски район.



Морската стратегия е насочена към опазване и подобряване на състоянието на морската околна среда и на съществуващите, или очаквани неблагоприятни въздействия. Целите на стратегията са следните:

- Постигане и поддържане на „добро състояние“ на морската околна среда;
- Защита и съхраняване на морската околна среда, предотвратяване на нейното влошаване или, когато е практически невъзможно, възстановяване на морските екосистеми в територии, които са били неблагоприятно засегнати;
- Предотвратяване и намаляване на въвеждането и освобождаването на вещества от антропогенен произход в околната среда с цел поетапно премахване на замърсяването и гарантиране липсата на съществено въздействие или опасност за човешкото здраве, биологичното разнообразие на морските екосистеми и законосъобразното използване на морето.

Програмата от мерки за поддържане и постигане на добро състояние на морската околна среда включва:

- Съществуващи мерки – приети в рамките на други политики. Такива, които са изцяло или частично от значение за постигането на екологичните цели набелязани през 2012 г. Те включват, предприетите мерки в рамките на Директивата за местообитания, на Директивата за птиците, Рамковата директива за водите, Директивата за наводненията и Директивата за градските отпадъчни води или на някои „секторни политики“;
- „Нови мерки“ (национални и трансгранични) – мерки, идентифицирани в Програмата от мерки, които са необходими за поддържане или постигане на добро състояние на морската околна среда до 2020 г., когато съществуващите мерки не са достатъчни. Те са мерки за допълване на съществуващите такива (за укрепване, оптимизиране или разширяване на географския обхват) или изцяло нови. Съдържат препоръки за действия, които да се осъществяват на национално и трансгранично ниво.

Анализ на относимостта им към/в НПКТРБ - 2030 г. е направен в т.5 на ДЕО.

- **Стратегически план за действие за опазване на околната среда и възстановяване на Черно море**

Стратегическият план предвижда програми от мерки за постигане и поддържане на „доброто състояние“ на морската околна среда най-късно до 2020 г. Цели по Качеството на Екосистемата (ЦКЕС) и свързаните с тях подцели са:

ЦКЕС 1: Съхраняване на живите търговски морски ресурси.

ЦКЕС 1а: Устойчиво използване на наличната риба и други живи морски източници за търговски цели.



ЦКЕС 1б: Възстановяване/рехабилитиране наличието на живи търговски морски ресурси.

ЦКЕС 2: Опазване на разнообразието и местообитанието на Черно море.

ЦКЕС 2а: Намаляване риска от изчезване на застрашените видове.

ЦКЕС 2б: Съхраняване на крайбрежния и морски местообитание и природа.

ЦКЕС 2в: Намаляване и управление на намесата на човека

ЦКЕС 3: Намаляване на еутрофикацията.

ЦКЕС 4: Гарантиране на Доброто Качество на Водата за Човешкото Здраве, за използването ѝ при отдых и за аква биотата.

ЦКЕС 4а: Намаляване на замърсителите, произлезли от базираните на земята ресурси, включително атмосферните емисии.

**ЦКЕС 4б: Намаляване на замърсителите, дошли от плавателните съдове и съоръженията от сушата – с пряко отношение към настоящия план.**

Анализ на относимостта им към/в проекта на НПКТРБ - 2030 г. е направен в т.5 на ДЕО.

- **Планове за управление на речните басейни (ПУРБ) в Дунавски, Черноморски, Западнобеломорски и Източнобеломорски райони – действащи понастоящем (2016-2021 г. и разработваните за периода 2022-2027 г.)**

ПУРБ имат за основна цел постигане на дългосрочно устойчиво управление на водите, основано на висока степен на защита на водната среда. Определената обща цел, която следва да бъде постигната за всички водни тела е постигане на добро състояние/потенциал, като се въвежда принципът за предотвратяване на допълнително влошаване на състоянието. При реализирането на Плана дейностите се съобразяват с действащия ПУРБ и следва да се прилагат мерки по опазване на водите.

Анализ на съответствието спрямо ПУРБ е направен в разделите на ДЕО за компонент „Води“, както и в т. 5 на ДЕО.

- **Планове на управление на риска от наводнения (ПУРН) за речните басейни в Дунавски, Черноморски, Западнобеломорски и Източнобеломорски райони – действащи понастоящем (2016-2021 г. и разработваните за периода 2022-2027 г.)**

ПУРН съдържат създадената рамка за оценка и управление на риска от наводнения и намаляване на неблагоприятните последици от тях върху човешкото здраве, околната среда и културното наследство. При реализирането на НПКТРБ-2030 г. дейностите е необходимо да се съобразяват с действащите ПУРН и следва да се прилагат мерки по оценка и управление на риска от наводнения.

Анализ на съответствието спрямо ПУРН е направен в разделите на ДЕО за компонент „Води“, както и в т. 5 на ДЕО.



- **Национална програма за опазване, устойчиво ползване и възстановяване функциите на почвите 2018-2027 г.**

Програмата цели обезпечаване опазването на почвите от ерозия, киселяване, засоляване, уплътняване, намаляване на почвеното органично вещество, замърсяване, запечатване, свлачища, осигуряване устойчиво ползване, запазване за бъдещите поколения и осигуряване при необходимост възстановяване на земите и функциите на почвите. Генерална стратегическа цел на страната, свързана с опазването, устойчивото ползване и възстановяване на функциите на почвите е: Устойчиво ползване на земите, осигуряващо високо равнище на съхраняване функциите на почвите, висока продуктивност, поддържане на екосистемите и благоденствие на обществото. Следните стратегически цели следва да доведат до постигане на генералната стратегическа цел:

1: *Подобряване на административния капацитет, правните инструменти по прилагане на екологичното законодателство и информационната обезпеченост с цел устойчиво управление на почвите.*

2: *Предотвратяване възникване на деградационни процеси, възстановяване и съхраняване функциите на почвите.*

3: *Устойчиво управление на почвите като природен ресурс и екологосъобразно земеползване.*

4: *Ангажиране на обществеността в процесите по управление, устойчиво ползване и опазване на почвите.*

Анализ на относимостта им към/в проекта на плана е направен в т.5 на ДЕО.

## **2 Текущо състояние на околната среда и евентуално развитие без прилагането на НПКТРБ – 2030 г.**

### **2.1 Текущо състояние на околната среда**

#### **2.1.1 Характеристика на климата и климатични изменения**

Климатът е в процес на сложно взаимодействие с другите компоненти на природната среда. Главните фактори за формирането на климата са: географски; радиационни; циркулационни и антропогенни.

В зависимост от доминирането на определени характеристики на режима на климатичните елементи местата в България със сходни белези се обединяват в отделни климатични области. България попада в зоната на прехода между две климатични области на Европа - умереноконтиненталната и континентално-средиземноморската. Преходът от



единия към другия климат не е рязък, а е налице постепенна промяна на стойностите и режима на климатичните елементи.

На територията на България са обособени две климатични области: европейско-континентална и континентално-средиземноморска климатична области (източник: Л. Събев, Св. Станев, 1959; Ж. Гълъбов, 1982). Климатичните райони в България са представени на **Фигура 2.1.1-1**).



**Фигура 2.1.1-1** Климатични райони в България

**Легенда:**

A. Европейско-континентална климатична област

A<sub>1</sub> Умерено-континентална климатична подобласт

A<sub>2</sub> Преходно-континентална климатична подобласт

B. Континентално-средиземноморска климатична област

B<sub>1</sub> - Южнобългарска климатична подобласт

B<sub>2</sub> - Черноморска климатична подобласт

В районите с надморска височина над 1 000 m се формира **планински климат**. Поради бързите изменения в стойностите на отделните климатични елементи с височина в планинския климатичен район са обособени две части: **среднопланинска** и **високопланинска**. За граница между тях е приета надморска височина от 2 000 m. В зависимост от физико-географските особености и режима на температурата на въздуха и валежите, във всяка подобласт са обособени **климатични райони**.





### **Европейско-континентална климатична област (А)**

Европейско континенталната климатична област на нашата страна не е напълно хомогенна. В нея се забелязват значителни климатични различия по направление север - юг, поради което тя може да се раздели на две основни подобласти: Умерено-континентална, която е с най-късно изразени черти на континенталния климат у нас, и Преходно-континентална подобласт със значително смекчен континентален климат.

Европейско-континенталната климатична област на България обхваща низините на Северна и Средна България, както и планинските и припланинските райони на Стара планина, Витоша, планините в западната част на Средна България, а така също и северните части на Рило-Родопския масив.

Тази климатична област е най-южната част от същинската Европейско-континентална климатична област. За нея са характерни относително студената зима с малко валежи (средната зимна температура е с 2 – 3°C по-ниска от отговарящата на географската ширина) и горещо лято, през което падат максималните за годината валежи. Съобразно това и средната годишна амплитуда на температурата е между 22 и 24°C, което подчертава континенталния характер на климата.

Относително студената зима в Европейско-континенталната климатична област, и особено в Дунавската равнина, се обуславят главно от преобладаването на континентални въздушни маси от умерените ширини. У нас те нахлуват както от северозапад, най-често в тила на преминаващите средиземноморски циклони, а също така и от североизток - най-често при условията на гребен от повишено налягане с ос NE - SW. В тези случаи нахлуващият въздух почти винаги остава по-студен в северните части на Европейско-континенталната област. Старопланинската верига играе задържаща роля като смекчава зимните условия в Тракийската низина.

Въпреки относително студената зима в Европейско-континентална област топлинните и валежните условия не осигуряват устойчива снежна покривка в низините. Тя се формира на отделни периоди, свързани със застудявания и валежи, следвани от пълното ѝ или частично стопяване. Само при отделни зими, в които снеговалежите са по-чести, в низините на района може да се застъпи и постепенно да се увеличи дебелината на снежната покривка. В планинските райони с надморска височина от 1 000 – 1 200 m снежната покривка има подчертано устойчив характер, което се дължи на значително по-ниските температури и на относителното увеличение на валежите.

Отличителна черта на климатичните условия през зимата в Европейско-континенталната област у нас са относително малките валежи. Основната причина за това е преобладаването на по-бедни на влага континентални въздушни маси, които въпреки честите условия за валежи в крайна сметка дават малка валежна сума. Естествено с височината в планините общата им сума расте, но и тук тя остава най-малка в сравнение с



останалите сезони.

Максимумът на големите валежи (над 25 mm в денонощие) е подчертано изразен през лятото. С най-големи суми на валежите се отличава главно първата половина на лятото и по-специално юни, когато е и годишният максимум на валежите за цялата климатична област. В планините на Европейско-континенталната климатична област летните валежи са значително по-големи и особено в средните части на северните им склонове, което е свързано с преобладаваща адвекция на влажен въздух откъм северозапад.

Пролетта и есента в Европейско-континенталната климатична област имат преходен характер. През пролетта и особено във втората и половина влиянието на средиземноморските циклони значително намалява за сметка на засилващата се адвекция на атлантически въздух, поради което и валежите придобиват все повече характера на летните - стават от типа на краткотрайните. Обратно - с напредването на есента валежите все повече придобиват характер на обложни, а средиземноморските циклони зачестяват. Като цяло пролетните валежни суми не се различават съществено от есенните. В термично отношение двата сезона също не се отличават съществено. Само по северните склонове на планините, главно поради задържането на снежната покривка, особено първата половина на пролетта остава значително по-хладна от есента.

**Умерено континенталната климатична подобласт (A1)** се характеризира със сравнително студена зима с малко валежи и относително горещо лято. Средната януарска температура е от минус 1.5°C до 3.0°C в зависимост от орографията. При резки застудявания температурата пада под минус 18-20°C. Средната юлска температура е в граници 22-24°C като максималните температури понякога надхвърлят 40°C. Средната годишна температурна амплитуда е между 22-25°C, което подчертава континенталния характер на климата. Режимът на валежите се характеризира с максимум през май-юни и минимум през февруари. Разликата между летните и зимните валежи съставлява 15-25 % от годишната сума. Пролетта и есента са прохладни, като есента е малко по-топла и по-суха от пролетта.

**Преходно континенталната климатична подобласт (A2)** се намира южно от Стара планина. За нея са характерни чувствително по-меките зимни условия. Основна роля за това играе Стара планина, която се явява бариера по отношение на студените континентални въздушни маси. Зимата е чувствително по-мека и малоснежна, лятото е горещо. Средната януарска температура тук е между минус 1.5 и 1.0°C. Броят на дните със снежна покривка е почти 2 пъти по-малък от този в Северна България. Лятото е горещо, като средната юлска температура е около 22-24°C, но при горещи вълни надхвърля 40°C. Режимът на валежите има континентален характер (летен максимум и зимен минимум), но разликата между летните и зимните валежи е чувствително намалена. Главният максимум на валежите е през май-юни, като се появява вторичен максимум през ноември.



### **Континентално-средиземноморска климатична област (В)**

Континентално-средиземноморската климатична област обхваща южната половина на страната – долината на р. Струма, долината на р. Места, най-югоизточните низини на реките Марица и Тунджа, както и тясна ивица от Черноморското ни крайбрежие. Към тази област принадлежат и планинските райони на Пирин, източната част на Родопите и Странджа.

Тази климатична област трябва да се разглежда като най-северната част на много по-обширна климатична област, обхващаща южните райони на Балканския полуостров, която се намира под силното климатично влияние на източното Средиземно море. В тази област основната характеристика на климата се обуславя от меката зима, но с чести и понякога изобилни валежи, и горещо и сухо слънчево лято. Характерът на климата тук се определя от подчертаната честота на средиземноморските циклони през зимата и от обичайното разширяване на азорския максимум на изток през лятото, което обуславя сухото лято. Зачестяването на средиземноморските циклони започва още от есенните месеци и продължава през зимата. Твърде често те минават през нашата страна или поне засягат най-южните райони и главно с топлите си сектори, което именно обуславя наблюдавания у нас есенно-зимен максимум на валежите в тези райони. Но в средни стойности температурните условия в нашата Средиземноморска климатична област се отличават доста рязко от температурните условия в Умерено-континенталната област. През най-студения месец (януари) положителните средни дневни температури обхващат средно 2/3 от месеца, като има немалко дни с доста високи температури (над 5°C). В Северна България съотношението е точно обратното - там средно 20 - 23 денонощия от януари са със средна денонощна температура под 0°C, като немалко дни са с температура под 5°C под нулата.

Особеностите на атмосферната циркулация пораждат и есенно-зимен максимум на валежите в нашата Континентално-средиземноморска климатична област, в която месецът с максимални валежи е предимно ноември.

Характерна черта на климата през лятото в цялото Средиземноморие е малката облачност, извънредно малките валежи и преобладаването на слънчево и горещо време. В основата на формирането на такъв тип климат стои активизирането на азорския антициклон, който най-често с удължен гребен обхваща най-южните части на Европа и Средиземно море.

Въздушните маси над нашата страна през лятото са твърде често от океански произход, но до голяма степен трансформирани в приземните си слоеве, което води до чести вътрешно масови валежи. Те обаче са по-изразени в Умерено-континенталната и в Преходно-континенталната подобласт, докато в Континентално-средиземноморската област, като най-северна част на района с по-устойчива антициклонална циркулация те са значително по-слаби. По нашето Черноморие летният минимум на валежите е свързан



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

плавно с честото размиване на студените фронтове от северозапад. От друга страна, лятното засушаване и горещините в Континентално-средиземноморската област се дължат в немалка степен и на трансформационните процеси при антициклонална обстановка. Силното южно слънце и продължителността на деня създават условия за прегряване на приземните слоеве въздух, без да се достига до неустойчивост на въздушната маса, и тези ефекти безспорно са най-добре изразени в низините на нашите най-южни райони. С такива условия се отличават втората половина на лятото и началото на есента, през който период са и минималните количества на валежите. По Черноморието на юг от Бургас минималните валежи са през август и средната им сума е около 20 - 25 mm. В останалата част на Средиземноморската климатична област минималните суми на валежите са през август или септември, като сумата им в низините не надминава 30 - 35 mm. Тази климатична област може да се раздели на две основни подобласти – Южнобългарска и Черноморска подобласти.

**Южнобългарската климатична подобласт (B1)** обхваща най-южните крайгранични райони на страната от Беласица и Огражден до Странджа планина (без централните части на Родопите), долното течение на р. Марица, Източните Родопи, долината на р. Места, долината на р. Струма на юг от Кресненската клисура, както и прилежащите планински територии. Една сравнително малка част от територията има равнинен релеф - главно по речните долини. Останалата част е заета от планини. Характерна особеност на климата е меката и топла, но с повече валежи зима. Лятото е горещо и сухо. Дори и през януари температурата е 1-2°C над нулата, което определя района като един от най-топлите през зимата. При отделни резки застудявания, минималните температури могат да спаднат под минус 10°C - минус 14°C, а при изключителни застудявания и под минус 20°C. Лятото е много слънчево и горещо. Средните юлски температури са между 23°C и 25°C. Пролетта е по-топла от тази в черноморската подобласт. Разпределението на валежите е с подчертан есенно-зимен максимум (ноември-декември) и с минимум през август-септември. Студената част на годината е не само периодът с най-големи месечни валежи, но това е и периодът, през който падат най-обилните единични валежи.

Климатът в **Черноморска климатична подобласт (B2)** се формира главно от непосредствената близост на водните маси на Черно море и характера на атмосферната циркулация. Средиземноморският характер на климата се потвърждава основно от режима на валежите. Валежният максимум е главно през ноември, а минимумът е през август. Зимата е мека с положителни януарски температури, в северната му част около 0-1.5°C, а в най-южната част до плюс 3°C. Силните зимни застудявания се проявяват сравнително по-слабо, но в определени ситуации и в най-южните части са възможни температури до минус 17-18°C, а в северните дори до 25°C под нулата. Средните юлски температури са от 22°C до 23.5°C. Термичният режим през лятото е силно повлиян от бризовата циркулация. В отделни

60



синоптични обстановки температурите могат да достигнат до 39-40°C. Друга особеност на климата тук е относително по-честата проява на мъгли през топлата част на годината. Климатичните условия не са еднородни в подобластите, поради което те са разделени на отделни климатични райони, където обаче се запазват споменатите основни климатични особености. По-долу накратко са описани климатичните райони, включени в районите по NUTS.

*Северозападен район* - В климатично отношение северозападният район попада в Умерено континенталната подобласт и по-конкретно в северния, средния, предбалканския и планински климатични райони.

*Северен централен район* - Климатът в този район е аналогичен на този в предишния. Равнинните участъци на този район са относително по-отдалечени от Старопланинската верига, поради което тук не се наблюдава характерното за западния район увеличение на валежите.

*Североизточен район* - Този район по NUTS попада в Умерено континенталната подобласт и в Континентално средиземноморската подобласт. От Умерено континенталната подобласт той лежи в Северния и Източния климатични райони на Дунавската равнина, а от Континентално средиземноморската подобласт попада в климатичния район на Северното Черноморие.

*Югозападен район* - В климатично отношение този район се отнася към – Европейско континенталната и Континентално средиземноморската климатични подобласти. Северната част на района се характеризира с умерено континентален климат и попада в 3 климатични района – Планински; Припланински и Нископланински райони от западна Средна България, и Климатичен район на високите полета на Западна Средна България.

*Южен централен район* - Южният централен район попада в границите на 2 континентални климатични подобласти – Преходно континенталната и Континентално средиземноморската климатични области. Към Преходно континенталната климатична подобласт се отнасят 4 климатични района.

*Югоизточен район* - Югоизточният район попада в границите на 2 континентално климатични области – Преходно континенталната и Континентално средиземноморската климатични области. В преходно континенталната подобласт, западна част на района попада в източната част на климатичния район на Източна средна България, климатът на която беше описан по-горе. Останалата част от този район попада в Континентално средиземноморската климатична област. Част от територията лежи и в Черноморската климатична подобласт и по-конкретно в климатичните райони на Бургаската низина и Странджанското крайбрежие. Югозападната част е в Континентално-средиземноморската климатична област – в Странджанския и Браннишко—Дервенския климатични райони.



Изследванията за изясняване на съвременните изменения на климата се увеличават чувствително след 60-те години на ХХ век. Изучаването на причините за наблюдаваните изменения с достатъчна точност сочи, че общата тенденция за повишаване на температурата през последния век може да се обясни с колебанията в прозрачността на атмосферата и парниковия ефект от увеличаване концентрацията на  $\text{CO}_2$ . Конкретните изменения на температурата на въздуха по географска ширина през различните сезони се определят от количеството и вида на стратосферните аерозоли и от изменението на границите на полярните ледове. Стопанската дейност на човека оказва значително влияние върху съвременния климат. Особено важна страна на нейното въздействие е увеличаването на съдържанието на  $\text{CO}_2$  в атмосферата. Това от своя страна води до усилване на парниковия ефект и до повишаване на температурата в долната тропосфера.

**Изменението на климата** е отчетено в глобален мащаб като сериозно предизвикателство пред човечеството. Вземайки предвид ролята на човешката дейност, отделянето в атмосферата на въглероден двуокис и други газове предизвиква парников ефект, като измерванията на глобалната атмосферна концентрация на парниковите газове показват значителни увеличения, с повишаване на средната глобална температура на въздуха. Последиците от променящите се климатични условия включват температурни промени в световния океан и неговото окисляване, масивно топене на снежни и ледникови плочи, екстремни климатични явления, които на свой ред създават риск от горски пожари, свлачища и наводнения, загуба на биоразнообразие, обработваеми площи и водни ресурси.

Предвид глобалния характер на процесите, свързани с изменението на климата, политиката на България в областта се определя, от една страна, от международните ангажименти, поети от страната с ратифицирането на Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата (РКОНИК) и Протокола от Киото, и от друга – от европейското законодателство в тази област.

Министерство на околната среда и водите провежда цялостната държавна политика по ограничаване изменението на климата, подпомагано от Национален експертен съвет по изменение на климата като консултативен орган. За прилагането и изпълнението на ангажиментите на страната произтичащи от международното, европейско и национално законодателство в областта на изменението на климата е структурирана Дирекция „Политика по изменение на климата“.

България участва активно в общите усилия за смекчаване на изменението на климата и адаптация към вече настъпилите промени. От 2014 г. действа Законът за ограничаване изменението на климата. Изпълнява се третият национален план за действие по изменението на климата, в ход е подготовката на Национална стратегия за адаптация. България участва успешно в Европейската схема за търговия с емисии на парникови газове със 127



инсталации на територията на страната. Заедно с останалите държави-членки на Европейския съюз, България ще изпълнява обща цел за намаляване на емисиите на парникови газове с най-малко 40% до 2030 г. с приемането на Рамката за политиките по климат и енергетика до 2030 г.

Като страна по РКОНИК, Р. България има задължението да изготвя годишни инвентаризации на емисиите на парникови газове по източници и поглътители, съгласно утвърдена от РКОНИК методология.

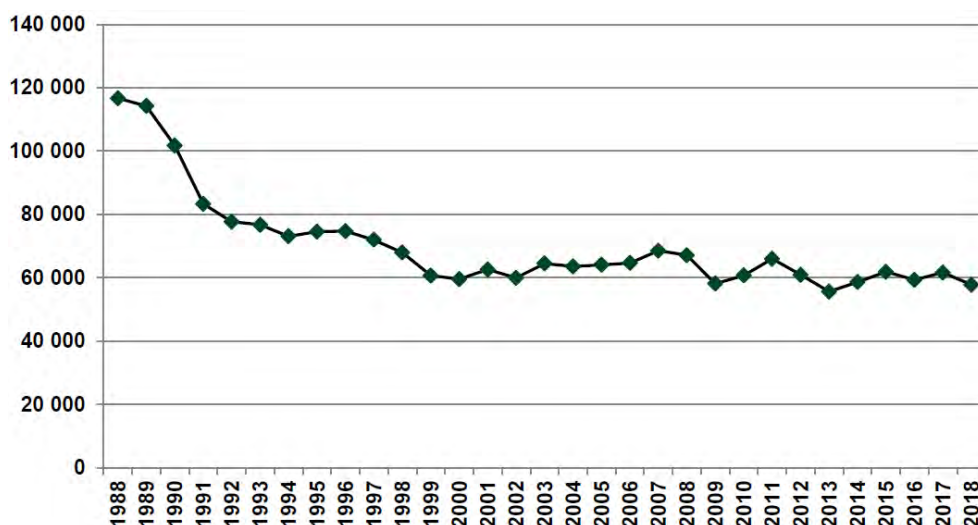
Инвентаризациите обхващат емисиите на основните парникови газове: въглероден диоксид (CO<sub>2</sub>), метан (CH<sub>4</sub>), диазотен оксид (N<sub>2</sub>O), хидрофлуоркарбони (HFCs), перфлуоркарбони (PFCs) и серен хексафлуорид (SF<sub>6</sub>), както и прекурсорите на парниковите газове. Оценяват се следните индикатори:

- Общи емисии на парникови газове;
- Емисии на парниковите газове по сектори от класификацията на Междуправителствения комитет по изменение на климата (IPCC);
- Годишни емисии на парникови газове на човек от населението;
- Годишни емисии на парникови газове за единица брутен вътрешен продукт.

За периода 1988–2018 г., емисиите на основните парникови газове имат тенденция към намаляване. През 2018 г. са емитирани общи емисии на ПГ — 57 815,59 Gg CO<sub>2</sub> екв. или 50% от емисиите през базовата година (1988).

Емисиите на парникови газове на човек от населението намаляват от 13,0 тона CO<sub>2</sub>-екв. през 1988 г. до 8,3 тона CO<sub>2</sub> екв. през 2018 г. По този показател Република България се доближава до средния за Европейския съюз.

Данните от последната публикувана национална инвентаризация на емисиите на парникови газове на Р. България през 2020 г., която се отнася за 2018 г. показват, че общите емисии на парникови газове през 2018 г. са в размер на 57 816 Gg CO<sub>2</sub> екв., без отчитане на поглъщането от сектор “Земеползване, промяна в земеползването и горско стопанство”.



Фигура 2.1.1-2 Общи емисии на парникови газове за периода 1988-2018, Gg CO<sub>2</sub> екв.

Анализът на разпределението на основните ПГ в общите емисии (в CO<sub>2</sub> екв.) за 2018 г. показва, че емисиите на CO<sub>2</sub> имат най-голям дял от общите емисии на ПГ – 75%, емисиите на CH<sub>4</sub> са на второ място с 12%, емисиите на N<sub>2</sub>O с дял 9% остават на трето място, F – газове са с дял от 4% – на четвърто.

Делът на емисиите на CO<sub>2</sub> от общите емисии на парникови газове е 75,3 %. Около 71,3 % от общите емисии на CO<sub>2</sub> екв. произхождат от енергийния сектор.

Енергийният сектор включва следните категории:

- 1.А.1. Енергетика;
- 1.А.2. Производствени отрасли и строителство;
- **1.А.3. Транспорт;**
- 1.В. Емисии от изгаряне на горива
- 1.А.4 и 1.А.5. Други.

Енергетиката е основният източник на емисии, който е отговорен за 59,8 % от емисиите от изгаряне на гориво, следван от транспорта с 24,7 % и производствени отрасли и строителство с 10,9 %.

Конкретно за настоящата оценка по-специален интерес представляват емисиите на парникови газове от категория 1.А.3. Транспорт. В тази категория се включват емисиите от следните под-категории:

- Гражданска авиация;
- Пътен транспорт;
- Железопътен транспорт;
- Корабоплаване;

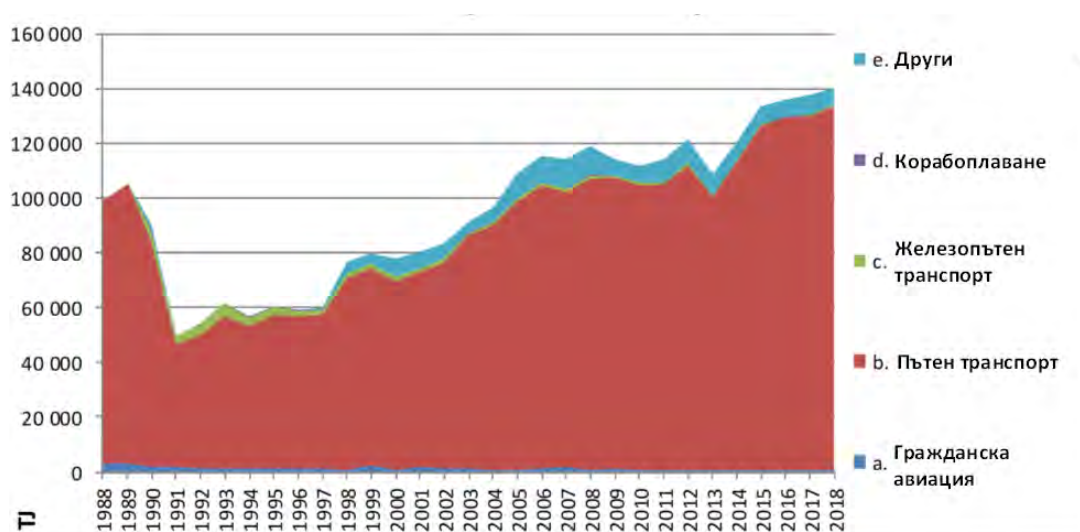




- Други видове транспорт.

Пътният транспорт има най-голям дял в консумацията на горива и съответно определя в основната степен и емисиите на парникови газове в сектора, като през 2018 г. пътният транспорт достига до 95 % от консумираната енергия на ниво под-категории.

Останалите под-категории имат значително по-малки емисии на парникови газове, определяни основно от пътния транспорт, т.к. под-категория „Други“ има дял от 4.1 % в консумацията на горива, гражданската авиация- 0.5 %, железопътния транспорт- 0.3 % и корабоплаването- 0.1 %.

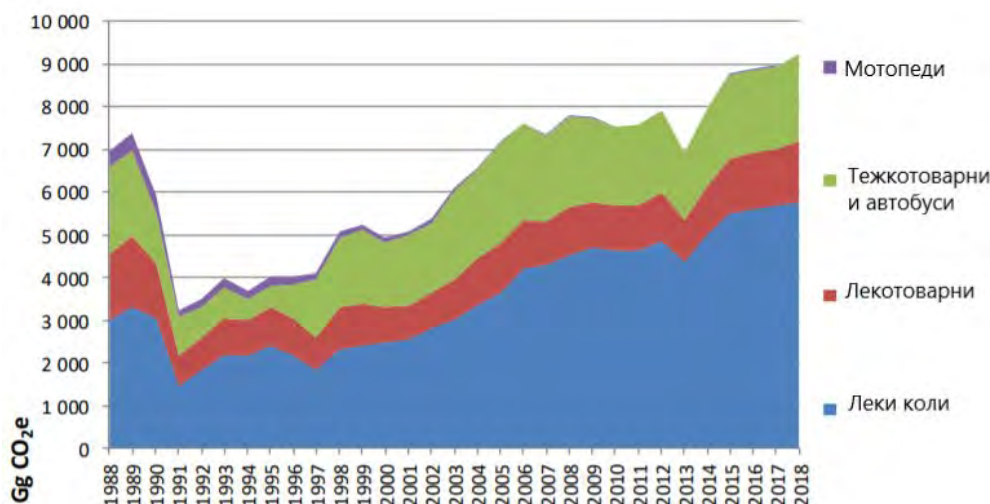


Фигура 2.1.1-3 Консумация на горива по под-категории

Общите емисии на парникови газове от пътния транспорт нарастват с 33.2 % в сравнение с базовата година, като с изключение на малък спад след 1989 г., постоянно нарастват в периода до 2018 г. в резултат на нарастването на количествата използвани горива от транспортните средства.

В абсолютни стойности емисиите нарастват от 6 968 GgCO<sub>2</sub> екв. през 1988 г. до 9 283 GgCO<sub>2</sub> екв. през 2018 г.

Както е показано на следващата фигура, най-голям източник на емисиите от транспорт са леките коли, следвани от тежкотоварните и лекотоварните.



Фигура 2.1.1-4. Изменение на годишните емисии на парникови газове от пътният транспорт по видове превозни средства 1988-2018 г., Gg CO<sub>2</sub> екв.

В следващата таблица, предвид пряката връзка с проекта на НПКТРБ-2030 г., е представена информация за превозените товари и извършена работа по видове транспорт за годините от 2014 до 2018 г., съгласно последния публикуван Статистически справочник на НСИ за 2019 г.:

Таблица 2.1.1-1 Превозени товари и извършена работа по видове транспорт

| Видове транспорт  | 2014           | 2015           | 2016           | 2017           | 2018           |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Превозени товари, хиляди тонове</b>                        |                |                |                |                |                |
| <b>Общо</b>   | <b>114 558</b> | <b>125 498</b> | <b>124 358</b> | <b>136 685</b> | <b>116 644</b> |
| Сухопътен<br>(железопътен,<br>автомобилен и<br>тръбопроводен) | 112 719        | 123 626        | 121 910        | 134 385        | 114 430        |
| Воден (речен и<br>морски)                                     | 1 837          | 1 867          | 2 443          | 2 291          | 2 191          |
| Въздушен  | 2              | 5              | 5              | 9              | 23             |
| <b>Извършена работа, млн. ткм</b>                             |                |                |                |                |                |
| <b>Общо</b>   | <b>33 201</b>  | <b>37 789</b>  | <b>41 546</b>  | <b>42 532</b>  | <b>32 923</b>  |
| Сухопътен<br>(железопътен,<br>автомобилен и<br>тръбопроводен) | 32 195         | 36 677         | 40 263         | 41 306         | 31 951         |



|                        |       |       |       |       |     |
|------------------------|-------|-------|-------|-------|-----|
| Воден (речен и морски) | 1 003 | 1 107 | 1 278 | 1 218 | 956 |
| Въздушен               | 3     | 5     | 5     | 8     | 16  |

За 2018 г. частта от сухопътния транспорт, която се пада на железопътния (без да се включва вътрешнозаводския железопътен транспорт) е 12 534 хил.т и 3 138 млн ткм, или под 11% от общото тегло на товарите, превозени със сухопътен транспорт и 9,8% от общо изминатото разстояние за сухопътния транспорт.

От Таблица 2.1.1-1 и данните за железопътния транспорт като част от сухопътния, представени под таблицата, могат да се направят следните обобщения:

- В сравнение с 2014 г. превозите като цяло са се увеличили в края на периода – 2018 г., но са намалели спрямо превозите за 2015-2017 г.;
- Най-голям дял в превозите има сухопътния транспорт – около 98,39% превозени товари за 2014 г., като на водния транспорт за същата година се падат около 1,6% от превозените товари, и едва 0,002% е дялът на товарите, превозени с въздушен транспорт. В края на разглеждания период превозените товари със сухопътен транспорт слабо са намалели – до 98,1%, като са се увеличили превозените товари в воден транспорт – 1,88% и най-голямо е увеличението спрямо базовата година на тези с въздушен транспорт – 0,02%;
- Данните за извършена работа/изминати километри/ за съответните превози показват, че в началото на периода – 2014 г. около 96,97% от изминатите километри се падат на сухопътния транспорт, на водния – около 3,02% и на въздушния около 0,009%. Данните в края на анализирания период показват, че на сухопътния транспорт се падат около 97% от изминатите километри, на водния – 2,9% и на въздушния – 0,05%.
- Дялът на железопътния като част от сухопътния транспорт е около 1/10 към 2018 г.

#### **Обобщения:**

Анализите на националната инвентаризация на парниковите газове показват тенденциозното им намаляване в периода от базовата година до момента, като за 2018 г. те съставляват около половината от емисиите за базовата година- 1988 г.

Основните причини за наблюдаваното намаление на емисиите на ПГ в Република България са структурните изменения на икономиката, поради радикалния икономически преходен процес от централно планирана към пазарна икономика. Това довежда до намаляване на енергия в ТЕЦ (и увеличение на дела на хидро- и атомна енергия), структурни изменения в промишлеността (включващи намаление на енергийно-



интензивната продукция и подобряване на енергийната ефективност), по-добро изолиране на сградите и преминаване от твърди и течни горива към природен газ.

Сравнено с другите сектори, нарастват единствено емисиите от транспортния сектор, като най-голям дял имат емисиите от сухопътния транспорт – увеличението се дължи на увеличената консумация на горива, свързана с увеличения брой основно лични превозни средства – леки автомобили, като от данните за превозите на товари по видове транспорт се вижда, че основната част от товарите са превозват със сухопътен транспорт – около 98,1% за 2018 г., като едва 11% от тях са превозени със железопътен транспорт.

## 2.1.2 Състояние на атмосферния въздух

Съгласно изискванията на националното и европейско законодателство територията на страната е разделена на шест Района за оценка и управление на качеството на атмосферния въздух (РОУКАВ) – Столичен, Пловдив, Варна, Северен/Дунавски, Югозападен и Югоизточен, утвърдени със Заповед № 969/21.12.2013 г. на Министъра на околната среда и водите. Анализът на данните за качеството на атмосферния въздух (КАВ) се извършва по райони, като се отчита спецификата на всяко населено място, в което се извършва контрол.



Източник: ИАОС

Фигура 2.1.2-1. Пунктове за мониторинг на КАВ на България



Според Национален доклад за състоянието и опазването на околната среда, през последните години в Националната Автоматизирана Система за Контрол Качеството на Атмосферния Въздух (*НАСККАВ*) са функционирали общо следните пунктове за мониторинг:

- през 2017 г. са функционирали общо 47 стационарни пункта - 33 АИС, 9 пункта с РП и последващ лабораторен анализ, 5 ДООС системи, разположени в градовете Свищов, Никопол, Силистра, Бургас и Ст. Загора (*с. Ръжена*);

- през 2018 г. са функционирали общо 48 стационарни пункта - 34 АИС, 9 пункта с РП и последващ лабораторен анализ, 5 ДООС системи, разположени в градовете Свищов, Никопол, Силистра, Бургас и Ст. Загора (*с. Ръжена*);

Съгласно данни от Националната автоматизирана система за контрол КАВ към Изпълнителната агенция по околна среда, през 2019 и 2020 г. са функционирали общо 46 стационарни пункта.

Станциите са определени със заповед РД-489/26.06.2019 г. на Министъра на околната среда и водите. Пунктовете за мониторинг (ПМ) на качеството на атмосферния въздух, по РОУКАВ са както следва:

➤ **Агломерация Столична:**

- пункт „Гара Яна“ в с. Гара Яна (*крайградски фонов*) с код BG0024A – РП за контрол на замърсителите ФПЧ<sub>10</sub> (*Cd, ПАВ и Pb*);

- пункт „Дружба“ в гр. София (*градски фонов*) с код BG0052A, разположен в кв. Дружба – АИС за контрол на замърсителите ФПЧ<sub>10</sub>, SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>/NO, CO, C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>, O<sub>3</sub>;

- пункт „ИАОС/ Павлово“ в гр. София (*градски, транспортно – ориентиран*) с код с код BG0073A, разположен в кв. Павлово – АИС за контрол на замърсителите ФПЧ<sub>10</sub> (*ПАВ и Pb*), SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>/NO, CO, C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>, O<sub>3</sub>, прекурсори на озон, ксилен и толуен;

- пункт „Младост“ в гр. София (*градски, транспортно – ориентиран*) с код BG0079A, разположен в ж.к. Младост – АИС за контрол на замърсителите ФПЧ<sub>10</sub>, SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>/NO, CO, C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>, O<sub>3</sub>;

- пункт „Надежда“ в гр. София (*градски фонов*) с код BG0040A, разположен в кв. Надежда – АИС за контрол на замърсителите ФПЧ<sub>10</sub>, SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>/NO, CO и O<sub>3</sub>;

- пункт „Хиподрума“ в гр. София (*градски фонов*) с код BG0050A, разположен в кв. Хиподрума – АИС за контрол на замърсителите ФПЧ<sub>10</sub>, ФПЧ<sub>2.5</sub>, SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>/NO, CO, C<sub>6</sub>H<sub>6</sub> и O<sub>3</sub>;

- пункт „Копитото“ (*извънградски - фонов*) с код BG0070A, разположен в м. Копитото – АИС за контрол на замърсителите ФПЧ<sub>10</sub> (*ПАВ, As, Cd, Ni, Pb*), ФПЧ<sub>2.5</sub>, SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>/NO, CO, C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>, O<sub>3</sub> прекурсори на озон, ксилен и толуен.

➤ **Агломерация Пловдив:**



- пункт „Долни Воден“ в гр. Асеновград, (*крайградски фонов*) с код BG0034A, разположен в кв. Долни Воден – РП за контрол на замърсителите ФПЧ<sub>10</sub> (*Cd и Pb*);
  - пункт „ЖК Тракия“ в гр. Пловдив (*градски, транспортно – ориентиран*) с код BG0078A – АИС за контрол на замърсителите ФПЧ<sub>10</sub> (*ПАВ, As, Cd, Ni*), SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>/NO, CO, C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>, ксилен и толуен;
  - пункт „Каменица“ в гр. Пловдив (*градски фонов*) с код BG0051A - АИС за контрол на замърсителите ФПЧ<sub>10</sub>, ФПЧ<sub>2.5</sub>, SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>/NO, CO, C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>, O<sub>3</sub>.
- **Агломерация Варна:**
- пункт „СОУ Ангел Кънчев“ в гр. Варна (*градски фонов*) с код BG0075A - АИС за контрол на замърсителите ФПЧ<sub>10</sub>, ФПЧ<sub>2.5</sub>, SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>/NO, CO, C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>, CH<sub>4</sub>, общи неметанови въглеводороди, O<sub>3</sub>;
  - пункт „ЖК Чайка“ в гр. Варна (*градски фонов*) с код BG0083A - АИС за контрол на замърсителите ФПЧ<sub>10</sub> (*ПАВ, As, Cd, Ni, Pb*), SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>/NO, CO, C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>;
  - пункт „Изворите“ в гр. Девня (*градски фонов*) с код BG0013A - АИС за контрол на замърсителите ФПЧ<sub>10</sub>, SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>/NO, CO, C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>, O<sub>3</sub> и NH<sub>3</sub>.
- **РОУКАВ Северен/Дунавски:**
- пункт „РИОСВ“ в гр. Велико Търново (*градски фонов*) с код BG0020A - АИС за контрол на замърсителите ФПЧ<sub>10</sub> (*ПАВ, As, Cd, Pb*), ФПЧ<sub>2.5</sub>, C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>;
  - пункт „Видин 2“ в гр. Видин, (*градски фонов*) с код BG0081A - АИС за контрол на замърсителите: ФПЧ<sub>10</sub> и SO<sub>2</sub>;
  - пункт „ЖП Гара“ в гр. Враца (*градски фонов*) с код BG0043A - АИС за контрол на замърсителите: ФПЧ<sub>10</sub>, SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>/NO, CO и O<sub>3</sub>;
  - пункт „Г. Оряховица“ в гр. Горна Оряховица (*градски фонов*) с код BG0057A – АИС за контрол на замърсителите: ФПЧ<sub>10</sub>, SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>/NO и O<sub>3</sub>;
  - пункт „ОУ Хан Аспарух“ в гр. Добрич (*градски фонов*) с код BG0076A – АИС за контрол на замърсителите: ФПЧ<sub>10</sub>;
  - пункт „Ловеч“ в гр. Ловеч (*градски фонов*) с код BG0066A – АИС за контрол на замърсителите: ФПЧ<sub>10</sub>;
  - пункт „РИОСВ“ в гр. Монтана (*градски фонов*) с код BG0060A – РП за контрол на замърсителите: ФПЧ<sub>10</sub> (*ПАВ, Ni*), SO<sub>2</sub> и NO<sub>2</sub>;
  - пункт „ДОАС N“ в гр. Никопол (*градски фонов*) – ДОАС система за контрол на замърсителите: ФПЧ<sub>10</sub>, SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>/NO, CO, O<sub>3</sub>, NH<sub>3</sub>;
  - пункт „НУ Патриарх Евтимий“ в гр. Плевен (*градски фонов*) с код BG0084A – АИС за контрол на замърсителите: ФПЧ<sub>10</sub> (*ПАВ*), SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>/NO, C<sub>6</sub>H<sub>6</sub> и CO;
  - пункт „Възраждане“ в гр. Русе (*градски фонов*) с код BG0045A – АИС за контрол на замърсителите: ФПЧ<sub>10</sub>, ФПЧ<sub>2.5</sub>, SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>/NO, CO, C<sub>6</sub>H<sub>6</sub> и O<sub>3</sub>;



- пункт „ДОАС S“ в гр. Свищов (*градски фонев*) – ДОАС система за контрол на замърсителите: ФПЧ<sub>10</sub>, SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>/NO, H<sub>2</sub>S, CS<sub>2</sub> и O<sub>3</sub>;
- пункт „ДОАС S1“ в гр. Силистра (*градски фонев*) – ДОАС система за контрол на замърсителите: ФПЧ<sub>10</sub>, SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>/NO и O<sub>3</sub>;
- пункт „ЕС 3“ в с. Старо Оряхово (*фонев за опазване на екосистемите*) – АИС за контрол на замърсителите: ФПЧ<sub>10</sub>, SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>/NO и O<sub>3</sub>;
- пункт „Шумен“ в гр. Шумен (*градски фонев*) с код BG0038A – АИС за контрол на замърсителите: ФПЧ<sub>10</sub>, SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>/NO и O<sub>3</sub>.
- **РОУКАВ Югозападен:**
  - пункт „Благоевград“ в гр. Благоевград (*градски фонев*) с код BG0058A – АИС за контрол на замърсителите: ФПЧ<sub>10</sub> (ПAB), SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>/NO, C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>, ксилен и толуен и O<sub>3</sub>;
  - пункт „Студен Кладенец“ в гр. Кърджали (*градски фонев*) с код BG0018A – АИС за контрол на замърсителите: ФПЧ<sub>10</sub> (ПAB, As, Cd, Pb), SO<sub>2</sub>, CO и O<sub>3</sub>;
  - пункт „Център“ в гр. Перник (*градски фонев*) с код BG0080A – АИС за контрол на замърсителите: ФПЧ<sub>10</sub>, SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>/NO и CO;
  - пункт „Църква“ в гр. Перник (*градски фонев*) с код BG0046A – РП за контрол на замърсителите: ФПЧ<sub>10</sub> (ПAB, Cd, Pb), ФПЧ<sub>2.5</sub>;
  - пункт „Пирдоп“ в гр. Пирдоп (*градски фонев*) с код BG0025A – РП за контрол на замърсителите: ФПЧ<sub>10</sub> (Cd, Pb), SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>;
  - пункт „Библиотеката“ в гр. Смолян (*градски фонев*) с код BG0077A – АИС за контрол на замърсителите: ФПЧ<sub>10</sub>;
  - пункт „КФС“, Рожен (*фонев за опазване на екосистемите*) с код BG0053R – АИС за контрол на замърсителите: ФПЧ<sub>10</sub> (ПAB, As, Cd, Ni, Pb, Hg), ФПЧ<sub>2.5</sub>, SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>/NO, O<sub>3</sub>, C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>;
  - пункт „ЕС 1“, Витиня (*фонев за опазване на екосистемите*) – АИС за контрол на замърсителите: ФПЧ<sub>10</sub>, ФПЧ<sub>2.5</sub>, SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>/NO и O<sub>3</sub>.
- **РОУКАВ Югоизточен:**
  - пункт „ДОАС РИОСВ“ в гр. Бургас (*градски фонев*) с код BG0063A – ДОАС система за контрол на замърсителите: ФПЧ<sub>10</sub> (Ni и ПAB) SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>, O<sub>3</sub>, толуен, ксилен и стирен;
  - пункт „Кв. Долно Езерово“ в гр. Бургас (*градски промишлен*) с код BG0044A – АИС за контрол на замърсителите: ФПЧ<sub>10</sub>, SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>/NO, CO, C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>, O<sub>3</sub>, общи неметанови въглеводороди, CH<sub>4</sub> и H<sub>2</sub>S;
  - пункт „кв. Меден Рудник“ в гр. Бургас (*градски фонев*) с код BG0056A – АИС за контрол на замърсителите: ФПЧ<sub>10</sub>, SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>/NO, CO, C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>, O<sub>3</sub> и H<sub>2</sub>S;



- пункт „Гълъбово“ в гр. Гълъбово (*градски промишлен*) с код BG0026A – АИС за контрол на замърсителите: ФПЧ<sub>10</sub>, SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>/NO;
- пункт „Раковски“ в гр. Димитровград (*градски фонов*) с код BG0041A – АИС за контрол на замърсителите: ФПЧ<sub>10</sub>, SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>/NO, CO, O<sub>3</sub>, NH<sub>3</sub> и H<sub>2</sub>S;
- пункт „ДОАС - Ръжена“ в с. Ръжена (*крайградски фонов*) – ДОАС система за контрол на замърсителите: ФПЧ<sub>10</sub> (As, Cd, Ni, Pb и ПАВ), SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>, O<sub>3</sub>, толуен, ксилен и стирен;
- пункт „Несебър“ в гр. Несебър (*градски фонов*) с код BG0071A – АИС за контрол на замърсителите: ФПЧ<sub>10</sub> (As, Cd, Ni, Pb и ПАВ), SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>/NO, C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>, O<sub>3</sub>, толуен, ксилен;
- пункт „РИОСВ“ в гр. Пазарджик (*градски фонов*) с код BG0047A – РП за контрол на замърсителите: ФПЧ<sub>10</sub>, SO<sub>2</sub> и NO<sub>2</sub>;
- пункт „Сливен“ в гр. Сливен (*градски фонов*) с код BG0069A – АИС за контрол на замърсителите: ФПЧ<sub>10</sub> и SO<sub>2</sub>;
- пункт „Зелен Клин“ в гр. Стара Загора (*градски, транспортно – ориентиран*) с код BG0055A – АИС за контрол на замърсителите: ФПЧ<sub>10</sub>, SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>/NO, CO, O<sub>3</sub>, общи неметанови въглеводороди и H<sub>2</sub>S;
- пункт „РИОСВ“ в гр. Стара Загора (*градски фонов*) с код BG0039A – РП за контрол на замърсителите: ФПЧ<sub>2.5</sub> и C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>;
- пункт „РИОСВ“ в гр. Хасково (*градски фонов*) с код BG0061A – РП за контрол на замърсителите: ФПЧ<sub>10</sub> (Cd и ПАВ), SO<sub>2</sub> и NO<sub>2</sub>;
- пункт „ЕС 2“ в с. Юндола (*фонов за опазване на екосистемите*) – АИС за контрол на замърсителите: ФПЧ<sub>10</sub>, SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>/NO и O<sub>3</sub>;

Основните показатели, характеризиращи качеството на атмосферния въздух в приземния слой, съгласно чл. 4, ал. 1 на *Закона за чистотата на атмосферния въздух (Обн. ДВ. бр.45 от 28 Май 1996 г.)* са нивата на:

1. суспендирани частици;
2. фини прахови частици;
3. серен диоксид;
4. азотен диоксид и/или азотни оксиди;
5. въглероден оксид;
6. озон;
7. олово (аерозол);
8. бензен;
9. полициклични ароматни въглеводороди;
10. тежки метали - кадмий, никел и живак;
11. арсен.





По-долу ще направим анализ на състоянието на атмосферния въздух по отношение на показателите, които имат отношение към оценявания план за развитие на комбинирания транспорт. За целите на анализа първо ще се идентифицират показателите, които се влияят в значима степен от сектора „Транспорт“.

ИАОС изготвяна ежегодно национална инвентаризация на емисиите на вредни вещества на Р. България, където се представят данните за емисии на вредни вещества в атмосферния въздух в национален мащаб.

Емисиите се изчисляват в съответствие с изискванията и данните в „Единна методика за инвентаризация на емисиите на вредни вещества във въздуха“ за 11 групи източници на емисии (сектори) и обхваща следните вещества: серни оксиди (SO<sub>x</sub>); азотни оксиди (NO<sub>x</sub>); неметанови летливи органични съединения (НМЛОС); амоняк (NH<sub>3</sub>); общ прах; фини прахови частици (ФПЧ<sub>10</sub>); фини прахови частици (ФПЧ<sub>2.5</sub>); въглероден оксид (СО); тежки метали (Hg, Cd, Pb, As, Cr и други); полициклични ароматни въглеводороди (ПАВ); полихлорирани бифенили (ПХБ); диоксини и фурани; неметанови летливи органични съединения; други специфични замърсители.

Основните източници на замърсяване на атмосферния въздух в страната (*Източник: Национална програма за подобряване КАВ 2018-2024 г.*) по показатели е както следва:

➤ **Основни източници на ФПЧ<sub>10</sub>**

Праховите частици във въздуха са резултат от дисперсията на емисиите на частици от местни източници, от нахлуването на въздух, който пренася прахови частици от регионални и трансгранични източници и от вторичното образуване на частици, получен от фотохимични реакции, включващи вещества като NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub> и амоняк.

**Таблица 2.1.2-1.** Количествено изразени национални емисии на ФПЧ<sub>10</sub> за периода 2011-2016 г. според „Национална инвентаризация на емисиите на вредни вещества в атмосферния въздух“ (изд. на МОСВ, 2018 г.)

| Сектор   | 2011<br>kt/y | 2012<br>kt/y | 2013<br>kt/y | 2014<br>kt/y | 2015<br>kt/y | 2016<br>kt/y |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Стационарно изгаряне в домакинства: битово отопление                                     | 27.8         | 28.1         | 27.1         | 25.6         | 25.1         | 26.7         |
| Асфалтиране на пътища  | 7.0          | 8.9          | 8.4          | 9.2          | 15.2         | 6.7          |
| Селскостопански дейности - съхранение, обработка и транспорт на селскостопански продукти | 5.6          | 5.6          | 5.6          | 5.6          | 5.6          | 5.6          |



| Сектор  | 2011<br>kt/y | 2012<br>kt/y | 2013<br>kt/y | 2014<br>kt/y | 2015<br>kt/y | 2016<br>kt/y |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Транспорт-емисии на отработени газове от всички типове превозни средства, износване на гуми и спирачки, и абразивно процеси от пътищата | 3.1          | 3.3          | 2.8          | 3.1          | 3.4          | 3.3          |
| Стационарно изгаряне: обществено електричество и отопление  | 8.2          | 5.7          | 4.2          | 3.7          | 1.4          | 1.2          |
| Дифузни емисии: добив и обработка на въглища  | 1.4          | 1.3          | 1.1          | 1.2          | 1.4          | 1.2          |
| Стационарно изгаряне: сектори желязо и стомана, сектори неметални минерали  | 1.0          | 0.8          | 0.8          | 0.8          | 0.8          | 0.9          |
| Всички други количествени определени източници в НИЕ  | 3.1          | 2.4          | 2.4          | 2.5          | 2.5          | 2.3          |
| Общо емисии на ФПЧ <sub>10</sub> определени количествено в НИЕ  | 57.2         | 56.0         | 52.4         | 51.7         | 55.2         | 47.8         |

От информацията в таблицата може да се заключи, че на битовото отопление се падат между 45 и 56% от общите емисии в страната на ФПЧ<sub>10</sub> за периода 2011-2016 г., следвано от пътното строителство (12-28%). На трето място са селскостопанската дейност (между 10 и 12%) и големите горивни инсталации за производство на енергия (между 3 и 14%). Делът на транспорта към общите емисии е едва 5-7%. В последния публикуван доклад на националната инвентаризация не емисиите <sup>2</sup>, делът на битовото отопление е 50.526% от общите емисии на ФПЧ<sub>10</sub>, следвано от пътното строителство/асфалтиране с 18.358% и селскостопанската дейност (11.774%).

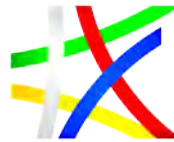
➤ **Основни източници на ФПЧ<sub>2.5</sub>**

Съгласно доклада на националната инвентаризация не емисиите от 2020 г., основните източници на замърсяване с ФПЧ<sub>2.5</sub> са битовия сектор, чрез битовото отопление – вж. следващата таблица.

**Таблица 2.1.2-2. Количествено изразени национални емисии на ФПЧ<sub>2.5</sub> според „Национална инвентаризация на емисиите на вредни вещества в атмосферния въздух“ за 2018 г. (изд. на МОСВ, 2020 г.)**

| Сектор   | ФПЧ <sub>2.5</sub><br>kt/y | ФПЧ <sub>2.5</sub><br>% |
|--|----------------------------|-------------------------|
| Стационарно изгаряне в домакинства: битово отопление | 23.394                     | 77.3                    |
| Асфалтиране на пътища                                | 1.1646                     | 3.8                     |
| Общо   | 24.6                       | 81.1                    |

<sup>2</sup> Bulgaria's Informative Inventory Report (IR) 2020– Submission under the CLRTAP



Делът на битовото отопление е 77.3% от общите емисии на ФПЧ<sub>2.5</sub>, следвано от пътното строителство/асфалтиране с едва 3.8%. Безспорно най-значимия източник на замърсяване на атмосферния въздух в страната с ФПЧ<sub>2.5</sub> е битовото отопление.

Транспортът е с незначителен принос към общите емисии за страната.

➤ **Основни източници на серен диоксид**

Съгласно доклада на националната инвентаризация не емисиите от 2020 г., основните източници на замърсяване със SO<sub>2</sub> са горивните инсталации за производство на енергия, следвани от химическата промишленост.

**Таблица 2.1.2-3.** Количествено изразени национални емисии на SO<sub>2</sub> според „Национална инвентаризация на емисиите на вредни вещества в атмосферния въздух“ за 2018 г. (изд. на МОСВ, 2020 г.)

| Сектор   | SO <sub>2</sub><br>kt/y | SO <sub>2</sub><br>% |
|--|-------------------------|----------------------|
| Горивни инсталации: обществено електричество и отопление | 37.708                  | 42.47                |
| Химическа промишленост                                   | 23.353                  | 26.30                |
| Целулозно хартиена промишленост                          | 6.823                   | 7.69                 |
| Общо   | 67.9                    | 76.5                 |

Данните в доклада показват, че сектора „Транспорт“ е с незначителен принос към общите емисии за страната..

➤ **Основни източници на азотен диоксид и/или азотни оксиди**

Съгласно доклада на националната инвентаризация на емисиите от 2020 г., основните източници на замърсяване с NO<sub>2</sub> са пътническия транспорт. Общо 41% от всички емисии се падат на леките, лекотоварните и тежкотоварните автомобили и автобусите. Останалите сектори са със значително по-малък дял, като на второ място е сектора за производство на енергия.

**Таблица 2.1.2-4.** Количествено изразени национални емисии на NO<sub>2</sub> според „Национална инвентаризация на емисиите на вредни вещества в атмосферния въздух“ за 2018 г. (изд. на МОСВ, 2020 г.)

| Сектор   | NO <sub>2</sub><br>kt/y | NO <sub>2</sub><br>% |
|--|-------------------------|----------------------|
| Пътен транспорт – леки автомобили                        | 17.90                   | 18.47                |
| Горивни инсталации: обществено електричество и отопление | 16.40                   | 16.92                |
| Пътен транспорт – тежкотоварни автомобили и автобуси     | 15.04                   | 15.52                |
| Неорганична химия – производство на торове               | 13.57                   | 14                   |



| Сектор                                   | NO <sub>2</sub><br>kt/y | NO <sub>2</sub><br>% |
|--|-------------------------|----------------------|
| Пътен транспорт – лекотоварни автомобили | 6.79                    | 7                    |
| Международни вътрешни водни пътища       | 6.38                    | 6.58                 |
| Селско и горско стопанство               | 4.13                    | 4.26                 |
| <b>Общо</b>                              | <b>80.21</b>            | <b>82.75</b>         |

Данните показват, че сектора „Транспорт“ е с голям принос към общите емисии на NO<sub>2</sub>, съответно оказва и значимо влияние върху КАВ по този показател.

#### ➤ Основни източници на ПАВ

Съгласно доклада на националната инвентаризация не емисиите от 2020 г., основният източник на замърсяване с ПАВ е битовия сектор, чрез битовото отопление. 96.154% от всички източници на ПАВ се падат на този сектор.

Секторът „Транспорт“ е с незначителен принос към общите емисии за страната.

#### ➤ Основни източници на СО

Съгласно доклада на националната инвентаризация не емисиите от 2020 г., основният източник на замърсяване с въглероден оксид е битовия сектор с 53.984% дял, следван от сектора „Транспорт“ (*леките автомобили и гражданската авиация*) – общо 30.7%.

Предвижданите дейности в НПКТРБ – 2030 г. имат отношение основно към товарните превози, т.е. лекотоварни, тежкотоварни автомобили, железопътен и корабен транспорт. Съответно по-долу няма да се разглежда и този показател на КАВ.

#### ➤ Основни източници на бензен, тежки метали (вкл. арсен)

Съгласно данните към националната инвентаризация не емисиите, сектора „Транспорт“ е с незначителен принос към общите емисии на олово, бензен, тежки метали и арсен.

#### ➤ Основни източници на неметанови летливи органични съединения (НМЛОС)

Съгласно доклада на националната инвентаризация не емисиите от 2020 г., основният източник на замърсяване с НМЛОС отново е битовия сектор с 26.573% дял, следван от използването на разтворители, включително фунгициди с 11.468% дял, добив и обработка на въглища с 8.458% дял, Хранително вкусова промишленост с 7.229% дял и сектора „Транспорт“ (*леките автомобили*) – с едва 6.723%.

Съгласно последния Национален доклад за състоянието и опазването на околната среда в Р. България на ИАОС за 2018 г. за качеството на атмосферния въздух са доказани следните *негативни* влияния:



- Замяряването с ФПЧ<sub>10</sub> продължава да бъде основен проблем за качеството на атмосферния въздух в страната и процентът на населението, живеещо при нива на замърсяване с ФПЧ<sub>10</sub> над допустимите норми е много висок – 65.1 % от 3.3 млн. население, живеещо в населени места, в които се контролира този замърсител..
- регистрирано е едно превишение на прага за предупреждаване на населението за озон (три последователни концентрации над 240  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) в АИС „София – Дружба“.
- Продължава тенденцията за превишение на СЧН и на СДН за серен диоксид в гр. Гълъбово. Основните източници на серен диоксид в Югоизточен РОУКАВ са топлоелектрическите централи от енергиен комплекс „Марица Изток“.
- в 9 от общо 15 пункта се наблюдава превишение на средногодишната норма по показател бензо(а)пирен.

*Позитивните* тенденции за КАВ са:

- в нито един РОУКАВ не е регистрирано превишение на средногодишната норма за бензен.
- не са регистрирани превишения на алармения праг за серен диоксид в нито един пункт за мониторинг на качеството на атмосферния въздух.
- не са регистрирани превишения на средногодишната норма за азотен диоксид. Средночасовата норма за този замърсител също е спазена във всички пунктове от Националната система за мониторинг на качеството на атмосферния въздух.
- не е регистрирано превишение на средногодишната норма за бензо(а)пирен в РОУКАВ – Агломерация Варна.
- населението в страната не е изложено на нива на озон над краткосрочната целева норма.

По-долу е представена информация за оценка на КАВ на територията на страната (по РОУКАВ) за показателя  $\text{NO}_2$ , за който прилагането на НПКТРБ – 2030 г. е възможно да окаже влияние.

#### **Азотен диоксид и/или азотни оксиди**

По отношение на азотните оксиди, изразени като азотен диоксид, са определени две норми за КАВ – за средногодишната и за максималната еднократна (1 час) концентрация. Тези норми са 40 и 200  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , съответно.



В тримесечните бюлетини на ИАОС за състоянието на околната среда в Република България липсва информация за да се изчисли средногодишната концентрация на този показател. Съгласно *Национален доклад за състоянието и опазването на околната среда и Годишен бюлетин за КАВ*, през 2017 г. и 2019 г. средногодишната норма ( $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) е превишена единствено в АИС „ж.к. Тракия“ – гр. Пловдив. През 2018 г. не са регистрирани превишения на средногодишната норма за азотен диоксид.

По-долу е направен анализ за състоянието на атмосферния въздух по отношение на СДК на азотни оксиди, по РОУКАВ.

➤ **Агломерация Столична:**

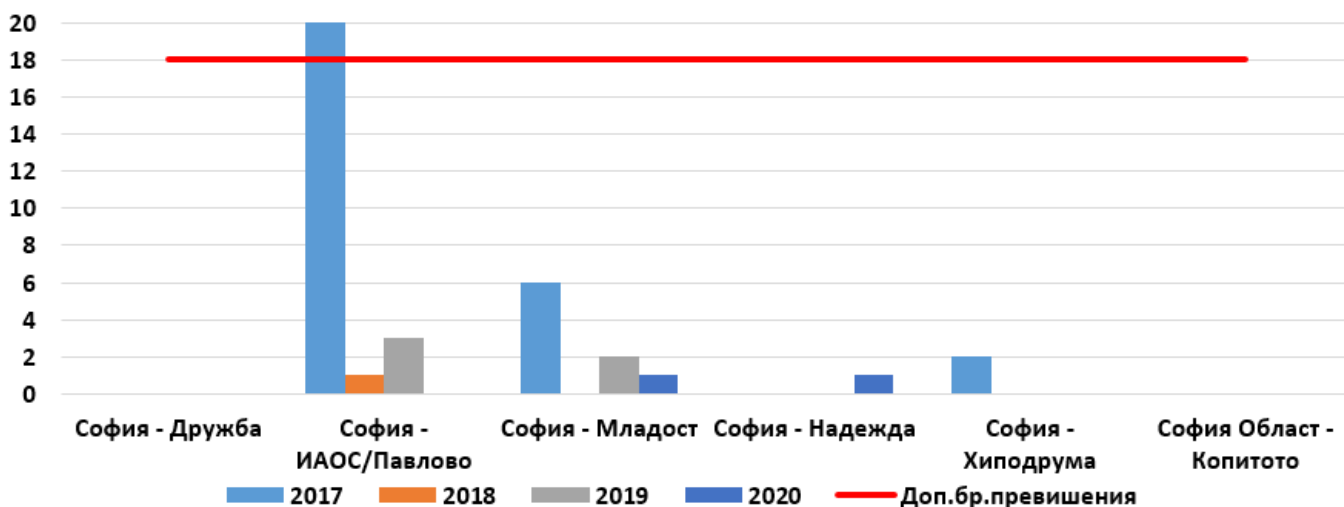
В РОУКАВ Столична КАВ по показателя  $\text{NO}_2$  се следи в общо 6 пункта за мониторинг (*от общо 7*), от които единият е извънградския фонов („*Копитото*“). В пункт „Гара Яна“ не се извършват измервания по този показател.

В следващата таблица са представени броят на превишенията на СЧН на  $\text{NO}_2$ , измерена в пунктовете на РОУКАВ Столична за периода януари 2017-септември 2020 г.

**Таблица 2.1.2-5. РОУКАВ Столична, брой на регистрирани наднормени нива на СЧК на  $\text{NO}_2$**

| Пункт                  | 2017 г.<br>бр. | 2018 г.<br>бр. | 2019 г.<br>бр. | 2020 г.<br>бр. | Допустим брой превишения<br>бр. |
|------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------------------------|
| София - Дружба         | 0              | 0              | 0              | 0              | 18                              |
| София - ИАОС/Павлово   | 20             | 1              | 3              | 0              | 18                              |
| София - Младост        | 6              | 0              | 2              | 1              | 18                              |
| София - Надежда        | 0              | 0              | 0              | 1              | 18                              |
| София - Хиподрума      | 2              | 0              | 0              | 0              | 18                              |
| София Област -Копитото | 0              | 0              | 0              | 0              | 18                              |

\*<sup>1</sup> Данните са до септември месец вкл. 2020 г.



Източник: Тримесечен бюлетин за състоянието на околната среда в Република България

Фигура 2.1.2-2. РОУКАВ Столична, бр. превишения на СЧН на NO<sub>2</sub> за периода 2017-2020г.

В пунктовете „ИАОС/Павлово“, „Младост“ и „Хиподрума“ са регистрирани наднормени СЧК. От фигурата ясно се вижда, че броят на превишенията на СЧН за NO<sub>2</sub> не удовлетворява изискванията на нормативната уредба (до 18 бр. наднормени СЧК) единствено за пункт „Павлово“, за 2017 г. През последните години се наблюдава значително намаление на регистрираните случаи с наднормени нива на СЧК и 2018-2019 г. няма нарушение на КАВ по този показател.

#### ➤ **Агломерация Пловдив:**

В РОУКАВ Пловдив по показателя NO<sub>2</sub> се следи в общо 2 пункта за мониторинг – „ЖК Тракия“ и „Каменица“.

Съгласно *Национален доклад за състоянието и опазването на околната среда и Годишен бюлетин за КАВ*, през 2017 г. и 2019 г. средногодишната норма (40 µg/m<sup>3</sup>) е превишена в АИС „ж.к. Тракия“ – гр. Пловдив. През 2018 г. не са регистрирани превишения на СЧН.

По-долу е представена информация за измерените СЧК, като в следващата таблица са представени броят на превишенията на СЧН на NO<sub>2</sub>, измерена в пунктовете на РОУКАВ Пловдив за периода 2017-2019 г.

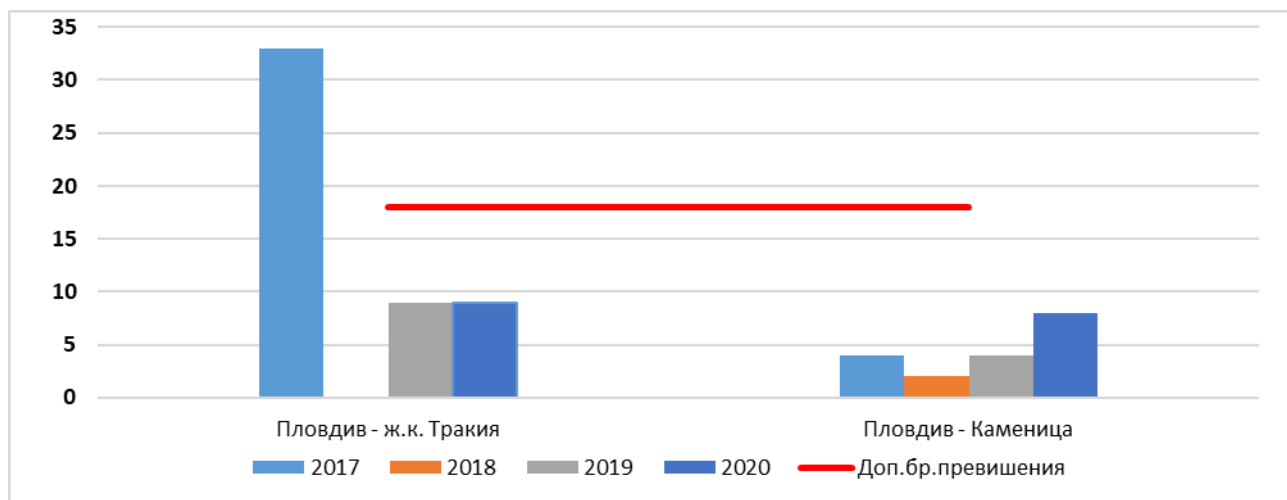
Таблица 2.1.2-6. РОУКАВ Пловдив, брой на регистрирани наднормени нива на СЧК на NO<sub>2</sub>

| Пункт       | 2017 г.<br>бр. | 2018 г.<br>бр. | 2019 г.<br>бр. | 2020 г.*1<br>бр. | Допустим брой превишения<br>бр. |
|-------------|----------------|----------------|----------------|------------------|---------------------------------|
| „ЖК Тракия“ | 1              | 0              | 0              | 0                | 18                              |
| „Каменица“  | 0              | 0              | 0              | 0                | 18                              |



|             |    |   |   |   |    |
|-------------|----|---|---|---|----|
| „ЖК Тракия“ | 33 | 0 | 9 | 9 | 18 |
| „Каменица“  | 4  | 2 | 4 | 0 | 18 |

\*<sup>1</sup> Данните са до септември месец вкл. 2020 г.



Източник: Тримесечен бюлетин за състоянието на околната среда в Република България

**Фигура 2.1.2-3. РОУКАВ Пловдив, бр. превишения на СЧН на NO<sub>2</sub> за периода 2017-2020 г.**

И в двата пункта са регистрирани наднормени СЧК на NO<sub>2</sub>, но единствено през 2017 г., за пункт „ЖК Тракия“ не са удовлетворени изискванията на нормативната уредба (до 18 бр. наднормени СЧК). От фигурата ясно се вижда, че броят на превишенията на СЧН за NO<sub>2</sub> е в границите на допустимите 18 бр. за една година. През последните години се наблюдава значително намаление на регистрираните случаи с наднормени нива на СЧК и 2018-2019 г. няма нарушение на КАВ по този показател.

➤ **Агломерация Варна:**

В РОУКАВ Варна по показателя NO<sub>2</sub> се следи в общо 3 пункта за мониторинг.

Съгласно *Национален доклад за състоянието и опазването на околната среда и Годишен бюлетин за КАВ*, в периода 2017-2019 г. СГН е спазена.

Единствено в пункт „СОУ Ангел Кънчев“ са регистрирани наднормени средночасови концентрации на NO<sub>2</sub> – по 4 бр. превишения за 2018 г., 2019 г. и 5 бр. за 2020 г., при 18 бр. допустими превишения.

Може да се заключи, че изискванията на нормативната уредба по този показател са спазени.

➤ **РОУКАВ Северен/Дунавски:**

В РОУКАВ Северен по показателя NO<sub>2</sub> се следи в общо 10 пункта за мониторинг.





Съгласно *Национален доклад за състоянието и опазването на околната среда и Годишен бюлетин за КАВ*, в периода 2017-2019 г. СГН е спазена.

Единствено в пункт „Плевен“, през 2017 г. са регистрирани 3 бр. наднормени средночасови концентрации на NO<sub>2</sub>, при 18 бр. допустими превишения.

И в РОУКАВ Северен изискванията на нормативната уредба по този показател са спазени през целия период на анализа.

➤ **РОУКАВ Югозападен:**

В РОУКАВ Югозападен по показателя NO<sub>2</sub> се следи в общо 5 пункта (*от общо 7*) за мониторинг. За периода на анализа, няма регистрирани наднормени средночасови концентрации на NO<sub>2</sub> в атмосферния въздух.

➤ **РОУКАВ Югоизточен:**

В РОУКАВ Югоизточен по показателя NO<sub>2</sub> се следи в общо 11 пункта за мониторинг.

Съгласно *Национален доклад за състоянието и опазването на околната среда и Годишен бюлетин за КАВ*, в периода 2017-2019 г. СГН е спазена.

Единствено в пункт „ДОАС РИОСВ“ в гр. Бургас, през 2017 г. и в пункт „Гълъбово“, през 2018 г. са регистрирани по 1 бр. наднормени средночасови концентрации на NO<sub>2</sub>, и през 2020 г. са регистрирани 9 бр. в пункт „Димитровград- Раковски“, при 18 бр. допустими превишения.

И в РОУКАВ Югоизточен изискванията на нормативната уредба по този показател са спазени през целия период на анализа.

**Обобщения:**

*От направения анализ за КАВ могат да се направят следните изводи за състоянието на атмосферния въздух в страната, за показателя, за който транспортът оказва значимо влияние:*

*В РОУКАВ Столична е нарушено КАВ по отношение на допустим брой превишения на СЧН за NO<sub>2</sub> (18 бр. за една година) в пункт „ИАОС/Павлово“ през 2017г.*

*В РОУКАВ Пловдив е нарушено КАВ по отношение на СГН на NO<sub>2</sub> в пункт „ЖК Тракия“ през 2017 и 2019 г. и допустим брой превишения на СЧН за NO<sub>2</sub> (18 бр. за една година) в пункт „ЖК Тракия“ през 2017 г.*

*В РОУКАВ Северен/Дунавски няма нарушение на установените норми за КАВ по отношение на показателя NO<sub>2</sub>.*

*В РОУКАВ Югозападен няма нарушение на установените норми за КАВ по отношение на показателя NO<sub>2</sub>.*

*В РОУКАВ Югоизточен няма нарушение на установените норми за КАВ по отношение на показателя NO<sub>2</sub>.*



Автомобилното движение е основния източник на замърсяване на атмосферния въздух с  $NO_2$ . Този сектор е причината за измерените наднормени нива на  $NO_2$  в района на ПМ „ИАОС/Павлово“ на РОУКАВ Столична и ПМ „ЖК Тракия“ на РОУКАВ Пловдив.

### 2.1.3 Състояние на водите

На национално ниво, политиката по управление на водите се осъществява от Министерство на околната среда и водите - Дирекция „Управление на водите“, а на басейново ниво – от 4 Басейнови дирекции:

- БД Дунавски район с център гр. Плевен
- БД Черноморски район с център гр. Варна
- БД Източнобеломорски район с център гр. Пловдив
- БД Западнобеломорски район с център гр. Благоевград.

БД имат управленски, регулаторни, контролни и информационни функции.

Четири Басейнови дирекции оценяват екологичното състояние на водните тела съгласно единен национален подход, съгласуван от и утвърден от МОСВ.



Фигура 2.1.3-1 Райони за басейново управление

(източник: БД ИБР Повърхностни води в България)

При осъществяване на функции по управлението на водите, БД разработват, актуализират и прилагат Планове за управление на речните басейни, Планове за управление на риска от наводнения и Морска стратегия.



Основната цел на европейската и националната политика свързана с водите е да се гарантира достатъчно количество вода с добро качество, както за потребностите на хората, така и за околната среда. ПУРБ са с основна цел постигане на добро състояние на повърхностните и подземните води. Морската стратегия има цел постигане и/или поддържане на добро състояние на морска околна среда по 11 характеристики (т.н. дескриптори). Териториалния обхват на стратегията е цялостната морска акватория в юрисдикцията на Р България крайбрежни, териториални морски води и изключителната икономическа зона, като в крайбрежните води допълва действащия ПУРБ на ЧРБУ, в частта необхваната като предмет на действие от същия (например Дескриптор 10 Морски отпадъци и ДЛ Подводен шум и енергия).

В момента се изпълняват дейности по актуализация на ПУРБ, който ще е с период на действие 2022 - 2027 г. и предвижданията на НПКТРБ-2030 г ще бъдат съобразявани и с този план. Като част от тези дейности е актуализацията на екологичните цели и планиране на мерки, за тяхното изпълнение.

#### **2.1.3.1 Състояние на повърхностните води**

Рамковата директива за водите изисква Държавите-членки да определят състоянието – екологично и химично, на всяко водно тяло. По-ниската от двете оценки определя оценката на общото състояние на водното тяло. При силномодифицираните и изкуствените водни тела вместо екологично състояние се определя екологичен потенциал (ЕП), като най-високата степен е „добър ЕП”. Класификацията на екологичното състояние включва: Състоянието на биологичните елементи за качество – макробезгръбначни, риби, макрофити, фитобентос и фитопланктон (за езерата) ; Концентрациите на основните физико-химични елементи, подкрепящи биологичните и на специфичните замърсители ФХЕ - за разграничаване на отлично, добро и умерено състояние; Състоянието на хидроморфологичните елементи за качество - за разграничаване на отлично от добро състояние. Общите изисквания за оценка на екологичното състояние на повърхностните води са регламентирани с Наредба № Н-4 за характеризиране на повърхностните води, транспонираща РДВ. Класификационните системи за оценка на екологичното състояние на повърхностните води и стандартите за качество за специфичните замърсители са определени съответно с приложения 6 и 7 на наредбата.

Оценка на състоянието на повърхностните води, съгласно нормативните изисквания на Рамковата директива за водите (РДВ) и Закона за водите (ЗВ), се изготвя веднъж на 6 години. Към момента е актуална изготвената оценка на състоянието на повърхностните води в ПУРБ 2016 - 2021 г. Ежегодно БД изготвят междинна оценка в изпълнение на чл.155 ал.1 т. 17 от ЗВ, но тя не следва да се възприема като оценка на състоянието на повърхностните и подземните води по смисъла на РДВ и ЗВ. По тази причина в настоящия



доклад са разгледани основно данните за състоянието на повърхностните води в ПУРБ 2016 - 2021 г. Допълнително са отразени данните от най-новите публикувани доклади за състоянието на водите на страниците на БД с цел ил/стриране на положителната тенденция в резултат от управлението на водите.

При изпълнението на НПКТРБ-2030 ще се има предвид предстоящото актуализиране на характеристиките на повърхностните и подземните водни тела в ЗБР, което ще бъде изготвено в рамките на междинния преглед на установените проблеми, свързани с управление на водите съгласно изискванията на чл. 1686, ал.1, т.2 от ЗВ. Актуална информация за четирите района за басейново управление на водите и мерки за консултации със заинтересованите страни и обществеността е налична на сайтовете на БД, обновява се редовно и ще бъде следена.

#### Басейнова дирекция Дунавски район

В Раздел 4 подробно са разгледани мрежите за мониторинг и оценката на състоянието на водите в БДДР за периода на действие на втория цикъл на управление на водите (2016-2021). Мрежата за мониторинг обхваща общо 202 пункта – 170 на реки и 32 на язовири. В Програмата за контролен мониторинг са включени 142 пункта, а в тази за оперативен – 60. Оценката е типова специфична, за всеки тип водно тяло, категоризирана в пет основни категории на състоянието - отлично, добро, умерено, лошо и много лошо.

От всички 256 повърхностни водни тела, оценка е направена в 8 от тях, а 51 нови водни тела не са оценени, поради липса на данни от мониторинг. Резултатите сочат, че пунктовете в добро и умерено състояние формират около половината от общия брой пунктове. Най-нисък е дялът на пунктовете в лошо екологично състояние, а 1/5 са с неизвестно екологично състояние (Фигура 2.1.3.1-1).



Фигура 2.1.3.1-1. Екологично състояние на повърхностните водни тела на територията на БДДР. Източник: ПУРБ (2016-2021) на БДДР



Оценката на химичното състояние не е направена в 38 от пунктовете (**Фигура 2.1.3.1-2**) и причините са подробно описани в ПУРБ. По-голям дял от проучените пунктове са в добро химично състояние.



**Фигура 2.1.3.1-2.** Химично състояние на повърхностните водни тела на територията на БДДР. Източник: ПУРБ (2016-2021) на БДДР.

Към момента водно тяло Дунав (тип R6- големи реки – Долен Дунав) е предварително определено като силно модифицирано. След анализ на данните от JDS 3 и резултатите от мониторинг, по БЕК макрозообентос, фитобентос, фитопланктон, макрофити и риби общата оценка по БЕК е умерен екологичен потенциал. В българския участък не са констатирани превишени СКОС. Химичното състояние на българо-румънския участък на р. Дунав е отчетено като неизвестно.

За БДДР данните от Анализа на състоянието на повърхностните водни тела, събрани за периода 01.04.2018-30.03.2020 г. Включват отчетания на 47 пункта за контролен и 118 пункта за оперативен мониторинг; 12 пункта, включени в Транснационалната мониторингова мрежа в рамките на Конвенцията за опазване на р. Дунав и на нейни притоци (TNMN) и 114 пункта в програмата за води за питейно-битово водоснабдяване в зоните за защита на води. Данните от посочения доклад и от Междинната оценка на състоянието на повърхностните водни тела по отделни елементи на качеството, сочат 4 пункта с обща екологична оценка отлично състояние/потенциал, 76 пункта с обща екологична оценка отлично състояние/потенциал и 261 пункта с обща екологична оценка отлично състояние/потенциал.

Резултатите от анализа за периода 2016-2017 година за река Дунав показват подобряване на качеството на реката и в този наблюдаван участък, по отношение на



основните физикохимични елементи за качество. Измерените стойности отговарят на изискванията за отлично/добро състояние. Стойностите от анализа на специфичните замърсители не показват отклонения от СКОС по изискванията за добро състояние, съгласно Наредба Н-4.

Влиянието на транспорта върху повърхностните води не е отчетено като значимо за състоянието на повърхностните води. Няма данни за активността (тон-километрите, прекосени от всички професионални плавателни съдове във вътрешните води на ЕС) и емисионен фактор (емисия за единица степен на активност). Към момента за речното корабоплаване в България – вътрешен и международен транспорт, няма предоставени данни, поради което не може да се изчисли степен на активност и съответно емисиите на съответните субстанции, причинители на дифузно замърсяване.

#### **Басейнова дирекция Черноморски район**

В Раздел 4 на ПУРБ (2016 – 2021) подробно са разгледани мрежите за мониторинг и оценката на състоянието на водите в БДЧР за периода на действие на третия цикъл на управление на водите (2016-2021). Мрежата за мониторинг обхваща общо 202 пункта – 170 на реки и 32 на язовири. За крайбрежните води не се предвижда мониторинг на елемента „приливно-отливен режим”, поради незначителната величина на приливния режим в Черно море. Контролният мониторинг в Черноморски басейнов район обхваща:

-Вътрешни повърхностни води – реки и езера, и преходни води – 301 пункта за хидробиологичен мониторинг, от които в 104 се извършва и оперативен мониторинг; – и 210 пункта за физико-химичен мониторинг, от които в 114 се извършва и оперативен мониторинг.

-Крайбрежни морски води – 65 пункта за хидробиологичен мониторинг, от които в 42 се извършва и оперативен мониторинг; – 37 пункта за физико-химичен мониторинг, от които в 23 се извършва и оперативен мониторинг.

Оперативният мониторинг обхваща всички водни тела, класифицирани “в риск” по отношение постигането на екологичните целии това са общо:

-Вътрешни повърхностни води – реки и езера, и преходни води 190 пункта за хидробиологичен мониторинг, от които в 100 се извършва и контролен мониторинг; и 114 пункта за физико-химичен мониторинг, от които в 110 се извършва и контролен мониторинг.

-Крайбрежни морски води 42 пункта за хидробиологичен мониторинг; 23 за физико-химичен мониторинг.

Оценката е типово специфична, за всеки тип водно тяло, категоризирана в пет основни категории на състоянието - отлично, добро, умерено, лошо и много лошо.

Данните сочат увеличение на общия брой мониторингови пунктове в сравнение с предходния период за управление на водите с около 50 % (**Таблица 2.1.3-2**). На лице е



Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

увеличение на броя както на пунктовете оценени в отлично състояние/ потенциал, така и на тези в лошо и много лошо състояние намаляване броя на пунктовете в добро и умерено състояние/ потенция в сравнение с предходния период за управление на водите.

Данните за химичното състояние (Таблица 2.1.3-3) сочат увеличение на пунктовете в добро химично състояние, 2 броя пнктове непостигащи добро и 89 пункта с неопределено химично състояние.

Според последния доклад за състоянието на водите в БДЧР са обследвани 238 мониторингови пункта, в това число 163 пункта на повърхностни водни тела от категория „река“, 38 от категория „езера и язовири“ и 37 пункта за мониторинг на крайбрежни морски води. Състоянието на обследваните пунктове е както следва:

Отчита се подобряване на екологичното състояние на 47 броя водни тела; за 19 броя водни тела се отчита влошаване на екологичното състояние спрямо 2018 г. По отношение на ФХЕК не се регистрира промяна в доброто химично състояние на водите на реките през разглеждания период. Регистрирани са повишения на СКОС на общо 9 пункта.

Таблица 2.1.3.1-1. Екологично състояние / потенциал на повърхностните водни тела по категории води,

| Категория ВТ                 | Общ брой  |           | Отлично състояние |           | Добро състояние/ потенциал |           | Умерено състояние/ потенциал |           | Лошо състояние/ потенциал |           | Много лошо състояние/ потенциал |           |
|------------------------------|-----------|-----------|-------------------|-----------|----------------------------|-----------|------------------------------|-----------|---------------------------|-----------|---------------------------------|-----------|
|                              | ПУРБ      | ПУРБ      | ПУРБ              | ПУРБ      | ПУРБ                       | ПУРБ      | ПУРБ                         | ПУРБ      | ПУРБ                      | ПУРБ      | ПУРБ                            |           |
|                              | 2016-2021 | 2010-2015 | 2016-2021         | 2010-2015 | 2016-2021                  | 2010-2015 | 2016-2021                    | 2010-2015 | 2016-2021                 | 2010-2015 | 2016-2021                       | 2010-2015 |
| Рекви                        | 123       | 90        | 3                 | 11        | 60                         | 42        | 46                           | 31        | 8                         | 5         | 6                               | 1         |
| СМВТ - реки                  | 33        | 19        | -                 | -         | 4                          | 6         | 17                           | 10        | 9                         | 1         | 3                               | 2         |
| Езера                        | 1         | 5         | -                 | -         | -                          | 2         | -                            | 1         | 1                         | 2         | -                               | -         |
| СМВТ - езера                 | -         | 22        | -                 | 3         | -                          | 5         | -                            | 5         | -                         | 3         | -                               | 6         |
| Изкуствени водни тела        | 3         | 4         | -                 | -         | 1                          | 2         | 1                            | 1         | -                         | 1         | 1                               | -         |
| Преходни води - езера        | 5         | -         | -                 | -         | 1                          | -         | 2                            | -         | -                         | -         | 2                               | -         |
| Преходни води - СМВТ - езера | 9         | -         | -                 | -         | -                          | -         | 2                            | -         | -                         | -         | 7                               | -         |
| Преходни води - ИВТ - езера  | 1         | -         | -                 | -         | -                          | -         | -                            | -         | -                         | -         | 1                               | -         |
| Преходни води - реки         | 12        | -         | 2                 | -         | 4                          | -         | 4                            | -         | 2                         | -         | -                               | -         |
| Преходни води - СМВТ - реки  | 1         | -         | -                 | -         | -                          | -         | 1                            | -         | -                         | -         | -                               | -         |
| Крайбрежни морски води       | 17        | 13        | -                 | -         | 2                          | 5         | 10                           | 3         | 5                         | 5         | -                               | -         |
| Общ брой                     | 205       | 153       | 5                 | 14        | 72                         | 62        | 83                           | 51        | 25                        | 17        | 20                              | 9         |

Източник: ПУРБ – 2010-2015 г. и ПУРБ – 2016-2021 г.

Таблица 2.1.3.1-2. Химично състояние / потенциал на повърхностните водни тела по категории води



| Категория ВТ                 | Общ брой              |                       | Добро състояние       |                       | Непостигано добро състояние |                       | Неопределено химично състояние |                       |
|------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------------|-----------------------|--------------------------------|-----------------------|
|                              | ПУРБ<br>2016-<br>2021 | ПУРБ<br>2010-<br>2015 | ПУРБ<br>2016-<br>2021 | ПУРБ<br>2010-<br>2015 | ПУРБ<br>2016-<br>2021       | ПУРБ<br>2010-<br>2015 | ПУРБ<br>2016-<br>2021          | ПУРБ<br>2010-<br>2015 |
|                              |                       |                       |                       |                       |                             |                       |                                |                       |
| Реки                         | 123                   | 90                    | 32                    | 11                    | 2                           | -                     | 89                             | -                     |
| СМВТ - реки                  | 33                    | 19                    | 10                    | -                     | 2                           | -                     | 21                             | -                     |
| Езера                        | 1                     | 5                     | -                     | -                     | -                           | -                     | 1                              | -                     |
| СМВТ - езера                 | -                     | 22                    | -                     | 3                     | -                           | -                     | -                              | -                     |
| Изкуствени ВТ                | 3                     | 4                     | -                     | -                     | -                           | -                     | 3                              | -                     |
| Преходни води - езера        | 5                     | -                     | -                     | -                     | -                           | -                     | 5                              | -                     |
| Преходни води - СМВТ - езера | 9                     | -                     | -                     | -                     | 2                           | -                     | 7                              | -                     |
| Преходни води - ИВТ - езера  | 1                     | -                     | -                     | -                     | -                           | -                     | 1                              | -                     |
| Преходни води - реки         | 12                    | -                     | -                     | -                     | -                           | -                     | 12                             | -                     |
| Преходни води - СМВТ - реки  | 1                     | -                     | -                     | -                     | -                           | -                     | 1                              | -                     |
| Крайбрежни морски води       | 17                    | 13                    | 3                     | -                     | 3                           | -                     | 11                             | -                     |
| Общ брой                     | 205                   | 153                   | 45                    | 14                    | 9                           | 0                     | 151                            | 0                     |

Източник: ПУРБ – 2010-2015 г. и ПУРБ – 2016-2021 г.

Общият извод от доклада сочи, че установеното много лошо състояние на водните тела е свързано с повлияване на съответните пунктове от заустване на недобре пречистени или непречистени отпадъчни води от по-големите селищни агломерации. Влошаването на състоянието по анализирания елементи за качество на водите е обусловено от: непостоянен речен отток на реките, пресъхващи мониторингови пунктове вследствие на изградени поредица от язовири в поречието на реките; замърсяване от населени места и индустриални източници; замърсяване с биогенни елементи от дифузни източници (земеделски практики).

По данни от ПУРБ (2016-2021) е регистриран натиск от морско-базирани дейности като корабния трафик; влошено състояние на морската околна среда, дължащо се на естествени процеси, обусловени от индиректното влияние на р. Дунав.

Влиянието на транспорта върху повърхностните води не е отчетено като значимо за състоянието на повърхностните води. Няма данни за активността (тон-километрите, прекосени от всички професионални плавателни съдове във вътрешните води на ЕС) и емисионен фактор (емисия за единица степен на активност). Към момента за речното корабоплаване в България – вътрешен и международен транспорт, няма предоставени данни, поради което не може да се изчисли степен на активност и съответно емисиите на съответните субстанции, причинители на дифузно замърсяване.

### Басейнова Дирекция Източноромански район

Според Раздел 4 на действащия ПУРБ анализът на резултатите показва, че телата в отлично и добро екологично състояние са съответно 6% и 34% от общия брой водни тела. Водните тела в умерено състояние са 112 или 36%, в лошо- 26 водни тела или 8%, а в много лошо състояние - 12 водни тела или 4% от общия брой водни тела на територията на ИБР. В периода на първия ПУРБ за 38 водни тела (12%) не е провеждан мониторинг и те





са в неизвестно екологично състояние/потенциал (Таблица 2.1.3.1-3)

**Таблица 2.1.3.1-2** Екологично състояние/потенциал на повърхностните водни тела на територията на ИБР

| Речен басейн                       | Марица     | Тунджа    | Арда      | Бяла     | ИБР        |     |
|------------------------------------|------------|-----------|-----------|----------|------------|-----|
| Екологично състояние/<br>потенциал | Отлично    | 8         | 8         | 2        | 0          | 18  |
|                                    | Добро      | 71        | 16        | 16       | 2          | 105 |
|                                    | Умерено    | 63        | 28        | 21       | 0          | 112 |
|                                    | Лошо       | 21        | 5         | 0        | 0          | 26  |
|                                    | Много лошо | 11        | 1         | 0        | 0          | 12  |
|                                    | Неизвестно | 29        | 5         | 4        | 0          | 38  |
| <b>Брой ВТ</b>                     | <b>203</b> | <b>64</b> | <b>43</b> | <b>2</b> | <b>311</b> |     |

Източник: ПУРБ на БДИБР (2016 – 2021 г.)

При сравняване на резултатите за екологично състояние/потенциал през 2009 г. и 2014 г. се констатира подобряване на екологичното състояние:

- през 2009 година 101 водни тела са в много добро и добро екологично състояние, а през 2014 година - 123 водни тела са в отлично и добро състояние;
- През 2014 г. е увеличен броят на водните тела в умерено състояние/потенциал: 112, докато през 2009 г. броят им е 96.
- През 2009 г. водните тела в лошо състояние са 57 или 18%, като през 2014 г. се констатира намаляване на броя на водните тела- 26 или 8%. Значително по-малко през 2014 г. са водните тела в много лошо екологично състояние – 12 ВТ, в сравнение с 2009 г. - 54 ВТ.

При оценката на химичното състояние на повърхностните водни тела са използвани данни от проведен мониторинг на приоритетни вещества в 56 водни тела на територията на ИБР, като за 7 е определено лошо състояние, а за 49 – добро състояние. За останалите 255 водни тела е определено неизвестно състояние.

**Таблица 2.1.3.1-4** Химично състояние на повърхностните водни тела в ИБР, Източник: ПУРБ БДИБР – 2016-2021 г.

| Речни басейни     | Марица     | Тунджа    | Арда      | Бяла     | Общо       |     |
|-------------------|------------|-----------|-----------|----------|------------|-----|
| Химично състояние | Добро      | 28        | 9         | 11       | 1          | 49  |
|                   | Лошо       | 3         | 0         | 4        | 0          | 7   |
|                   | Неизвестно | 172       | 54        | 28       | 1          | 255 |
| <b>Брой ВТ</b>    | <b>203</b> | <b>64</b> | <b>43</b> | <b>2</b> | <b>311</b> |     |

Резултатите от доклада за състоянието на повърхностните води за 2019 сочат: добро химично състояние в 78 % от проучените пунктове, лошо в 6% и неизвестно за 16%.



Екологичното състояние е отчетено като добро в 11 пункта, умерено в 152 пункта, лошо и много лошо в 48 пункта от мониторинговата мрежа.

В ПУРБ на БДИБР е отразен начина на изчисляване на емисиите. Те се пресмятат отделно за различните категории превозни средства (леки и тежкотоварни) и типовете пътища (градски, селски и магистрала). Замърсители от градските пътища не са включени в изчислените емисии в повърхностните води. Данните сочат, че цинкът и медта са сред замърсителите, от които най-големи количества се втичат във водните тела в четирите поречия на БДИБР (Марица, Тунджа, Бяла и Арда) в резултат на автомобилен транспорт. в поречие Марица количеството цинк, втичащо се във водните тела достига до 1800 кг/г, а цинка – почти 200 кг/г.

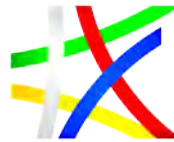
### Басейнова Дирекция Западнобеломорски район

Основните характеристики на повърхностните водни тела в териториалния обхват на ЗБР са описани и представени таблично в Приложение 1.2.4. на Раздел 1 на ПУРБ на ЗБР (2016-2021). Оценката на екологичното състояние е типова специфична, за всеки тип водно тяло, категоризирана в пет основни категории на състоянието - отлично, добро, умерено, лошо и много лошо. По данни от ПУРБ (2016 – 2021) от всички 183 повърхностни водни тела в Западнобеломорски район, оценка на екологичното състояние в настоящия ПУРБ е направена за 178 водни тела, а 5 повърхностни водни тела – 3 % от общия брой не са оценени поради липса на данни от мониторинг и са обявени в неизвестно екологично състояние. Анализът на резултатите от оценката на екологичното състояние/потенциал на повърхностните водни тела показва, че 11 водни тела - 6% са в отлично състояние/максимален потенциал, 103 тела - 56 % са в добро състояние/потенциал, 51 водни тела - 28% са в умерено състояние/потенциал, 8 водни тела - 4 % са в лошо състояние/потенциал и 5 водни тела - 3 % са в много лошо състояние/потенциал

**Таблица 2.1.3.1-5** Оценка на екологичното състояние/потенциал на повърхностните водни тела, Източник: ПУРБ БДИБР – 2016-2021 г.

| Екологично състояние/потенциал на повърхностните водни тела в Западнобеломорски район | Брой повърхностни водни тела | Дял на оценените водни тела спрямо общия брой повърхностни водни тела в Западнобеломорски район, % |
|---|------------------------------|--|
| Отлично състояние/потенциал   | 11                           | 6  |
| Добро състояние/потенциал   | 103                          | 56   |
| Умерено състояние/потенциал   | 51                           | 28   |
| Лошо състояние/потенциал  | 8                            | 4  |
| Много лошо състояние/потенциал  | 5                            | 3  |
| Неизвестно състояние  | 5                            | 3  |

Най-честите причини за влошено екологично състояние на повърхностните водни тела в ЗБР са следните:



- превишенията на нормите за добро екологично състояние по показателите, свързани с кислороден режим – разтворен кислород, наситеност с кислород, БПК5 – свързани с органично замърсяване от непречистени битови и промишлени отпадъчни води;
- превишения на нормите за добро екологично състояние по отношение на биогенни вещества – амониев азот, нитратен азот, нитритен азот, общ азот ортофосфати и общ фосфор - свързани с биогенно замърсяване от непречистени битови отпадъчни води и дифузно замърсяване от селскостопански дейности – земеделие и животновъдство;
- установени превишения на СКОС за следните специфични замърсители – мед, цинк, цианиди, по-рядко желязо и манган – свързани с нерегламентирани зауствания на непречистени битови и промишлени отпадъчни води;
- влошени стойности на индикативните БЕК.

Съгласно докладът за състоянието на водите през 2019 г. екологичното състояние на повърхностните водни тела е оценено съобразно утвърдените класификационна система и стандарти за качество (СКОС) за специфични замърсители, включени в Наредба № Н-4/14.09.2012 г. (изм. ДВ, бр. 79. / 23. 09. 2014 г.) за характеризирани на повърхностните води. За Басейнова дирекция Западнореломорски район са регистриран следните данни за състоянието на повърхностните води през 2019 г: химичното състояние е определено като добро в 66 пункта, а 4 пункта от проучваните не постигат добро състояние. Двадесет и четири пункта се характеризират с отлично състояние, 43 с добро, 29 с умерено, 6 с лошо и шест с много лошо.

В ПУРБ на БДЗБР е отбелязано най-ниското количество цинк, втичащо се във водосборната област на поречието в сравнение с останалите БД– в рамките на 650кг/г.

### **Обобщения:**

*Представена е информация за екологичното и химично състояние на повърхностните води, групирани по Басейнови дирекции. Повърхностните води са разгледани като състояние към момента и въздействието върху тях от развитието на комбинирания транспорт.*

*Влиянието на транспорта като цяло върху състоянието на повърхностните водни тела на територията на страната е относително по-слабо от това на останалите дифузни източници. Делът на повърхностните водни тела, подложен на натиск от транспорта и свързаните с него дейности е многократно по-малък от този, подложен на натоварване от земеделски източници. Трябва да се отбележи, че разгледаното влияние на транспорта върху повърхностните води в ПУРБ 2016 – 2021 се основава на данни и анализи само за автомобилния транспорт. Корабоплаването, като част от комбинирания*



транспорт оказва влияние върху състоянието на крайбрежните морски води и тези на р. Дунав. Параметрите на това влияние засега не са уточнени.

Влиянието на комбинирания транспорт върху повърхностните води следва да се отчита като се имат предвид всички негови отделни елементи.

### 2.1.3.2 Риск от наводнения

В тази част от Доклада е разгледан подробно рискът от наводнения, групиран по Басейнови дирекции. Оценени са въздействията върху комбинирания транспорт при възникване на кризисни ситуации.

Съгласно разпоредбите на Европейската директива за наводненията и Закона за водите Планът за управление на риска от наводнения (ПУРН), се актуализира на всеки шест години и предстои приемането на втория шестгодишен цикъл от 2022 г. до 2027 г.

Всички Басейнови дирекции са изготвили ПУРН, където са представени:

- Анализи и обработка в GIS – среда на наличните данни за минали наводнения;
- Създадени са карти с отразени минали наводнения;
- Определяни са значимите минали наводнения въз основа на причинените

неблагоприятни последици върху човешкото здраве, околната среда, културното наследство и стопанската дейност. Транспортната инфраструктура е представена на изготвените карти на риска.

Определен е и риска от наводнения за потенциално застрашени от наводнения райони включително трансгранични, включващ: оценка на евентуалните неблагоприятни последици от бъдещи наводнения за човешкото здраве, околната среда, културното наследство и стопанската дейност; топографията, разположението на водните течения и техните общи и хидроложки и геоморфологични характеристики, заливните равнини като естествени водозадържащи повърхности, ефективността на създадените от човека инфраструктури за защита от наводнения, разположението на населените места, районите на стопанска дейност и дългосрочно благоустройство и влиянието на промяната на климата върху появата на наводнения.

Националните приоритети за управление на риска от наводнения включват Приоритет 1: Опазване на човешкия живот и общественото здраве и Приоритет 2: По-висока степен на защита на критичната инфраструктура и бизнеса.

При приоритизиране на мерките се отчита тяхната ефективност по отношение на постигане на целите на управлението на риска от наводнения, приложимостта на мерките, вкл. времето за прилагане, икономическата ефективност на мярката, необходимото време за реализация.

В България са определени 116 РЗПРН с обща дължина на участъците от 3888,5 км. За всеки РЗПРН са очертани засегнатите територии и са идентифицирани по вид – жилищни,



промишлени, зони за отдих и т.н., при различни вероятности на риск (висока, средна, ниска). Определени са и са анализирани засегнатите обекти от социалната (в т.ч. жизненоважните обекти за населението – болници и администрации, снабдяване с храна и вода, противопожарни служба и др.) и от техническата инфраструктура (в т.ч. основните транспортни комуникации в района – пътища и мостове, ж.п. и автогари; електро- и газоразпределителни станции, и др.). За определените РЗПРН са изготвени карти на заплахата и риска от наводнения. Обхватът на наводненията е определен при максимални годишни водни количества при обезпеченост: 5%, 1% и 0,1% или повтаряемост веднъж на 20 г., 100 г. и 1000 г.те картите на заплахата от наводнения обхващат зони, които могат да бъдат наводнени при следните сценарии:

- наводнения с малка вероятност за настъпване, при които вероятният период за повторно настъпване е по-голям или равен на 1000 години, както и при непредвидими
- събития
- наводнения със средна вероятност за настъпване, при които вероятният период за повторно настъпване е по-голям или равен на 100 години
- наводнения с висока вероятност за настъпване, при които вероятният период за повторно настъпване е по-голям или равен на 20 години, където е целесъобразно.

Водите са един от основните компоненти на околната среда и те се засягат от изпълнението на различни икономически дейности, в т.ч. от транспортната инфраструктура. От друга страна самата инфраструктура е подложена на риск от наводнения. Транспортната инфраструктура е определена като един от основните активи и за нея са представени резултати от оценката на уязвимостта, отразени в на различните видове активи при наводнение с определена височина на заливане. Тези резултати са публикувани в Методика за оценка на заплахата и риска от наводнения, съгласно изискванията на Директива 2007/60/ЕС, Приложение Б: Функции на уязвимост на типови активи при наводнение с определена височина на заливаемост.

Проведените анализи и изготвените карти на РЗПРН съдържат информация за възможното влияние на наводненията върху транспортната инфраструктурата.

#### **Басейнова Дирекция Дунавски район**

Съгласно чл.146 г, ал.1 от ЗВ и със Заповед №88/21.08.2013 г. на Директора на БДУВДР са определени 26 (двадесет и шест, карти) РЗПРН (вкл. р. Дунав) представляващи райони с "висока" и "средна" степен на риск (Фигура 2.1.3.2.-1).

РЗПРН са разпределени по основни поречия както следва:

1. Реки западно от река Огоста - 1бр. (BG1\_APSFR\_WO\_051);



2. Река Огоста - 4 бр. (BG1\_APSFR\_OG\_011, BG1\_APSFR\_OG\_012, BG1\_APSFR\_OG\_061, BG1\_APSFR\_OG\_013);

3. Река Искър - 4 бр. (BG1\_APSFR\_IS\_011, BG1\_APSFR\_IS\_031, BG1\_APSFR\_IS\_041, BG1\_APSFR\_IS\_033);

4. Река Вит - 1 бр. (BG1\_APSFR\_VT\_011);

5. Река Осъм - 4 бр. (BG1\_APSFR\_OS\_011, BG1\_APSFR\_OS\_021, BG1\_APSFR\_OS\_031, BG1\_APSFR\_OS\_012);

6. Река Янтра - 8 бр. (BG1\_APSFR\_YN\_011, BG1\_APSFR\_YN\_021, BG1\_APSFR\_YN\_022, BG1\_APSFR\_YN\_023, BG1\_APSFR\_YN\_101, BG1\_APSFR\_YN\_031, BG1\_APSFR\_YN\_041, BG1\_APSFR\_YN\_061);

7. Река Русенски Лом - 3 бр. (BG1\_APSFR\_RL\_011, BG1\_APSFR\_RL\_012, BG1\_APSFR\_RL\_014);

8. Река Дунав - 1 бр. (BG1\_APSFR\_DU\_001).

Големите дунавски пристанища са разположени в РЗПРН в зони с висок риск от речни наводнения - РЗПРН BG1\_APSFR\_DU\_001. Следователно в тях инфраструктурата на комбинирания транспорт е в риск. Несъмнено този риск е отчетен при планиране на местоположението и са предприети мерки за неговото снижаване.

Дванадесет РЗПРН заплашват с висок и среден риск първокласни пътища на територията на БДДР.

Тринадесет РЗПРН с висок и среден риск от наводнения заплашват жп линии: BG1\_APSFR\_RL\_011, BG1\_APSFR\_OS\_011, BG1\_APSFR\_OS\_021, BG1\_APSFR\_OS\_031, BG1\_APSFR\_OS\_012, BG1\_APSFR\_YN\_011, BG1\_APSFR\_YN\_022, BG1\_APSFR\_IS\_011, BG1\_APSFR\_IS\_031, BG1\_APSFR\_IS\_041, BG1\_APSFR\_IS\_033, BG1\_APSFR\_OG\_061. При планирането на трасетата на комбинирания транспорт специално внимание трябва да се обърне на факта, че столицата София, заедно с инфраструктурата ѝ - пътища (първокласни, второкласни, включително изходът към АМ „Тракия“ е сериозно заплашена от наводнения. Друг град, който е сериозно застрашен от висок риск от наводнения е Добрич.



Фигура 2.1.3.2.-1 Райони със значителен потенциален риск от наводнения – БДДР, Източник: ПУРН 2016-2021 г. БДДР

### Райони със значителен потенциален риск от наводнения по чл. 146г от ЗВ в Дунавски район за басейново управление





### **Басейнова Дирекция Черноморски район**

За БДЧР са определени 45 РЗПРН с обща дължина 915 км. 34 от тях са с речни и 11 с морски наводнения (Фигура 2.1.3.2.-2).

Големите морски пристанища- Варна и Бургас са разположени в РЗПРН в зони с висок риск от морски наводнения. Следователно в тях инфраструктурата на комбинирания транспорт е в риск. Несъмнено този риск е отчетен при планиране на местоположението и са предприети мерки за неговото снижаване.

Автомогистрала „Хемус“ в участъка пътен възел Белокопитово – Варна е пресечена от териториите на две РЗПРН с висок риск: BG2\_APSFR\_PR\_01 и BG2\_APSFR\_PR\_04.

BG2\_APSFR\_PR\_04 и BG2\_APSFR\_PR\_07 (с висок риск) биха повлияли отрицателно на първокласни пътища на територията на БДЧР.

Железопътните трасета са в риск от наводнение в следните РЗПРН:

- Девня – Суворово - BG2\_APSFR\_PR\_02;
- Нови Пазар – Провадия - BG2\_APSFR\_PR\_04, BG2\_APSFR\_PR\_01;
- Търговище- Шумен - BG2\_APSFR\_KA\_04, BG2\_APSFR\_KA\_07.

Територията на БДЧР е от изключително значение за международния транспорт. Въздействията върху комбинирания транспорт на територията на БДЧР може да бъдат значителни – от забавяне на логистичния процес в по-честите случаи до пълно блокиране – в редки такива. Тук бедствията биха повлияли отрицателно основно върху международния автомобилен транспорт и корабоплаването.





**Фигура 2.1.3.2.-2 Райони със значителен потенциален риск от наводнения - БДЧР**  
Източник: ПУРН 2016-2021 г. БДЧР





### **Басейнова Дирекция Източнореломорски район**

За БДИБР са определени общо 31 РЗПРН. Пет от тях са разположени така, че в случай на възникване на кризисна бедствие могат отрицателно да повлияят на функционирането на инфраструктурната артерия Автомагистрала „Тракия“ (Фигура 2.1.3.2.-3). Това са РЗПРН с кодове BG3\_APSFR\_MA\_18 (средна вероятност за възникване на наводнения), BG3\_APSFR\_MA\_15 (средна и ниска вероятност), BG3\_APSFR\_MA\_10 (средна и ниска вероятност), BG3\_APSFR\_MA\_05 (средна и ниска вероятност), BG3\_APSFR\_TU\_03 (средна и висока вероятност). Върху функцията на Автомагистрала Марица биха могли да повлияят наводнения, засягащи РЗПРН BG3\_APSFR\_MA\_01 и BG3\_APSFR\_MA\_04, вероятността и в двата случая е средна и висока.

Тези два елемента от националната транспортна инфраструктура имат ключова роля, тъй като осъществяват връзката между източната и западна част на страната и международната връзка със съседна Турция, съответно осигуряват една от основните сухоземни транспортни връзки на Европа с Турция.

Влиянието на евентуални наводнения върху ЖП трасето в участъка от преди Пазарджик до Първомай, както и Пловдив - Чирпан също е значително (съответно РЗПРН BG3\_APSFR\_MA\_05 и BG3\_APSFR\_MA\_07 - средна и голяма вероятност за възникване на наводнения и BG3\_APSFR\_MA\_05 – средна и висока вероятност). Други РЗПРН, потенциално значими за железопътната инфраструктура са: BG3\_APSFR\_TU\_01 и 02 по жп линията Ямбол – Елхово- със средна и ниска вероятност за възникване на наводнения; BG3\_APSFR\_MA\_01 по линията Нова Загора- Раднево- средна и висока вероятност; по линията Димитровград – Кърджали BG3\_APSFR\_MA\_02, 03 – висока и средна вероятност.

Въздействията върху комбинирания транспорт на територията на БДИБР може да бъдат значителни – от забавяне на логистичния процес в по-честите случаи до пълно блокиране – в редки такива. Тук освен върху вътрешния транспорт, бедствията биха повлияли отрицателно и международния автомобилен транспорт на България и ЕС от и до Турция.



Фигура 2.1.3.2.-3 Райони със значителен потенциален риск от наводнения – БДИБР, Източник: ПУРН 2016-2021 г. БДИБР





### **Басейнова Дирекция Западнобеломорски район**

Определени са 14 бр. (Фигура 2.1.3.2.-4) РЗПРН както следва: в основен речен басейн Струма: 10 броя РЗПРН с обща дължина 531 км., от които 8 района с „висок” риск и 2 района със „среден” риск; в основен речен басейн Места: 4 броя РЗПРН с обща дължина 110 км., от които 2 района с „висок” риск и 2 района със „среден” риск. В основен басейна на р. Доспат не са определени РЗПРН.

Обобщеният анализ на риска за 14-те РЗПРН в ЗБР за БУ показва, че в резултат на установения значителен потенциален риск от наводнения по отделните категории са засегнати или има вероятност да бъдат засегнати: над 20000 жители в 24 населени места; над 160 броя пътища - магистрали, I и II клас, жп, мостове, летища, преносни мрежи и друга линейна инфраструктура с дължина над 45 км.

Железопътното трасе Кюстендил – София, София – Петрич и трасето на теснолинейката за Добринище попадат в обхвата на РЗПРН с висок и среден риск от наводнения, съответно: BG4000ASPFRST08; BG4000ASPFRST02 BG4000ASPFRST03 BG4000ASPFRST04 BG4000ASPFRST05 BG4000ASPFRST06 BG4000ASPFRST07; BG4000ASPFRME02, BG4000ASPFRME03.

Понастоящем за Западнобеломорски район е разработен проект на актуализирана предварителна оценка на риска от наводнения (ПОРН), с актуализирани предварителни РЗПРН.

#### **Обобщения:**

*Предвидените дейности по модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България обхващат РЗПРН - територии, които са със среден и висок риск от наводнения. Мярката включва следните терминали, които разполагат с необходимата механизация и обработват интермодални транспортни единици - Бургас запад, Порт България Уест, Бургас (Долно Езерово), Варна запад, Леспорт, Русе изток, Свищов – карго, Лом, Видин, Волюяк, Стара Загора, Димитровград и ИМТ Пловдив. Високият риск изисква специфични мерки при изпълнение на дейността за осигуряване на устойчивост и безопасо използване на инфраструктурата на комбинирания транспорт.*



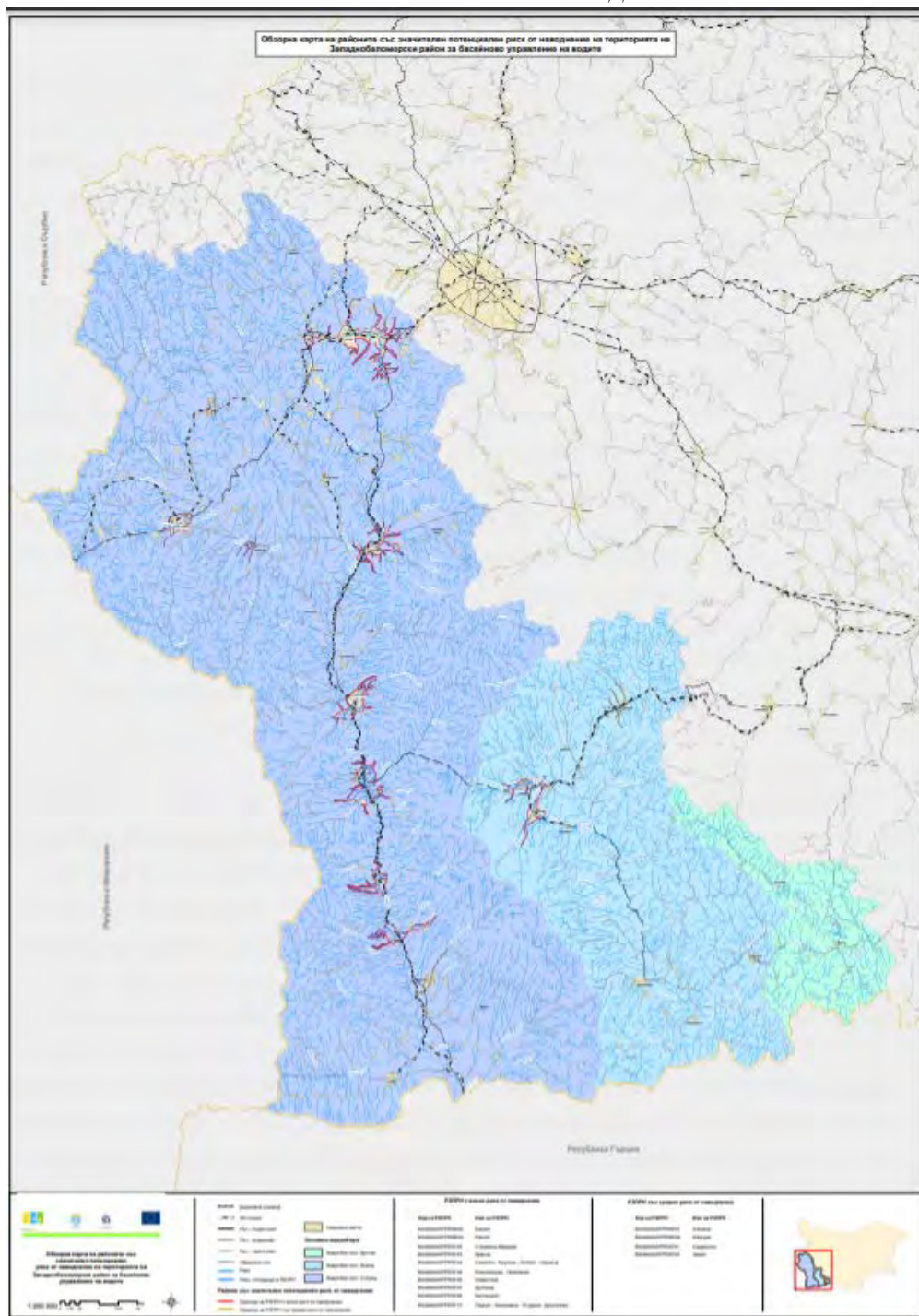
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
TRANСПОРТ И  
TRANСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

Фигура 2.1.3.2.-4 Райони със значителен потенциален риск от наводнения – БДЗБР  
Източник: ПУРН 2016-2021 г. БДЗБР





### 2.1.3.3 Състояние на подземните води

Оценка на състоянието на подземните води, съгласно нормативните изисквания на Рамковата директива за водите (РДВ) и Закона за водите (ЗВ), се изготвя веднъж на 6 години. Към момента е актуална изготвената оценка на състоянието на повърхностните и подземните води в ПУРБ 2016 - 2021 г. Ежегодно БД изготвят междинна оценка в изпълнение на чл.155 ал.1 т. 17 от ЗВ, но тази оценка не следва да се възприема като оценка на състоянието на повърхностните и подземните води по смисъла на РДВ и ЗВ. По тази причина в настоящия доклад са разгледани основно данните за състоянието на повърхностните води в ПУРБ 2016 - 2021 г. Допълнително са отразени данните от най-новите публикувани доклади за състоянието на водите на страниците на БД с цел ил/стриране на положителната тенденция в резултат от управлението на водите.

Програмите за мониторинг на подземните води се разработват в съответствие с изискванията на чл. 119, 169, 169б от Закона за водите, с цел събирането на подробна информация за оценка на количественото и химичното състояние на подземните водни тела във всеки район за басейново управление. Програмите за подземни води включват: - програма за количественото състояние на подземните водни тела; - програми за контролен и оперативен мониторинг на химичното състояние на подземните водни тела. В програмите се включват програми за мониторинг на зоните за защита на водите по чл.119а от Закона за водите.

Формирането, характера и подхранването на подземните води в България се обуславя от различните геоложки и физикогеографски фактори, като - релеф, климат, геоложки строеж, литоложки състав на скалите, тектонски структури, хидрология и хидрография.

В зависимост от средата, в която се формират подземните води, те се класифицират като порови, пукнатинни и карстови. На базата на геоложкия строеж на земната кора на територията на всяка БД са определени хоризонти подземни води. Хоризонтите може да са изолирани или да контактуват и обменят водни количества по между си. Всеки хоризонт се състои от подземни водни тела, които също може да контактуват и обменят води, както по между си, така и с повърхностните сухоземни екосистеми и влажни зони.

Подземните води са възобновяем ресурс. Те представляват съществена част от оттока на страната /28-32%/, като през сезона на маловодие са главен източник на подхранване на речната мрежа. Първостепенното им значение се определя и от факта, че те са основен източник на питейно-битово водоснабдяване на преобладаващия брой населени места. В много случаи използването на подземните води е технически, икономически и санитарно по-целесъобразно, отколкото на повърхностните води.

Съгласно втория ПУРБ (2016 – 2021 г.) в районите за басейново управление в България са обособени 169 подземни водни тела. От тях 50 на брой са в Дунавския район,



40 – в Черноморския район, 41 – в Източнобеломорския район и 38 - в Западнобеломорския район.

През периода 1995 – 2015 г. се наблюдава постепенно подобряване на качеството на подземните води за по-голяма част от показателите. Процентът на пунктове, в които средногодишните стойности надвишават стандартите за качество (СК) на подземните води, показва тенденции на намаляване за всички показатели. За показателите манган, общо желязо и сулфати се наблюдават значителни тенденции към понижаване на процента пунктове с превишения на СК, а при хлоридите понижението е слабо. При нитрати и фосфати не се наблюдават ясно изразени тенденции за 21 - годишния период. При определяне на трендове на изменение на нитратното съдържание в подземните води за двата четиригодишни периода 2008 – 2011 г. и 2012 – 2015 г. при водно ниво 15-30 m – преобладават пунктовете със слабо намаление на съдържанието на нитрати, а при най-дълбоките разкрити подземни води (с ниво > 30 m) – преобладава процентът на пунктовете със силно намаление. При карстовите извори най-висок е делът на пунктовете със слабо намаление, както и с липса на тенденция.

В изменението на дебита на изворите в периода 2006 – 2015 години са установени по-добре изразени тенденции на покачване в около 60% от наблюдаваните басейни с подземни води, в по-голямата си част разположени в Южна България. За същия годишен период в 31% от наблюдаваните басейни с подземни води, значителна част от които разположени в Северна България, бяха установени добре изразени тенденции на спадане на дебита. В изменението на нивата на подземните води в периода 2006 – 2015 години бяха установени добре изразени тенденции на покачване в 42% от наблюдаваните случаи. За същия годишен период в 42% от наблюдаваните случаи бяха установени добре изразени тенденции на спадане на водните нива.

Министърът на околната среда и водите утвърждава ежегодно със заповед годишни програми за мониторинг на повърхностни и подземни води. Според най-новите регламенти за мрежите за мониторинг на подземните води се състоят от пунктове за мониторинг на химичното състояние на подземните води, вкл. пунктове за мониторинг в зони за защита на водите предназначени за питейни нужди, както и пунктове за количествен мониторинг (измерване на водни нива в кладенци и дебита на извори).

Оценката на количественото състояние на подземните води се извършва от хидрогеоложките наблюдателни пунктове и станции, включени в месечния хидрометеорологичен бюлетин на НИМХ. Индикатори за количествено състояние на подземните води са измерените нива в сондажи, кладенци и дебита на извори.

Към периода на прилагане на вторите ПУРБ 163 бр. ПВТ са определени в добро количествено състояние, а 116 бр. са в добро химично състояние.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

*Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година*

---

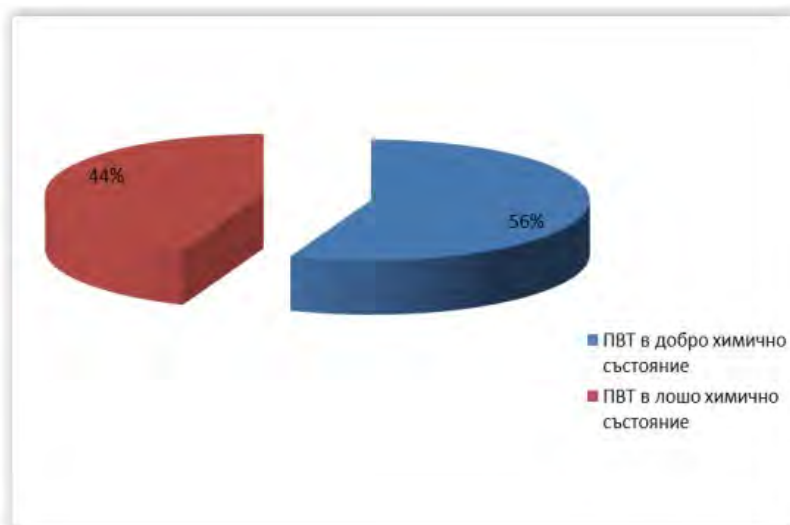
Определеният във вторите ПУРБ подход за оценката на риска показва, че общо за страната 34 бр. ПВТ, са в риск за непостигане на добро количествено състояние, а 80 бр. ПВТ са идентифицирани в риск за непостигане на добро химично състояние поради идентифицирано дифузно и/или точково замърсяване. Понастоящем се изпълняват дейности по серия от проекти, финансирани от Световна банка, чиято цел е натрупване на информация, която да се използва в изготвянето на ПУРБ 2022-2027 г. Една от задачите има за цел преочертване на границите на водните тела на национално ниво( за четирите БД) и се фокусира върху тези, които са класифицирани в „лошо състояние“ (качествено и / или количествено) или които са идентифицирани с риск да не постигнат „ добро състояние ”. Целта на услугата е да извърши нова оценка както на химичното състояние, така и на количественото състояние на тези води. Подробен анализ на данни се провежда за конкретни територии, например ПВТ в границите на Софийската котловина. В процеса на натрупване и анализ на информация за ПВТ за целите на третия цикъл на ПУРБ освен това се работи върху подобряване на мониторинговата мрежа за отчитане на количественото и химично състояние.

#### **Басейнова Дирекция Дунавски район**

Информация за състоянието на подземните води е подробно разписана в Раздел 4 от действащия ПУРБ. При анализа и оценката на химичното състояние на подземните води на територията на ДР на база наличната информация към момента са взети предвид влиянието на всички групи фактори на въздействие. Получените резултати от оценката на химичното състояние показват, че от 50 подземни водни тела (ПВТ) попадащи на територията на ДР: 22 тела са оценени в „лошо“ химично състояние ; 28 тела са оценени в „добро“ химично състояние (Фигура 2.1.3.3-1).

С най-голям дял са телата с установени повишени стойности на концентрациите над стандарта за качество за съдържание на нитрати – 14 ПВТ.





**Фигура 2.1.3.2-1** Резултати от оценката на химичното състояние на ПВТ в БДР.  
Източник: ПУРБ на БДР (2016 – 2021 г.)

В две тела са установени повишени стойности в концентрациите над стандарта за качество по показателя общ хром. Това са тела с код: BG1G0000QAL004 и BG1G0000QAL007. В тяло с код BG1G0000QAL004 се наблюдават и стойности на нитратите граничещи със стандарта за качество.

В две тела са установени отклонения от изискванията за добро състояние по показателите желязо и манган. В две тела са идентифицирани превишения над стандарта по показател манган. В две тела са установени повишени стойности на показателя желязо над стандарта за качество.

Резултатите сочат, че свободните разполагаеми количества са около 20 пъти по-големи от черпените водни количества (Таблица 2.1.3.3-2).

**Таблица 2.1.3.3-2** Оценка на количественото състояние чрез воден баланс.

| Оценка на водоземането от ПВТ | Черпени водни количества от ПВТ, л/сек | Свободни Разполагаеми ресурси на ПВТ, л/сек | Разполагаеми ресурси на ПВТ, л/сек |
|-------------------------------|--|---|------------------------------------|
|                               | 4795                                   | 73631                                       | 78225                              |

Източник: ПУРБ на БДР (2016 – 2021 г.)



Анализите показват, че най-голям дял от черпените води се пада на ПБВ за населението (Таблица 2.1.3.3-3), следвано от индустрията

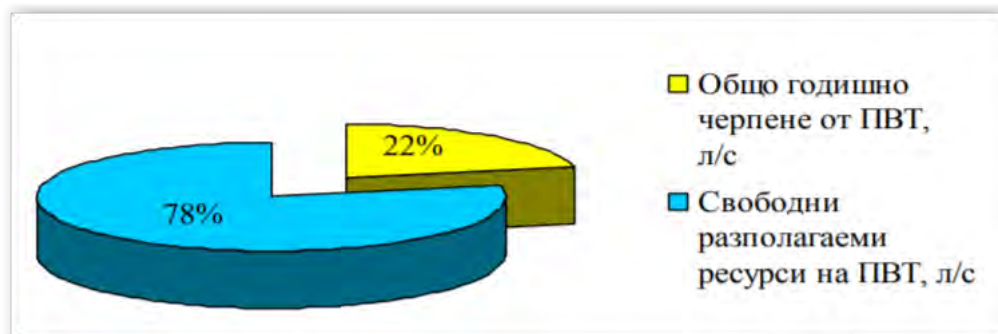
**Таблица 2.1.3.3-3** Разпределение на черпеното водно количество по движеща сила

| Черпени водни количества от ПБВ - общо, л/сек | (3.2.) За централно питейно-битово водоснабдяване на населението, л/сек | (3.1.) За селскостопански цели (напояване и животновъдство), л/сек | (3.3.) За индустриални цели, л/сек | (3.4.) За охлаждање или производство на енергия (без ВЕЦ), л/сек | (3.5) За аквакултури, л/сек | (3.6) За задоволяване на собствени потребности на гражданите (домакинствата), л/сек | (3.6.) Други, л/сек |
|---|---|--|------------------------------------|--|-----------------------------|---|---------------------|
| 4795  | 2900  | 148  | 522                                | 404  | 15                          | 386   | 420                 |

Обобщената информация от последния доклад (2018 – 2019 г.) за състоянието на подземните води сочи, че значими замърсители по отношение на химичното състояние на подземните води са : просмукване на замърсители при взаимодействие с повърхностните води; липсата на канализации и ПСОВ в населените места; интензивното земеделие; индустриални източници на замърсяване; действащи депа за твърди битови отпадъци, които не отговарят на изискванията на Наредба 6 /27.08.2013 г. за условията и изискванията за изграждане и експлоатация на депа и на други съоръжения и инсталации за оползотворяване и обезвреждане на отпадъци; нерегламентирани сметища и минна дейност.

### Басейнова Дирекция Черноморски район

В Раздел 4 на действащия ПУРБ са отразени резултати от анализа на количественото състояние на подземните води. От 40 ПБВ 38 са в добро количествено състояние (**Фигура 2.1.3.3-2**) - няма превишение на общото годишно черпене над определените разполагаеми ресурси. и не е установена тенденция към понижаване на водните нива. В две ПБВ е установена тенденция към понижаване на водните нива и промяна на посоката на потока - установена е морска интрузия.



**Фигура 2.1.3.3-2** Оценка на количественото състояние чрез воден баланс

Източник: ПУРБ на БДЧР (2016 – 2021 г.)

Установени са два участъка на морска интрузия: участък "12 бр. сондажи, гр. Обзор, с водоползвател "Одесос-570" ЕООД и участък "Прибрежна част Граничар-Дуранкулак-Ваклино-Крапец-Езерец-Шабла и Тюленово".

Източниците на замърсяване са предимно дифузни. Интензивното земеделие с използване на неорганични азотни и фосфорни торове може да доведе до замърсяване на подземните води. Внасянето на по-големи количества торове, необходими за развитието на културите, както и неправилното им съхранение и употреба, причинява замърсяване с нитрати и фосфати на почвата и чрез просмукване през почвения слой замърсителите проникват в подземните води. Възможни емитирани замърсители към подземните води са азот и фосфор. Възможни емитирани замърсители към подземните води от инфраструктура без канализация са: амониеви йони, нитрати, нитрити, фосфати.

Голяма част от дъждовната вода в градските райони се пада на пътища, тротоари, алеи, паркинги и други непромокаеми повърхности. По-голямата част от тази вода или се стича в местните реки и потоци, чрез дренажна мрежа или намира своя път към по-пропускливи области, където тя прониква през почвата и подхранва подземните води. Тези повърхностни води включват замърсители като пясъчинки, бактерии от животински произход, перилни препарати, *масла от двигатели, горива, обезопасяването със сол по пътищата в зимните месеци*, въпреки че произхода и състава на тези потенциални замърсители могат да варират в зависимост от обхвата на дейности извършвани в тези области. Възможни емитирани замърсители към подземните води са: нефтопродукти, органични замърсители и др. 4. Установено е превишение на Mn в ПВТ в Черноморски РБУ.

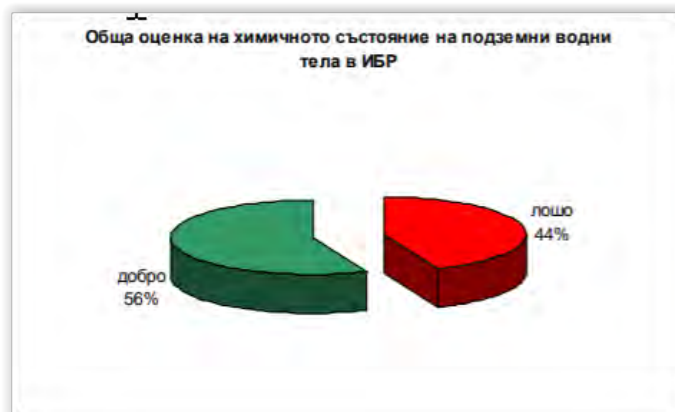
Резултатите от направената оценка на състоянието на подземните води по водни тела с данни от проведения мониторинг през 2019 г. доказват, че в лошо състояние са общо 21 водни тела (52,5% от ВТ на територията на БДЧР), а в добро състояние са 19 водни тела (47,5%).



Повишеното съдържание на замърсители в подземните води се дължи предимно на: дифузни източници: инфраструктура без канализации, земеделски земи, обработваеми, смесени земеделски площи, животновъдни ферми; точкови източници: зауствания на отпадъчни води (ГПСОВ, инсталации и съоръжения за категориите промишлени дейности попадащи в Приложение №4 към Закона за опазване на околната среда (ЗООС) с комплексно разрешително, ферми, складове и др. селскостопански обекти, ББ кубове. В установените райони с морска интрузия се наблюдава трайно наличие на повишено съдържание на хлориди, сулфати, ел проводимост и натрий. Те по площ не надвишава 20 % от разкритата площ на ПВТ. Морската интрузия е ограничена и във други пунктове в радиус от 2,0 км в ПВТ не е установено превишение над СК на показателите: електропроводимост, хлорни йони, сулфати и съответно разпространение.

### Басейнова Дирекция Източнореломорски район

По данни от Раздел 4 на ПУРБ на БДИБР (2016 – 2021 г.) в лошо химично състояние са 18 броя ПВТ, като основните замърсители са следните: желязо, нитрати, фосфати, магнезий, хлориди, манган, амониеви йони, калций, твърдост (обща), сулфати, натрий, перманганатна окисляемост (Фигура 2.1.3.3-3).



**Фигура 2.1.3.3-3** Обща оценка на химичното състояние на подземни водни тела в ИБР.  
Източник: ПУРБ на БДИБР (2016 – 2021 г.)

### Басейнова Дирекция Западнореломорски район

Раздел 4 от ПУРБ на БДЗБР съдържа изчерпателна информация за оценката на състоянието на водите. Оценката на химичното състояние на ПВТ за ПУРБ (2010 - 2015 г.) е извършена, като са разгледани резултатите от измерванията на основни физикохимични замърсители, специфични замърсители и приоритетни вещества, заложиени в програмите за мониторинг. При оценката на химичното състояние на определените в ПУРБ (2010 - 2015 г.) 39 бр. ПВТ, не са установени такива в лошо химично състояние.



За подземните водни тела в ЗБР за БУ е налична в таблица №1.3.2.а. на Раздел 1 на ПУРБ на ЗБР (2016-2021).

Резултатите от анализа на оценката на съотношението експлоатационни ресурси/водоземане показват, че нито едно подземно водно тяло не е в лошо количествено състояние.

По тест „Воден баланс“ са определени в лошо количествено състояние 4 бр. ПВТ, за които в един или няколко пункта от националната мрежа на НИМХ за мониторинг на количественото състояние на ПВТ е установено въздействие и тенденция към понижаване на водните нива в периода 2010 - 2013 г. За нито едно ПВТ общото годишно черпене на подземни води не превишава разполагаемите му ресурси. По тест „Поток на повърхностни води“ няма ПВТ определени в лошо количествено състояние. За нито едно от 8-те ПВТ в териториалния обхват на ЗБР с идентифицирана хидравлична връзка с повърхностни водни тела, сумарните привлекаеми количества не превишават 50 % от допустимото за черпене водно количество в рамките на водосбора на повърхностното водно тяло. По тест „Сухоземни екосистеми, зависими от подземни води“ са определени в лошо количествено състояние 2 бр. ПВТ, като оценката е извършена само на база оценката на природозащитния статус (ПрС) на екосистемата.

Данните от последния доклад за състоянието на подземните води на БДЗБР сочат, е при извършената оценка 30 ПВТ са определени в добро химично състояние, а в лошо състояние - 11 ПВТ, като за отделните водни тела са посочени показателите с констатирани отклонения. За 7 ПВТ са регистрирани превишения на СК п показател нитрати, за 2- по показател сулфати, 1- желязо, 1- арсен, фосфати- 3, манган- 4, обща алфа-активност 2, уран БДЗБР.

На база на извършените анализи на резултатите от мониторинг и последващата оценка на състоянието на подземните води в Западнобеломорски район за изминалата 2019 г., са направени следните изводи:

- Налице е запазване и потвърждаване, както и през 2018г., на лошо химично състояние на 4 ПВТ. За две от тях за оценка е в резултат на установени превишения на Стандарт за качество на околната среда (СКОС)/Праг на замърсяване (ПЗ) за подземни води за замърсителя нитрати. Посочените две подземни водни тела са включени в Регистъра на нитратно-уязвимите зони в Раздел 3 на ПУРБ на ЗБР (2016-2021); за 1 - поради установени превишения на СКОС/ПЗ за подземни води по показателите електропроводимост, сулфати и арсен; за 1 - поради установени превишения на СКОС/ПЗ за подземни води по показателите сулфати, желязо, манган, калций, амониев йон;

- За разлика от 2018г., в лошо химично състояние е оценено 1 ПВТ, поради установени отклонения от СКОС/ПЗ за подземни води по показателите манган, сулфати, желязо, нитрати перманганатна окисляемост, калций, активна реакция



- В добро химично състояние е оценено подземно едно водно тяло поради липса на отклонения от СКОС/ПЗ от СК/ПЗ за подземни води. През 2018 г. цитираното водно тяло е било оценено в лошо химично състояние, поради установени превишения на допустимите стойности на показателите нитрати, ортофосфати, желязо, сулфати, арсен, никел, олово в пунктове за контролен и собствен мониторинг.

- Останалите 32 бр. подземни водни тела са запазили доброто си химично състояние от 2018 г.

От анализа на данните за периода 2009 г. – 2018 г. за измерени водни нива в кладенци и измерени дебита на извори – преобладават добре изразени положителни тенденции на покачване, както в дебита на изворите (54%), така и в нивата на кладенците (48%) от всички наблюдавани пунктове.

Отрицателни тенденциите на спадане на дебита на изворите и спадане на нивата на кладенците са установени в 37 % от изворите и в 38 % от кладенците.

Без добре изразени тенденции на изменение (в състояние на относителна устойчивост) е бил дебитът на изворите в около 9% от наблюдаваните извори и нивата на подземните води в 14% от наблюдаваните кладенци.

### **Обобщения:**

*От представените данни може да се направи извода, че до момента няма данни, които да сочат, че комбинираният транспорт оказва значително пряко влияние върху състоянието на подземните води на територията на страната.*

#### **2.1.3.4 Състояние на зоните за защита на водите и санитарно-охранителните зони**

Към компонент води на околната среда за целите на ПУРБ се включват и зоните за защита на водите съгласно чл. 119а. ал. 1 от ЗВ. както и санитарно-охранителни зони (СОЗ) съгласно чл. 119, ал. 4. т. 2 от ЗВ. Съгласно ЗВ зоните за защита на водите се определят и актуализират на всеки шест години. За всеки вид зони се води регистър, който включва и карти, на които е посочено местоположението им и основанието, съгласно което са обявени като такива. В настоящия доклад е използвана информацията за ЗЗВ от ПУРБ (2016-2021).

#### **Зони за защита на водите**

Регистрите на БД са изготвени съгласно глава X, Раздел VI, чл. 157, т. 3 от ЗВ и включват всички води, използвани за питейни нужди, защитени територии и територии, изискващи специална защита по силата на българското и европейското законодателство. Съгласно разпоредбите на чл. 6 от Рамковата директива на водите се изисква от държавите членки на ЕС да осигурят изготвянето на регистри за всички зони за защита на водите в



границите на всеки отделен район за басейново управление, които се преразглеждат и актуализират на всеки 6 години.

Зоните за защита на водите, съгласно чл. 119а, ал. 1 от Закона за водите, са регламентирани по следния начин:

- Зони за защита на водите предназначени за питейно – битово водоснабдяване от повърхностни и подземни води по чл. 119а, ал. 1 от ЗВ;

- Зони за защита с води за къпане водите, които са открити водни площи, използвани масово от хората за къпане – море, язовири, реки, езера, съгласно изискванията на чл. 135, ал. 1 от ЗВ, Директива 2006/7/ЕО и Наредба № 5 за управление на качеството на водите за къпане;

- Зони, в които водите са **чувствителни към биогенни елементи**, включващи чувствителни и уязвими зони - Чувствителните и уязвими зони са територии, обявени за защитени, тъй като водните тела в тези зони са чувствителни към влиянието на хранителни съставки- биогенни елементи (основно азот и фосфор) във водата. Чувствителните зони включват:

- **Нитратно уязвими зони** - териториите, определени за защита на повърхностните и подземните водни тела от замърсяване на водите, причинено или предизвикано от нитрати от земеделски източници. Определят се в съответствие с изискванията на Директива 91/676/ЕЕС относно защита на водите от замърсяване с нитрати от земеделски източници. Съгласно Наредба № 2 за опазване на водите от замърсяване с нитрати от земеделски източници (ДВ, бр.87/ 2000 г.), със Заповед №РД-146/25.02.2015 г. на Министъра на околната среда и водите, са определени: → водите, които са замърсени, и водите, които са застрашени от замърсяване (съдържание на нитрати с концентрация, по-голяма от 50 милиграма на литър), отчитайки физико-химичните и природните характеристики на водите и почвите; → уязвими зони - тези райони в страната, в които чрез просмукване или оттичане, водите се замърсяват или могат да бъдат замърсени с нитрати от земеделски източници и които допринасят за замърсяването. Определянето на водите, които са замърсени или са застрашени от замърсяване с нитрати се извършва въз основа на наличните данни в БД, както и от информация, предоставена от МЗХ. Със Заповед № РД-635/13.08.2013г. на Министъра на ОСВ е утвърдена програма за мониторинг на нитратите в подземните и повърхностните води, попадащи в територии определени като нитратно уязвимите зони.
- Понятието "**чувствителни зони**" е термин, характеризиращ водоприемника, който се намира или има риск да достигне състояние на евтрофикация - обогатяване с биогенните елементи азот и фосфор. За предотвратяване на допълнителна евтрофикация и подобряване на състоянието на водоприемник, който е обявен за



чувствителна зона, отпадъчните води от всички агломерации с над 10 000 еквивалентни жители, които се заустват в него следва да бъдат предмет на допълнително пречистване с цел отстраняване на биогенните елементи азот и фосфор до определените в разрешителното за заустване индивидуални емисионни ограничения. По този начин водоприемникът се предпазва от допълнителна еутрофикация и се цели подобряване в неговото състояние, в съответствие с Наредба №6/09.11.2000г. за емисионни норми за допустимо съдържание на вредни и опасни вещества в отпадъчните води, зауствани във водни обекти. В Република България чувствителните зони са определени със Заповед № РД970/28.07.2003г. на Министъра на околната среда и водите;

- Зони за опазване на стопански ценни видове риби и други водни организми, съгласно чл. 119а, ал.1, т.4 от Закона за водите и Наредба № 4/20.10.2000 г. на МОСВ: Управлението, наблюдението и контролът върху рибарството, аквакултурите и търговията с риба и други водни организми се извършват от Изпълнителната агенция по рибарство и аквакултури (ИАРА). Със заповед на Министъра на земеделието и храните, всяка година се забранява риболова на определени и съгласувани с Министерството на околната среда и водите рибностопански обекти, тъй като е необходимо опазване на биологичното разнообразие и създаване на благоприятни условия за естествено възпроизводство на популациите от риба и други водни организми. При определяне на зоните в крайбрежни морски води, осигуряващи или имащи възможност да осигурят условия за живот и възпроизводство на черупкови организми, са изключени зоните за къпане, зоните на заустване на непречистени отпадъчни води, местата на вливане на по-големите реки, районите с пристанищни съоръжения, защитените акватории, фарватерите и морските полигони;

- Защитени 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.

Раздел 3 от ПУРБ (2016-2021) на 4-те БД съдържа данни за **зоните за защита на водите**, създадени с цел опазване качеството на водите и предотвратяване влошаването му. В Раздел 4 са представени данни за оценките на ЗЗВ.

Съгласно чл. 116, ал. 2, т. 3 от Закона за водите, всички води и водни обекти се опазват от изтощаване, замърсяване и увреждане с цел поддържане на необходимото количество и качество на водите и здравословна околна среда, съхраняване на екосистемите, запазване на ландшафта и предотвратяване на стопански щети, като за постигане на тези цели се определят зони за защита на водите.





### **Басейнова Дирекция Дунавски район**

В следствие на извършената актуализация на регистъра на зоните за защита на повърхностни води, предназначени за ПБВ, в ПУРБ 2016 - 2021г са определени 72 броя зони. След направената оценка е установено, че в добро състояние са 71 /седемдесет и една/ от всичките 72 зони за защита на повърхностни води, предназначени за ПБВ.

Обновеният регистър на ЗЗВ на подземни води съдържа всичките 50 на брой подземни водни тела са определени като зони, в изпълнение на чл. 119 от ЗВ. Двадесет и осем от тях са оценени в добро състояние, а останалите 22 – в лошо.

На територията на ДРБУ има определена една зона за къпане.

Според данните в ПУРБ (201-2012) 56 % от територията на ДРБУ е включена в нитратно уязвима зона.

Според определените чувствителни зони в ДРБУ, само водоприемниците в поречие Дунавски Добруджански реки попадат в нормална зона (17% от общата площ на ДРБУ), а всички останали водоприемници са определени като чувствителни зони (83 %).

В ДРБУ са определени 39 броя зони за опазване на стопански ценни видове риби и други водни организми. В тези определени зони, предмет на опазване са видовете, включени в списък на стопански ценни видове риби и други водни организми.

Защитените зони от Националната екологична мрежа Натура 2000 за опазване на типовете природни местообитания и местообитания на видовете растения и животни (без птици) –на територията на ДРБУ са 98 броя, а тези за за опазване на местообитания на птици – 50 броя. В ДРБУ са определени 190 броя защитени територии (ЗТ) обявени по ЗТГ, в които поддържането или подобряването на състоянието на водите е важен фактор за тяхното опазване.

На територията на ДРБУ има определена една зона за къпане с име „Язовир Пчелина 2” и код BG3242661710017001, която се запазва и при актуализацията на регистъра на тези зони (представена е на Карта № 3.2.1 от Приложенията на Раздел 3 на ПУРБ на БДДР (2016 – 2021 г). Зоната попада в контролираната от РЗИ - Разград територия и е разположена в почивна зона Пчелина югозападно от гр. Разград.

### **Басейнова Дирекция Черноморски район**

В Черноморски район за басейново управление са определени 3 броя самостоятелни питейни повърхностни водни тела, съгласно Приложение XI на РДВ 2000/60/ЕС и в съответствие с националния подход "Определяне/ Актуализация на границите на повърхностни водни тела“.

Съгласно чл. 119а, ал.2 от Закона за водите са идентифицирани 31 бр. подземни тела, които отговарят на критериите, съгласно Закона за водите и са определени като води, предназначени за човешка консумация.

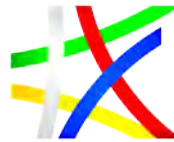


В обхвата на Черноморски район за басейново управление, към 2014г. са определени 90 бр. зони за къпане, попадащи в крайбрежните води. Те са разпределени по област както следва – Добрич: 20 броя, Варна: 23 броя, Бургас: 47 броя. На територията на ЧРБУ от 90 зони за къпане, разположени по Черноморското крайбрежие, 65 са категоризирани с отлично качество на водите, 17 от зоните са с добро качество, със задоволително качество са водите в 5 зони, а с лошо качество - в 3 зони за защита. В Програмата от мерки към ПУРБ (2010 – 2015 г.) са заложили 7 бр. мерки, свързани с премахване на заустването на отпадъчни води извън зоните за къпане и зоните за съществуващо и перспективно ползване.

Чувствителните зони за Черноморския район за басейново управление са както следва: Черно море, от границата при с. Дуранкулак до границата при с. Резово и всички водни обекти във водосбора на Черно море.

В Закона за рибарството и аквакултури, е регламентирано за стопански риболов да се използва българският участък на р. Дунав и Черно море. В рамките на втори ПУРБ за Черноморски район за басейново управление, зони за естествено обитаване от рибни видове са актуализирани на база - утвърден Списък на Зоните за опазване на стопански ценни видове риба и други водни организми от Министъра на околната среда водите, съгласно Заповед №РД 09-98/26.02.2016 г. на Министъра на земеделието и храните и съгласно Закона за рибарство и аквакултури. Предвид, че с разработената класификационна система за оценка на екологичното състояние по БЕК риби, както и на подкрепящите ФХЕК, на практика се определят условията, характеризиращи средата, подходяща за естествено обитаване на риби, се приема, че водните тела в отлично, добро и умерено екологично състояние осигуряват условия за естествено обитаване на рибни видове. Тези тела са 148 бр. от общо 188 водни тела на територията на ЧРБУ, от които 5 в отлично, 70 в добро, и 73 в умерено състояние.

Според данните в ПУРБ (2016 г. – 2021г.), на територията на Черноморски район за басейново управление, екосистемите, в които водата е основният фактор, от който зависят екологичните условия и свързаните с тях животни и растения - **влажни зони са 7 бр.** Това са Дуранкулашко езеро, Шабленско езеро, Комплекс Поморие (Поморийското езеро и устието на р. Ахелой), Атанасовско езеро, Езеро Вая, Пода (Защитена местност Пода и залива Форос), Комплекс Ропотамо. Зоните за защита на природните местообитания и на дивата флора и фауна, съгласно Директива 92/43/ЕИО (за птиците) са 55 бр., като 18 броя са защитени зони по Директива за местообитанията 92/40/ЕИО. За 34 ЗЗВ, определени за опазване на биологични видове и природни местообитания, за които подържането и опазването на водите е важен фактор, не се извършва оценка на състоянието. За останалите 122 бр., има извършена оценка на 82 бр., като 28 от тях са в благоприятно състояние, 14 бр. в неблагоприятно-незадоволително състояние, 40 бр. в неблагоприятно-лошо състояние, за останалите 20 бр. няма данни.



В обхвата на Черноморски район за басейново управление, към 2014 г. са определени 90 бр. зони за къпане, попадащи в крайбрежните води. Ежегодно преди началото на курортния сезон се провеждат процедури по съгласуване на предложените от кметовете на общини или областните управители зони за къпане, съгласно условията на чл. 24, ал.2 от Наредба №5/30.05.2008г. на МЗ и МОСВ за управление качеството на водите за къпане (ДВ, бр.53/2008г.). На територията на ЧРБУ от 90 зони за къпане, разположени по Черноморското крайбрежие, 65 са категоризирани с отлично качество на водите, 17 от зоните са с добро качество, със задоволително качество са водите в 5 зони, а с лошо качество - в 3 зони за защита.

### **Басейнова Дирекция Източнобеломорски район**

За ИБР данните от провеждания мониторинг на питейните води показват отклонения в 19 зони за защита на водите по следните показатели: микробиологични (ентерококи, колиформи, *Escherichia coli*, Colony count 22°C), цвят, мътност, активна реакция рН и манган Мп. По тази причина състоянието на зоните за защита по Директивата за питейните води в тези 19 зони е определено като по-лошо от добро. Регистрираните отклонения в питейните води по посочените показатели са пряко свързани със състоянието на водопроводната мрежа и пречистването на питейните води. Резултатите от оценката показват подобрене на състоянието в сравнение с първия ПУРБ - както на водните тела (92% в добро състояние и 8% в неизвестно) така и в категорията на водоизточниците (95% в категория А1/А2 и 5% с неопределена). Доминират водизточниците в категория А2 – 86 ПБВ (88%), а водоизточниците в категория А1 са 7 бр. (7%).

Всички ПВТ на територията на Източнобеломорски район са определени като зони за защита на подземните води, предназначени за питейно-битово водоснабдяване. В 13 бр. зони за защита на подземни води, предназначени за питейно-битово водоснабдяване се наблюдават средно годишни концентрации над СКОС (максимална стойност от Приложение № 1 към чл. 3, т. 2 на Наредба № 9 от 16.03.2001 г. за качеството на водата, предназначена за питейно-битови цели) и прагови стойности на определени наблюдавани показатели. Общо те са: нитрати, фосфати, магнезий, хлориди, желязо, манган, амониеви йони, калций, твърдост (обща), сулфати, натрий.

В 1 пункт, включен в Програмата за мониторинг на нитрати в повърхностни води и еутрофикация на повърхностни води за периода 2013-2014 г. са установени пет еднократни превишавания на нормата от 50мг/л нитрати, но средногодишната стойност е под тази граница. В 4 от пунктовете, включени в Програмата за оперативен мониторинг са установени еднократни превишавания на нормата от 50мг/л нитрати.

Резултатите от оценката на пунктовете за подземни води и на подземни водни тела по отношение на съдържанието на нитрати през 2014 година показват следното: в 14 мониторингови пункта от националната мониторингова мрежа (в 10 бр. подземни водни



тела) се фиксират средногодишни съдържания на нитрати над 50 mg/l – от 1 до близо 10 пъти превишение; Пв 2 мониторингови пункта (в 2 бр. подземни водни тела) от мрежата за собствен мониторинг се фиксират съдържания на нитрати над 50 mg/l.

По данни от проведения мониторинг през 2014 г. и на предходните три сезона в учредените зони за къпане в акваторията на яз.Кърджали и яз.Студен кладенец не са констатирани отклонения от определените стандарти и състоянието е определено като „отлично“.

За 46 ЗЗВ,определени за опазване на биологични видове и природни местообитания, за които подържането и опазването на водите е важен фактор, не се извършва оценка на състоянието. За останалите 99 бр. има извършена оценка на 62 бр., като 8 от тях са в благоприятно състояние, 36 - в неблагоприятно-незадоволително състояние, 18 - в неблагоприятно-лошо състояние и за 37 няма данни.

На територията на Източнобеломорски район има определени 3 такива зони за къпане, разположени на два язовира – повърхностни водни тела от категория „езеро“ (Таблица 2.1.3.4-1).

**Таблица 2.1.3.4-1** Води за къпане, определени по силата на Директива за водите за къпане (76:160/ЕЕС) и Наредба №-11

| № | Код на зоната      | Име на зоната        | Населено място | Код на водното тяло | Име на водното тяло |
|---|--------------------|----------------------|----------------|---------------------|---------------------|
| 1 | BG4251606567009001 | яз. Кърджали Плаж 1  | с. Брош        | BG3AR570L021        | яз.Кърджали         |
| 2 | BG4251615000009002 | яз. Кърджали Плаж 2  | с. Главатарци  | BG3AR570L021        | яз.Кърджали         |
| 3 | BG4251615268009003 | яз. Студен кладенец" | с. Гняздово    | BG3AR350L010        | яз.Студен кладенец  |

### Басейнова Дирекция Западнобеломорски район

В ЗБРУ са определени 63 броя повърхностни питейни тела, представляващи зони за защита. От тях 60 бр. са повърхностни водни тела категория „река“ и 3 бр. са повърхностни водни тела категория „езеро“. Определените ЗЗВ по чл. 119а, ал. 1 от Закона за водите в Западнобеломорски район за басейново управление са разгледани в Раздел 3 на ПУРБ на ЗБР (2016-2021). Актуализация на регистъра на уязвимите зони на БДЗБР е извършена въз основа на Заповед № РД-146/25.02.2015 г, на Министъра на ОСВ за обявяване на нитратно уязвимите зони. Към настоящия момент е в сила нова Заповед №РД-660/28.08,2019 г., на Министъра на околната среда и водите за определяне на уязвими зони за опазване иа водите от замърсяване от нитрати от земеделски източници. Към момента на разработване на ПУРБ на ЗБР (2016-2021) е в сила Заповед №РД- 970/28.07.2003 г. на Министъра на околната среда



и водите, с която в териториалния обхват на Западнобеломорски район за басейново управление за чувствителни зони са определени 9 участъка от повърхностни водни тела, всичките в поречието на р. Струма. В Приложение 3.3.2.a е представен регистър на чувствителните зони в ЗБР. Актуализираните регистри на определените зони за защита на водите в ЗБР са представени в приложенията към Раздел 3 на ПУРБ (2016-2021 г.), публикувани на интернет страницата на БД ЗБР. [www.wabd.bg](http://www.wabd.bg).

Като зони за защита на подземни води, предназначени за ПБВ са идентифицирани 32 броя подземни водни тела от всички 39 подземни водни тела в териториалния обхват на Западнобеломорски район. Само 7 броя тела не са използвани за питейни цели. При актуализацията на регистъра на зоните за защита на подземни води, предназначени за питейно-битово водоснабдяване, от всичките 38 на брой актуализирани подземни водни тела, 34 броя отговарят на критериите на чл. 119, ал.1, т. 1 и т. 2 от ЗВ и са определени като води за водочерпене за човешка консумация.

В БДЗБР според ПУРБ (2016 – 2021) няма определени зони за къпане в териториалния обхват на ЗБРУ. Не са определени зони за отдих и/или водни спортове.

В ЗБРУ са определени 2 броя подземни водни тела, които са замърсени или са застрашени от замърсяване с нитрати от земеделски източници - BG4000000Q001 – Порови води в Кватернер Струмешница и BG4000000N011 - Порови води в Неоген Струмешница, и 1 брой повърхностно водно тяло - BG4ST400R1072 - р. Струмешница от българо-македонската граница до вливане в р. Струма. Като чувствителни зони са определени 9 участъка от повърхностни водни тела, всичките в поречието на р. Струма.

В Списък на стопански ценни видове риби и други водни организми за териториалния обхват на ЗБР няма определени стопански ценни видове риби и други водни организми, респективно не са обявени зони за защитата им.

Защитените зони, обявени за опазване на местообитания и биологични видове, в които поддържането или подобряването на състоянието на водите е важен фактор за тяхното опазване са 44 броя за втория планов период. Двадесет и пет са зоните Natura 2000 по Директива за местообитанията и 19 по Директива за птиците. В настоящия момент в териториалния обхват на БДЗБР по смисъла на Закона за защитените територии (ЗЗТ) попадат 96 броя защитени територии. От тях 83 броя са зони за защита, в които поддържането или подобряването на състоянието на водите е важен фактор за тяхното опазване, разпределени както следва: 2 национални парка, 3 природни парка, 12 резервата, 4 поддържани резервата, 21 природни забележителности и 41 защитени местности.

Направената оценка на състоянието на зоните за защита за води, предназначени за питейно-битово водоснабдяване показва следното: в добро състояние са оценени всички 63 зони за защита на повърхностни води, предназначени за ПБВ; в недостигащо добро състояние - няма оценени зони за защита на повърхностни води, предназначени за ПБВ.



Направената оценка показва, че всички 34 бр. зони за защита на подземни води, предназначени за ПБВ са оценени в добро състояние. Съгласно Заповед № РД-146/25.02.2015 г. на Министъра на околната среда и водите за Западноромански район за басейново управление са определени 2 броя подземни водни тела, които са замърсени или са застрашени от замърсяване с нитрати от земеделски източници - BG4G000000Q001 – Порови води в квартал - Струмешница и BG4G000000N011 – Порови води в неоген - Струмешница. Резултатите от оценката на състоянието на подземните водни тела попадащи в нитратно уязвимата зона, показват превишения на концентрацията на нитрати в подземните води над определените за тях прагови стойности.

### Санитарно-охранителни зони

Регистърът на зоните за защита на водите, ползвани за питейно-битово водоснабдяване, включва списък на водните тела, съоръженията за добив на вода и санитарно-охранителните зони, учредени около водоизточниците. Санитарно-охранителните зони се определят съгласно чл. 119, ал.3, т. 2 от Закона за водите и Наредба №3 от 16.10.2000г. за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на Санитарно-охранителни зони (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 водоземни съоръжения на повърхностни и подземни водни тела, във връзка със запазване качеството и количеството на водите, използвани за питейно-битово водоснабдяване. Една от задачите на ПУРБ е чрез използването на зони за защита на питейните води, да регламентира дейностите, които могат да се извършват в пояси I, II и III на СОЗ, като по този начин гарантира, че дейностите няма да доведат до негативни последствия за водоизточника (намаляване на количеството или влошаване на качеството на добиваната вода). Санитарно - охранителните зони (СОЗ) са защитени зони около сондажите, кладенците, дренажите и изворите, в които земеделските, техническите и инженерните дейности създават условия за влияние върху количествата и качествата на водите постъпващи във водоземните съоръжения. Санитарно охранителни зони около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците за минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни цели, се учредяват с цел опазването на водите и водните обекти от замърсяване и увреждане.

В БДДР, съгласно регистъра на учредените СОЗ, актуален към 31.10.2020 г. са включени 579 СОЗ.

Регистърът на издадените заповеди за СОЗ на БДЧР по чл. 119, ал. 4, т. 2 от ЗВ, актуален към 31.10.2020 г. съдържа 329 СОЗ. Шест от тях са с прекратени заповеди за СОЗ, поради изтичане срока на разрешителните и 8 са преминали към БДДР.



Само за 2020 г. в Регистъра на издадените заповеди за СОЗ на **БДИБР** по чл. 119, ал. 4, т. 2 от ЗВ са включени 10 нови СОЗ.

В Регистъра на издадените заповеди за СОЗ на **БДЗБР** по чл. 119, ал. 4, т. 2 от ЗВ са включени 342 СОЗ.

#### **Обобщения:**

*От посочените данни за състоянието на водите може да се направи извод, че транспорта и неговата инфраструктура не са сред източниците на значимо въздействие върху повърхностните, подземните води, ЗЗВ. По отношение на риска от наводнения, развитието на транспортната инфраструктура по-скоро би имало положително влияние върху РЗПРН.*

#### **2.1.4 Състояние на земните недра**

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.

България попада върху 3 морфотектонски единици от първи порядък:

- Мизийска епиплатформена равнина,
- Балканидна младонагънатата епигеосинклинална зона;
- Тракийски (Македоно-Родопски) срединен планински масив.

Релефът на всяка от тях се определя от историко-геоложко развитие на територията.

Сложният строеж и голямо разнообразие на инженерно-геоложките условия в страната се определя от разнообразния петрографският състав на скалите и претърпените от тях промени в периода на формиране.

Съгласно съществуващото инженерно-геоложко райониране на България са обособени 5 региона и дванадесет инженерногеоложки области:

- Мизийски регион: Ломска, Лудогорско-Добруджанска и Причерноморска
- Балканиден регион: Предбалканска, Старопланинска, Средногорска,

Междупланонски котловини

- Рило-Родопски регион: Западна Високопланинска; Източнородопска
- Странджански регион: Страндажанска
- Краищиден: Краищенска; Горнотракийска

Естествените физико-геоложки условия, геоложките структури, техногенните процеси и геоложкия риск са основен фактор при взимането на техническите решения за строителните дейности и технологии при изграждане на инфраструктурни съоръжения,



каквито са необходими за осигуряване на комбинирания транспорт – ИМТ, трасета за достъп до интермодалните единици, складови съоръжения и др.

Доколкото Група мерки 3 визира предпроектни проучвания и евентуално развитие на ИМТ в районите на София и Видин, както и търсене на подходяща позиция в Северна България, по-долу рисковете за инженерните съоръжения са разгледани с фокус и върху тези територии. Потенциална опасност за геоложката основа са строителните дейности, които в най-голяма степен са застъпени при изграждането на ИМТ.

Геодинамичните процеси и явления, които представляват риск за инженерните съоръжения са речната и овражна ерозия, свлачищата, срутищата, обрушванията, пропадането и сеизмичността.

Разрушителните процеси могат да бъдат с:

- внезапно действие
- периодично активизиране
- непрекъснато действие
- процеси с непрекъснато действие, водещи до внезапни явления.

Внезапното действие или периодично активизиращи се са свързани с проява на:

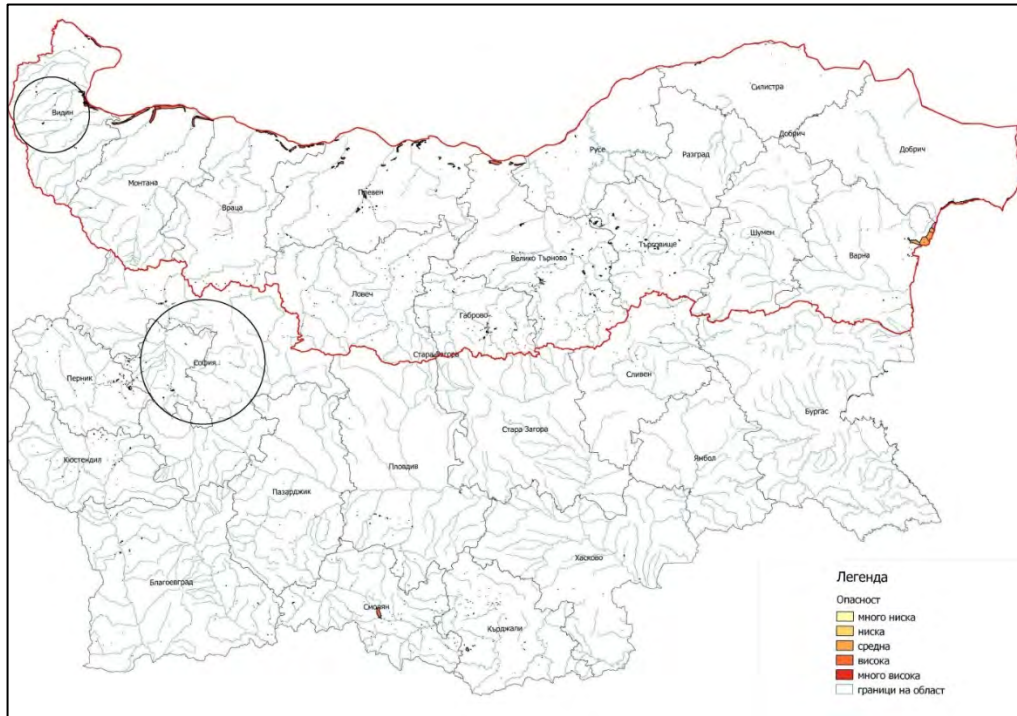
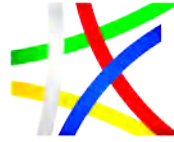
#### ***Свлачища***

Свлачищата са един от основните елементи, формиращи геоложката опасност. Те са неравномерно проявени на територията на страната. Причините за възникването на свлачища са свързани със силно пресечения релеф и други специфични геоложки дадености в определени райони. Свлачищните процеси е възможно да бъдат регулирани с технически средства. Във времето те имат периоди на затихване и усилване.

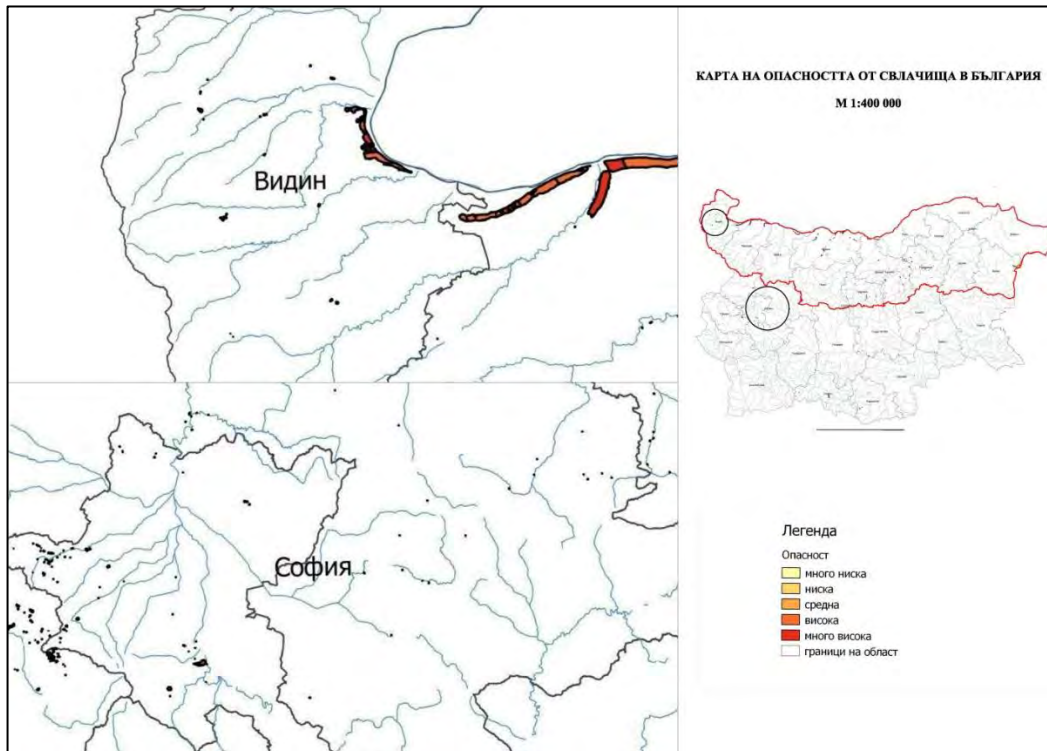
В резултат на проявление на различни типове свлачища могат да се засегнат множество участъци от пътната и жп инфраструктура.

Карта на опасността от свлачища е представена на **Фигури 2.1.4.-1 и 2.1.4.-2.**





Фигура 2.1.4-1 Карта на опасността от свлачища в България  
М 1:300 000



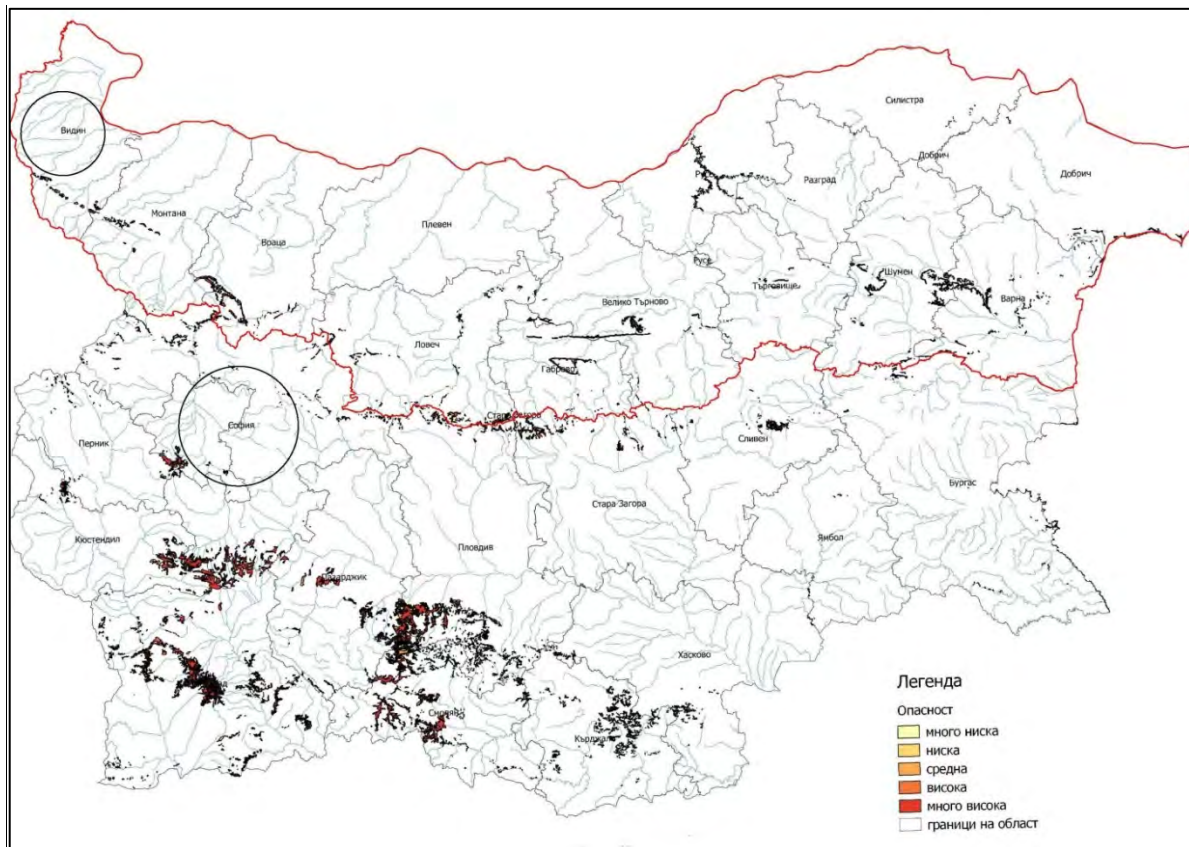


**Фигура 2.1.4-2** Карта на опасността от свлачища в България, в частност Северна България и района на град София и град Видин  
М 1:400 000

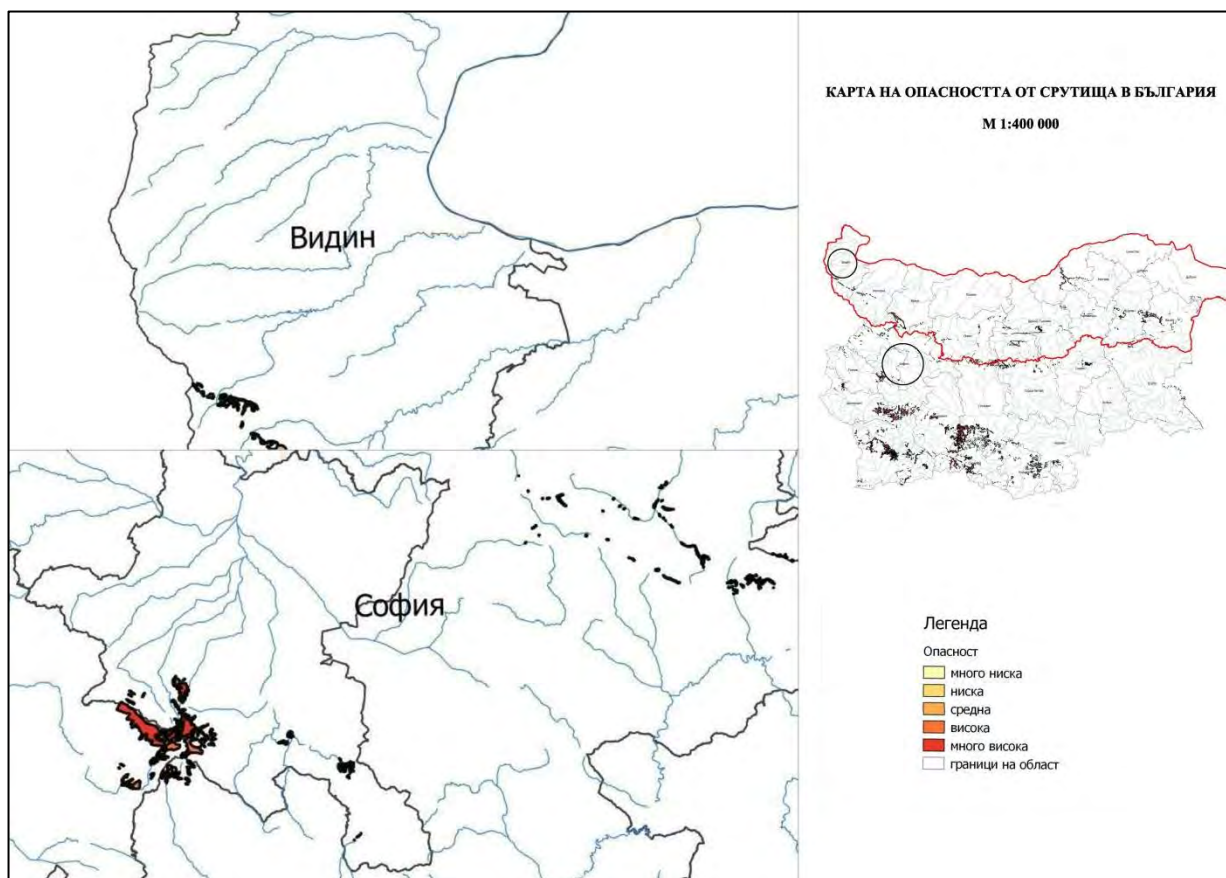
### Срутища

Проявяват се често и са свързани с неустойчивостта на терените, обезлесяването, ерозията, изветряне, абразия, обилни валежи и земетресения. Срутванията на земни маси и блокове причиняват големи вреди на обработваемите площи, пътищата, населените места и стопански съоръжения.

Карта на опасността от срутища в България е представена на **Фигури 2.1.4.-3 и 2.1.4.-4.**



**Фигура 2.1.4-3** Карта на опасността от срутища в България  
М 1:300 000



**Фигура 2.1.4-4** Карта на опасността от срутища в България, в частност Северна България и района на град София и град Видин  
М 1:400 000

### **Обрушвания**

Обикновено това явление се предшества от повишен скален натиск, като особено неблагоприятни са условията при преминаване на тектонски нарушения с наличие на подземни води.

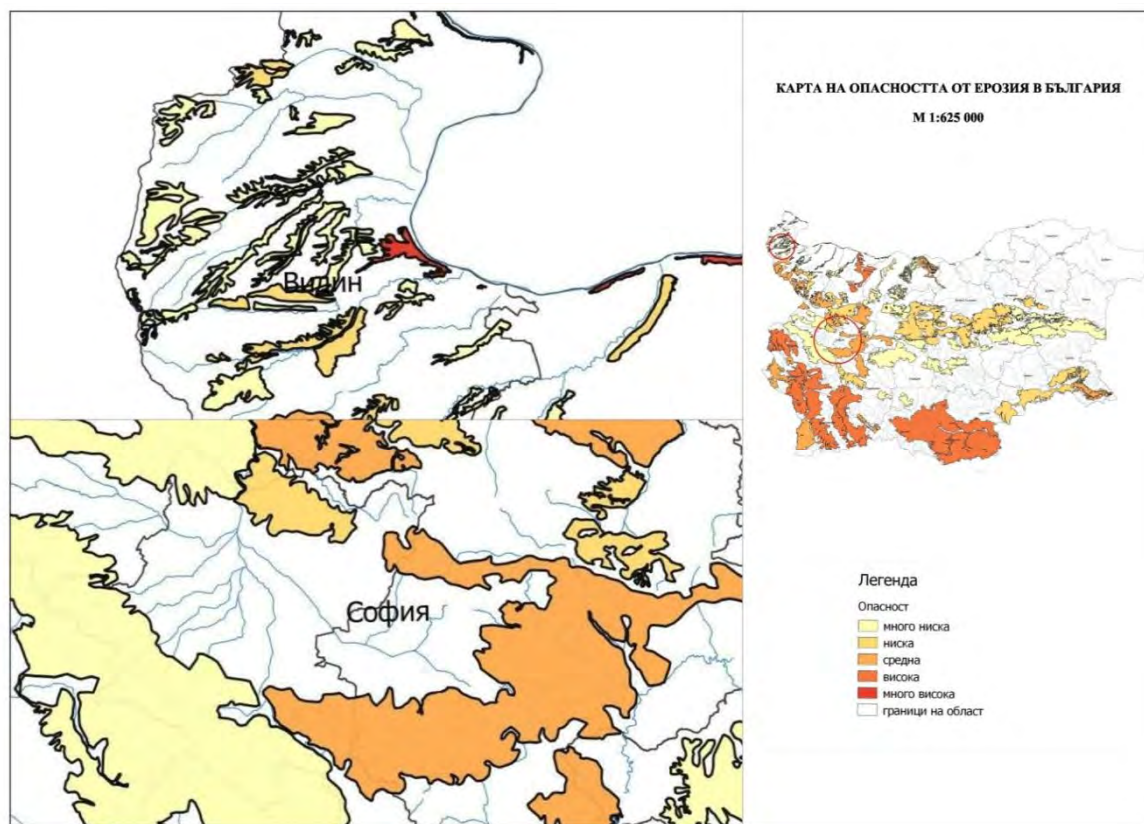
#### Непрекъснато действие е характерно за:

#### *Ерозионните процеси*

Линейната ерозия е характерна за терени с наклон над 5-8° и засяга предимно алувиални и делувиални отложения

Ерозията може да бъде дълбочинна и странична. Най-характерна форма на дълбочинната речна ерозия е речната долина.

Карта на опасността от ерозия на територията на България е представена на **Фигура 2.1.4-5**.



**Фигура 2.1.4-5** Карта на опасността от ерозия в България, в частност Северна България и районите на град София и град Видин  
М 1:625 000

**Карстообразуването** се дължи на свойството на карбонатните скали да се разтварят от водата. Валежите от дъжд и сняг, които попадат върху варовиковите терени, въздействат химически (корозионно) върху скалите и разтварят повърхността им. Водата прониква в пукнатините и процесът на тяхното разширяване чрез разтваряне продължава. Повърхността на варовиците е изложена на постоянното въздействие на климатичните фактори (резки смени на температурата, валежи, вятър и т.н.), в резултат от което тя се разрушава и механически (ерозия). В дълбочина процесът на механично разтваряне на скалите продължава под въздействието на съдържащите се във водните разтвори механични частици. В резултат на посочените въздействия на повърхността на варовиците и надолу в недрата им се образуват различни по големина и размери, предимно вдлъбнати релефни форми и кухини. От гледна точка на тяхното местоположение, на повърхността или под нея, те се подразделят на два вида - повърхностни и подземни

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



Процеси с непрекъснато действие, водещи до внезапни явления са:

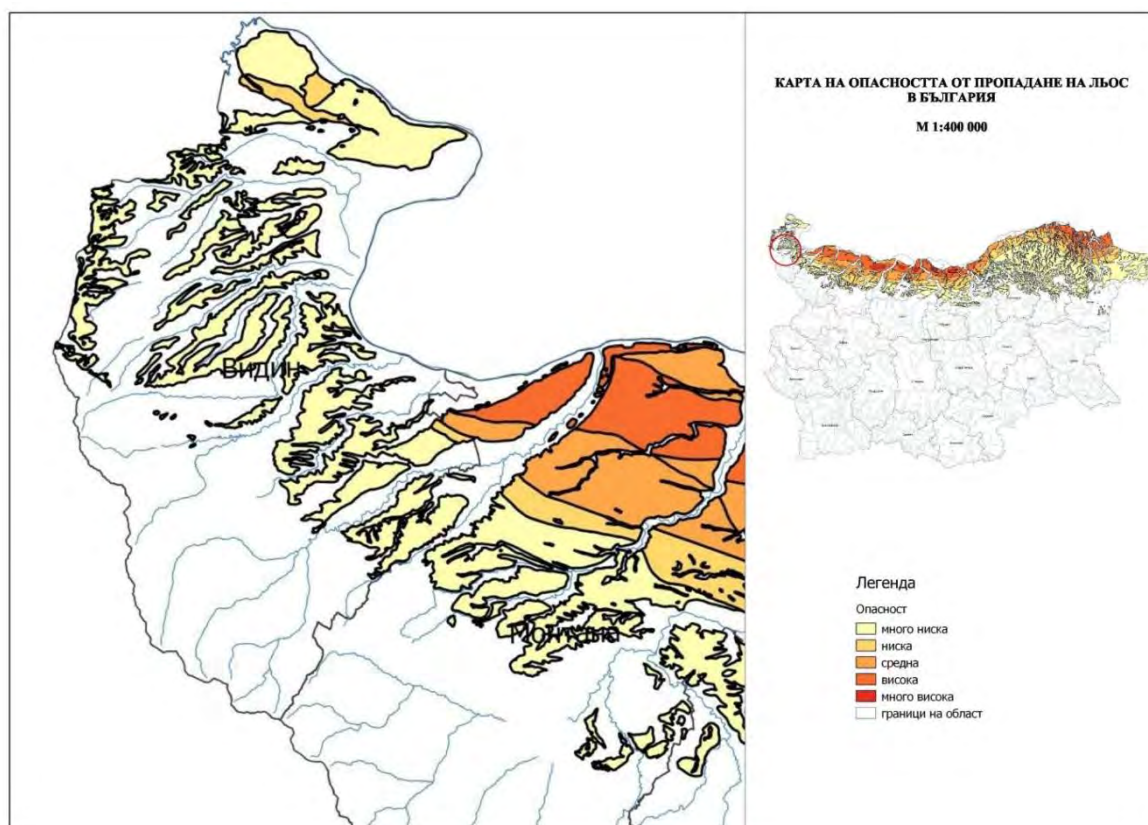
**Абразията** - един от най-важните процеси, съставляващи геоложкия риск по Черноморското крайбрежие. Последиците от действието на морската абразия са: активизиране на стари и/или предизвикване на нови свличания, срутища, разрушаване на подпорни стени и съоръжения, изградени в бреговата зона.

#### **Пропадане на лъса**

Лъсът обхваща около 15% от сушата. В България е разпространен почти навсякъде в северната част на страната.

При навлажняване лъсът преминава от неуплътнено в нормално за дадено налягане състояние вследствие на разтваряне на връзките и разрушаване на макропорестата структура. Това е съпроводено с рязка загуба на якостни свойства, намаляване на порестостта и бързо развиващи се деформации на уплътнение – пропадане.

Пропадането на лъса 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 високо значение.



Фигура 2.1.4-6 Карта на опасността от пропадане на лъс в България, в частност Северна България и района на град Видин



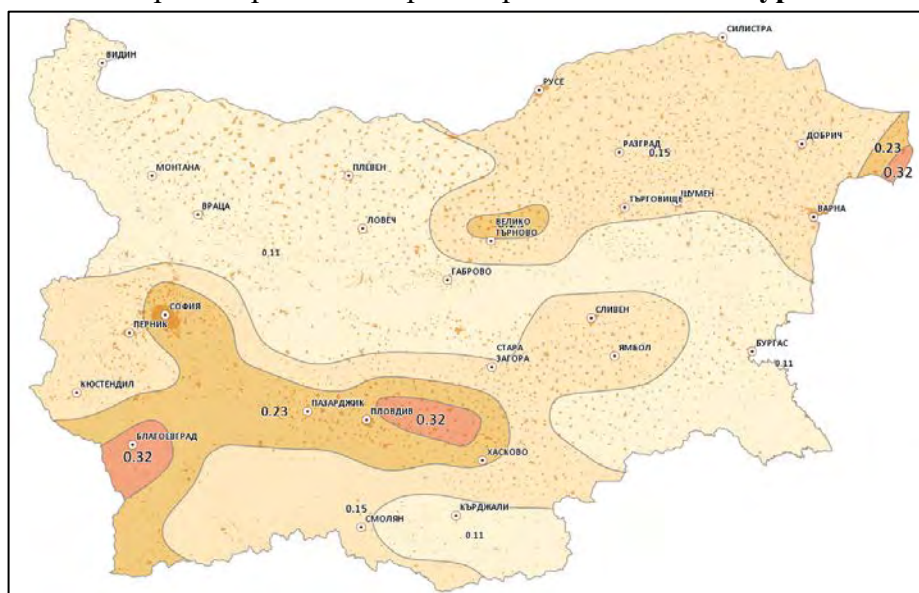
М 1:400 000

На база на изготвените специализирани карти, в Таблица 2.1.4-1 е направен обобщен анализ на опасността от свлачища, срутища, ерозия и пропадане на лъос.

Таблица 2.1.4-1 Опасност от свлачища, срутища, ерозия и пропадане на лъос

| Критерий                      | Обобщено за Северна България   | За района на гр. Видин    | За района на гр. София                           |
|-------------------------------|--|---------------------------|--|
| Опасност от свлачища          | От ниска до много висока (средна – за района на гр. Варна)                   | От средна до много висока | От ниска до средна                               |
| Опасност от срутища           | От много ниска (югозападно от Монтана) до много високо (югозападно от Враца) | Няма                      | Средна до много висока (югозападно от гр. София) |
| Опасност от ерозионни процеси | От много ниска до много висока   | От много ниска до висока  | От много ниска до средна                         |
| Опасност от пропадане на лъос | От много ниска до много висока   | От много ниска до ниска   | Няма   |





**Сеизмичност** – Съгласно ЕВРОКОД 8: проектиране на конструкции за сеизмични въздействия. референтният период на повторемост  $T_{NCR}$ , на сеизмично въздействие за осигуряване срещу разрушаване на конструкциите и съоръженията се приема препоръчителният период от 475 г. За референтната вероятност за надвишаване на сеизмичното въздействие за период от 50 г.,  $P_{NCR}$  се приема препоръчаната стойност 10 %. Карта на сеизмичното районира на България е представена на Фигура 2.1.4-7.



Фигура 2.1.4-7 Карта на сеизмичното районира на България



**ЛЕГЕНДА:**

|   |      |
|---|------|
|  | 0.11 |
|  | 0.15 |
|  | 0.23 |
|  | 0.32 |

**Таблица 2.1.4-2** – Таблица с референтното максимално ускорение за период на повторяемост от 475

| Район            | Референтното максимално ускорение, g |
|------------------|--------------------------------------|
| Северна България | 0.11 / 0.15 / 0.23 / 0.32            |
| гр. София        | 0.15 / 0.23                          |
| гр. Видин        | 0.11                                 |

**Земна основа / Инженерно-геоложки условия**

Инженерно-геоложките условия отразяват геоложката обстановка, която влияе върху проектирането, строителството и експлоатацията на инженерните съоръжения. Оценката на инженерно-геоложките условия се базира на информация за:

- Строежа на геоложката основа – стратиграфска принадлежност, генезис, литоложки състав, условия на залягане и тектонски особености);
- Хидрогеоложки условия;
- Физични и якостно-деформационни особености на литоложките разновидности;
- Наличието на опасни физико-геоложки явления и процеси, които биха затруднили реализирането на проектите.

За подробна характеристика на инженерно-геоложките условия и физико-геоложки явления в отделните области, е необходимо да бъде извършено инженерно-геолошко проучване, включващо изпълнение на проучвателни сондажи с необходимата дълбочина и полеви изпитвания, както и изследване на земни и водни проби за точното определяне на вида и мощността на литоложките пластове, техните физико-механични, якостни и деформационни показатели, както и химичния състав на подземните води.

При извършване на инженерно-геоложкото проучване и съставянето на последващ доклад, се съблюдават изискванията на действащите в страната нормативни документи в областта на строителното проектиране, в частност на инженерно-геоложките и хидрогеоложките проучвания:

- БДС EN 1997-1:2005/NA - ЕВРОКОД 7: Геотехническо проектиране Част 1: Основни правила - Национално приложение (NA);
- БДС EN 1997 – 2 Еврокод 7: Геотехническо проектиране. Част 2;



- БДС EN 1997-2:2007/AC:2015 - Еврокод 7: Геотехническо проектиране. Част 2: Изследване и изпитване на земната основа (поправка)
- БДС EN 1998 – 2/NA Еврокод 8: Проектиране на конструкции за сеизмични въздействия;
- БДС EN ISO 22475-1:2006 - Геотехнически изследвания и изпитвания. Методи за вземане на проби и измервания на подпочвени води. Част 1: Технически принципи за изпълнение;
- БДС EN ISO 14688-1:2018 - Геотехнически изследвания и изпитвания. Идентификация и класификация на почвите. Част 1: Идентификация и описание;
- БДС EN ISO 14688-2:2018 - Геотехнически изследвания и изпитвания. Идентификация и класификация на почвите. Част 2: Принципи за класификация;
- Лабораторни анализи на земните проби, извършени съгласно: БДС EN ISO 17892.

#### **Обобщения:**

*Инженерно-геоложките условия, геодинамичните процеси и геоложки рискове, трябва да бъдат идентифицирани и преценявани на най-ранен етап при проектирането на инфраструктурата и съоръженията на комбинирания транспорт. Инженерно-геоложките доклади изготвяни преди разширение и ново строителство на основната пристанищна инфраструктура, изграждане на интермодални терминали, изграждане на инфраструктура в рамките на избрана площадка или довеждаща такава, ще гарантират прилагането на мерки и дейности по предотвратяване на възникване на свлачища, пропадания и други неблагоприятни геоложки явления и процеси за инженерните и инфраструктурни съоръжения. Така ще се осигурят и защитата на подземните води, стабилността на отводнителните съоръжения, основните и подосновните пластове на транспортна инфраструктура.*

#### **2.1.5 Състояние на почвите и земеползването**

Територията на България се характеризира с голямо разнообразие на почвената покривка, а формирането и разпространението на почвените различия се определя от спецификата на физико-географските условия и с съчетания между тях.

Почвата като компонент на околната среда е незаменим, ограничен и практически невъзстановим природен ресурс.





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

*Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година*

---

- **Видове почви**

Почвите в територията на страната се отнасят към две европейски почвено-географски области: Карпатско – Дунавска и Средиземноморска – съществени части от Суббореалния и Субтропичния почвен сектор на Европа (Н. Нинов, 1997 г. География на България). На територията на България са отделени Долнодунавска почвена подобласт, която е част от Карпатско-Дунавската област и Балканско-Средиземноморска почвена подобласт – част от Средиземноморската област.

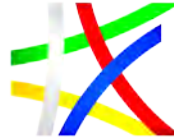
Съгласно Класификационната схема на почвите в България според WRBSR, 2014, 2015 са установени 115 почвени подтипа, обединени в 25 почвени групи/типа почви и 11 почвени класа.

Почвите с дълбок профил са от най-голямо значение за земеделието, разположени са в равнинните и равнинните части и заемат около 53,2% от територията на страната. Включват: черноземи, тъмно сиви горски почви, сиви горски почви, псевдоподзолисти горски почви, канелени горски почви, смолници, част от наносните почви - алувиални и делувиални и ливадните почви.

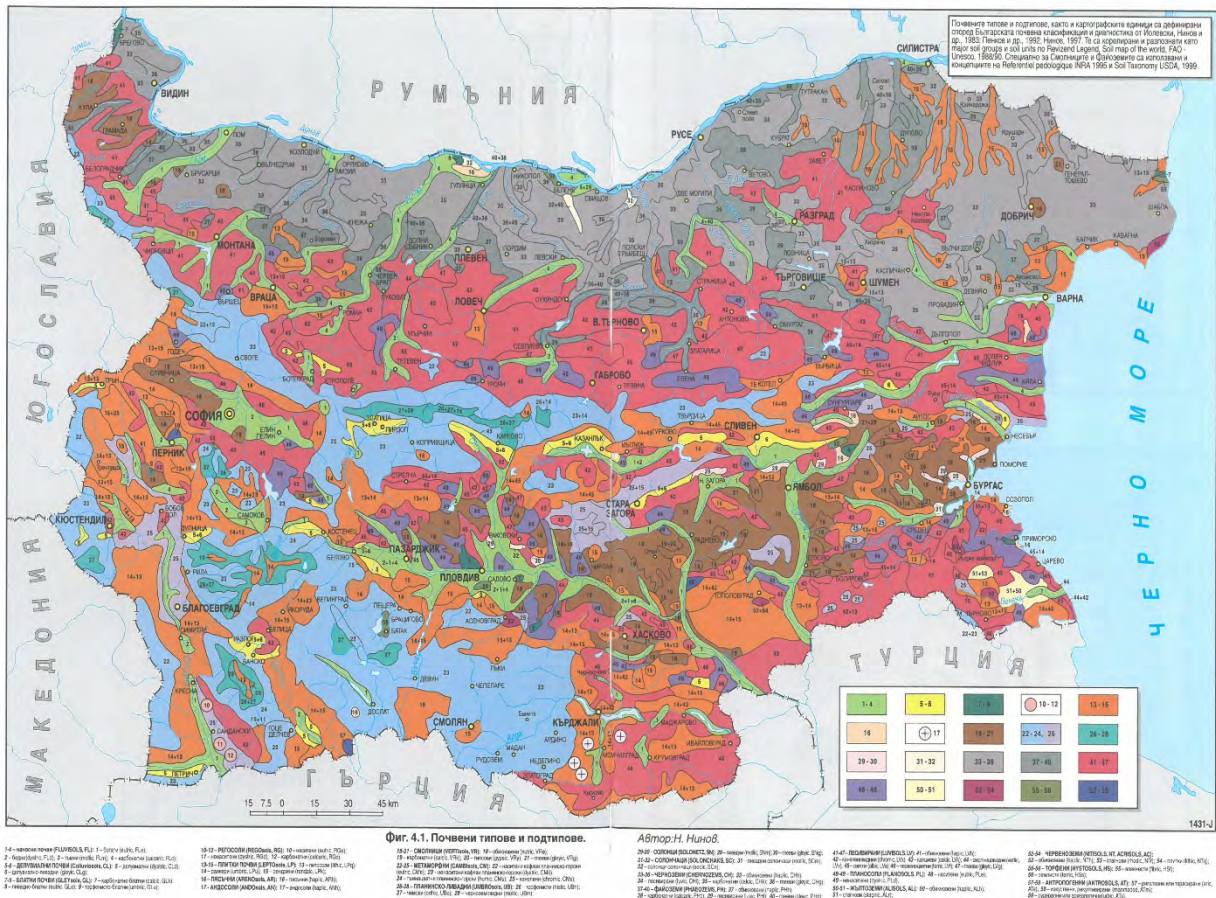
Черноземите заемат около 21% от общата територия на страната и са с най-голямо значение за земеделието.

Плитките и неразвити почви, вкл. канелени горски почви, сиви горски почви, жълтоземно подзолисти почви, кафявите горски почви, тъмноцветни планинско горски и планинско-ливадни почви, заемат 39,3% и предоставят добри условия за отглеждане на определени селскостопански култури (Национална програма за опазване, устойчиво ползване и възстановяване функциите на почвите 2020 -2030 г.).

Най-висока запасеност на почвите с органично вещество има при типът почва - Черноземи и Смолници, средна при тип Канелени и тип Кафяви горски почви и ниска запасеност при Псевдоподзолистите почви.



Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година



Фигура 2.1.5-1 Карта – Почвени типове и подтипове – Н. Нинов

• Състояние на почвените ресурси

Най-разпространените форми на увреждане на почвите са химическото замърсяване с тежки метали или органични вещества, нефтопродукти, напояване със замърсени води, транспорт и други дейности. Основните заплахи за нарушаване на функциите на почвите са дефинирани в Закона за почвите: ерозия, киселяване, засоляване, уплътняване, намаляване на почвеното органично вещество, замърсяване, запечатване и свлачища.

Върху почвената покрива у нас особено силно е влиянието на антропогенния фактор, водещ до засилване на ерозионните процеси, засоляване, заблत्याване, замърсяване с различни вещества и др.

Около 85 % от почвите в страната са засегнати от процеси на ерозия. Приблизително 24-30 % от почвите в страната са подложени на **ветрова ерозия**. С най-висок интензитет е ветровата ерозия в областите - Добрич (2,2 t/ha/y), София област (0,9 t/ha/y) и Варна (0,5 t/ha/y).



Над 65 % от почвите в България проявяват средна до много силна податливост на ерозия. Най-силно засегнати от **водоплощна ерозия** са райони от Предбалкана, Краище и Източни Родопи. Значителна част от земята там е изоставена и не се обработва.

В земеделските земи най-висока интензивност на ерозионните процеси има в област Ловеч (19,9 t/ha/y). В областите Кърджали, Смолян, Търговище и Кюстендил - между 12,0 и 17,0 t/ha/y. Вследствие на водоплощна ерозия средногодишно се отнасят 136 700 000 t почвен слой.

Дейностите по строителство и експлоатация на транспортна инфраструктура, в т.ч. за комбиниран транспорт, са свързани и с риск от ерозия и свлачища по протежение на канавките за отвеждане на водите от пътищата.

Делът на почвите с **кисела реакция** заема около 1 500 000 ha от обработваемите земи или приблизително 11 % от обработваемата площ в равнинните и полупланински райони. В планинските територии, генетично кисели са 1 200 000 ha. Естествено кисели са преовлажнените ливадни и ливадно-блатни почви, псевдоподзолистите и особено временно повърхностно преовлажняващите се. Около 9.8 % от почвите в страната имат рН (H<sub>2</sub>O) <5,0 (Atanassov, I. 2012).

Земеделските земи, податливи към вкисляване, са 4 300 000 ha. Небалансираното използване на азотни торове е основният фактор за антропогенното почвено вкисляване в страната.

Към 2012 г. общата площ на **засолените почви** в страната се оценява на 33310,027 ha. Засолените почви, формирани в резултат на антропогенни въздействия, заемат площ от приблизително 250 ha и са резултат на инциденти около индустриални предприятия или използване на солени води за иригация. Процесите на засоляване и алкализирание засягат главно областите Бургас, Варна, Велико Търново, Плевен, Пловдив, Сливен, Стара Загора и Ямбол.

В съответствие с Националния доклад за състоянието и опазването на околната среда в Република България (НДСООСРБ, 2020), почвите в страната са в добро екологично състояние **по отношение на замърсяване с тежки метали, металоиди и устойчиви органични замърсители - Полиароматни въглеродороди, Полихлорирани бифенили и Хлорорганични пестициди**. Стойностите за тях често са под границите на откриване или под МДК. За 2018 година са отчетени 11 пункта от общо 106, в които има завишено съдържание на някои тежки метали и металоиди.

В райони с по - значително замърсяване на почвата с тежки метали (Пловдивски, Златишки, Пирдопски, Кърджалийски, Софийски и др.) - средно най-замърсени с тежки метали са площите в три-четири километрови зони около крупни промишлени обекти. В тези рискови зони се развива активно земеделие, а и често в тях попадат и населени пунктове.



Регистрирани са ограничени локани замърсявания на почвата с **нефтопродукти**, предимно като разливи около бензиностанции, но техните площадки са запечатани и не представляват опасност за почвите и почвеното плодородие.

Данните, получени по проект Корин земно покритие показват, че площите, **нарушени** от кариери и открити рудници в страната за 2012 г. възлизат на 34 877 ha, нарушените от сметища – 3 287 ha, нарушените от строителни материали - 1 030 ha.

Най-големи територии **нарушени земи** има в Югоизточен район – 16 712 ha, които са предимно от депонирането на отпадъци от миннодобивната дейност. В Югозападния район нарушените терени са 9 375 ha, в Южен централен район - 5 106 ha, в Североизточен район – 3 860 ha, в Северозападен район – 2 492 ha и в Северен централен район – 1 649 ha. Относно състоянието на почвите и нарушените терени се наблюдава положителен ефект: рекултивират се замърсени терени и депа за битови отпадъци.

В страната няма мониторингови данни по отношение **уплътняването на почвите**. Приема се (на база експертни оценки), че около 506 000 ha (4.5 %) от почвите в страната са засегнати от този процес. Негативното въздействие на уплътняването се изразява в понижена аерация на почвата, намаляване на водопропускливостта и понижаване на почвеното плодородие. Уплътняването на почвата води и до намаляване потенциала на повърхностния отток, с което се повишава интензивността на водно-ерозионните процеси и рискът от наводнения.

- **Транспорт и опазване на почвите**

В рамките на проект „КОРИНЕ земно покритие 2018 - Република България”/Corine Land Cover (CLC), изпълняван по програма "Коперник – наблюдение на земната повърхност 2014-2020", е извършено картографиране на земното покритие на територията на Република Република България със сателитни изображения от 2018 г. В резултат се разработи пространствена база данни, съдържаща полигони на всички 38 класа земно покритие установени на територията на Република Република България, съгласно класификацията на Европейската агенция по околна среда.

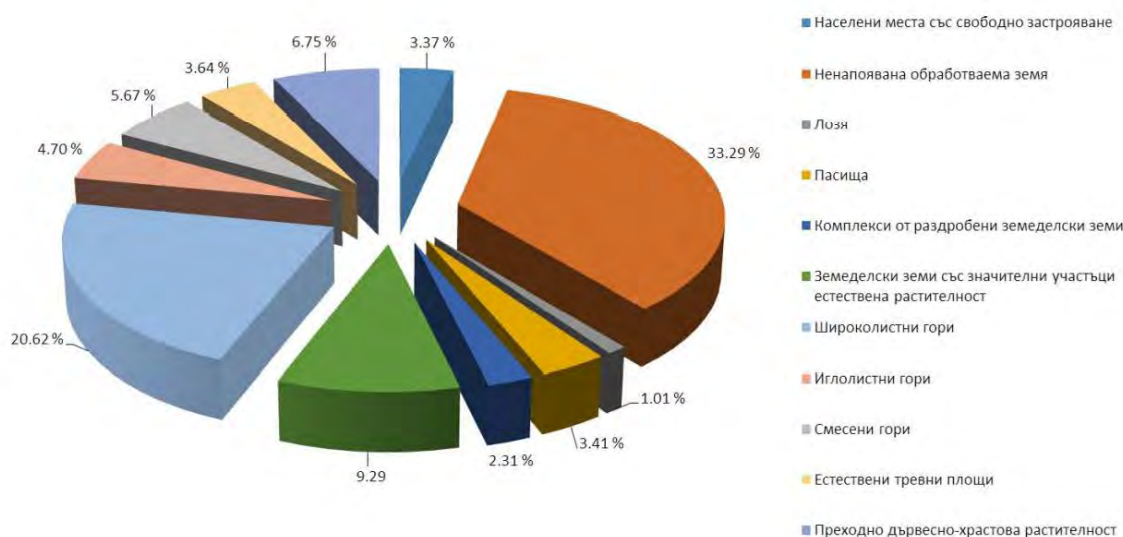
През 2018 г. единадесет класа (от общо 38) земно покритие формират повече от 94% от площта на страната (**Фигура 2.1.5-2**). Най-голям дял от земното покритие имат земеделските земи използвани за интензивно земеделие и отглеждане на културни растения – 46,64% (3 834 169 ha). В тях се включват класовете: “Ненапоявана обработваема земя” – 33,29% (3 834 169 ha), „Земеделски земи със значителни участъци естествена растителност“ – 9,29% (1 069 891 ha), следвани от клас „Комплекси от раздробени земеделски земи“ – 2,31% (265 446 ha) и лозовите масиви – 1,01% (115 907 ha). С най-малък дял са земеделските класове – „Постоянно напоявана обработваема земя“, „Оризища“ и „Овощни и ягодови насаждения“, които заедно съставляват 0,74% (45 379 ha). Тревните екосистеми са застъпени от два класа земно покритие – „Естествени тревни площи“ - 3,64% (419 480 ha)



и „Пасища“ – 3,41% (393 140 ha). Те са основна среда за животновъдството в Република България и съгласно закона за устройство на територията попадат също в категорията земеделски земи.

По отношение на горите площта на трите основни класа: широколистни, иглолистни и смесени е 3 568 758 ha или 31,00% от територията на Република България. Съответно широколистните гори са с най-голяма площ (20,62%, 237 4613 ha), следвани от смесените гори (5,67%, 5 3387 ha) и иглолистните гори (4,7 %, 54 0757 ha).

Урбанизираните територии са с обща площ от 553 721 ha или 4,61 % от територията на Република България, като клас „Населени места със свободно застрояване“ е с най-голям дял – 3,37 %. Сладководните типове класове земно покритие (реки и езера) представляват 1,02% (52 776 ha), влажните зони – 0,09% (9 850 ha).



Фигура 2.1.5-2 Разпределение на класовете земно покритие за България през 2018 г., изт. ИАОС

За периода 2012 – 2018 г. се забелязва увеличаване на площите с антропогенен произход - Населени места – 17 ha, **„Индустриални, търговски и транспортни обекти“ – 1 534 ha**, както и „Мини, сметища и строителни територии“ – 1 879 ha, което повишава натиска върху естествените природни екосистеми и съставляващите ги компоненти.

Основно въздействие, което оказва транспортната инфраструктура, в т.ч. на комбинирания транспорт е почвеното запечатване – оценява се като съществена, глобална заплаха за унищожаване на почвите. Това са почви, използвани и трайно застроени за селищно изграждане, промишлено и инфраструктурно строителство, търговски и транспортни участъци, пътна и железопътна мрежа и др.



**Автомобилният транспорт** замърсява околната среда с тежки метали - мед, цинк, кадмий, никел, кобалт, манган и др. Те попадат в растителността и почвите около пътищата (широчината на замърсената прилежаща ивица, зависи от силата и посоката на преобладаващите ветрове).

Увеличаването на автомобилните средства води до *необходимост от промяна на предназначението на нови площи земеделски земи за изграждане на нови автомобилни пътища или разширяване на старите.*

**ЖП-транспортът** е с по-добри екологични показатели от автомобилния, но железопътната инфраструктура е в лошо състояние.

Състоянието на железопътната инфраструктура, необходима за осъществяване на комбинирани превози, не удовлетворява изискванията за извършване на съвременни товаро-превозни услуги. Необходимо е екипиране на терминалите със съоръжения съгласно изискванията за извършване на комбинирани превози и модернизиране на инфраструктурата.

Замърсяването на почвите е резултат от разливи или емисии от трафика и необходимост от промени в земеползването.

От железопътния транспорт ежегодно се образуват голямо количество твърди битови и производствени отпадъци, значителна част от които се натрупват на територията на железопътната инфраструктура - твърдите отпадъци от железопътните предприятия се състоят от негодни дървени траверси (67%), нефтопродукти (18%), твърди битови отпадъци (8%), замърсена почва (5%), отработени масла (1%) и утайки от биологически пречиствателни съоръжения (1%). Строителство на нови, модерни съоръжения за пречистване, недопускане замърсяване на жп инфраструктурата, съответно на почвите.

**Водният транспорт**, заедно с пристанищните и фериботните комплекси са потенциален замърсител на водите на Черно море и р. Дунав. На много места по река Дунав, както водата, така и дъното са замърсени с утайки и наслоявания. Това може да доведе до изпускане на отпадъчни води и води, замърсени с нефт и/или корабно гориво, което би причинило замърсяване на водите.

Сериозни замърсители от водния транспорт са изхвърляните баластни води от танкерите директно във водните басейни, изпускането на недостатъчно пречистени санитарни, трюмни и други отпадъчни води от корабите.

Незадоволително е състояние на пристанищните съоръжения и претоварна техника. Неефективна е борба с нефтени разливи. Недостиг на приемни съоръжения за преработка на събрани нефтопродукти при аварии.

В районите на **пристанищата** се извършват товарно-разтоварни дейности, свързани с концентриране на сухопътен транспорт, отделящ вредни емисии и масла, които могат да причинят замърсяване на почвите.



Най-общо развитието на транспортния сектор има негативно въздействие върху опазване на почвите и земеползването от увеличаването на трафика, нежеланото му разпределение по видове транспорт и изграждането на устойчива инфраструктура.

Наблюдението и контролът върху състоянието на земите и почвите се осъществява от Националната система за екологичен мониторинг, която е организирана на три нива: първо ниво - широкомащабен мониторинг и включва наблюдения в равномерно разпределена мрежа; второ ниво - интензивен мониторинг на локално проявени процеси и включва наблюдение на процесите по чл. 12 ЗП; трето ниво - мониторинг на локални почвени замърсявания и включва наблюдение на процеси по чл. 20 ЗП.

- **Структура и ползване на земята**

За периода 2009 – 2018 г. структурата на използваната земя в Република България е променлива.

Използваната земеделска площ е 5030276 ha и заема 45% от територията на страната (Източник: Аграрен доклад на МЗХ 2019),.

Необработваеми земи през 2018 г. са 195 918 ha и заемат 3,7% от площите със селскостопанско предназначение (ПССП) или 1,8% от площта на страната.

През 2018 г. площите със селскостопанско предназначение са 5 226 194 ha (47% от територията на страната), а обработваемите земи заемат 3463 370 ha (68,9 % от използваната земеделска площ).

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%).

Земеделските земи с висока природна стойност включват планински и равнинни пасища и ливади, крайбрежни дюни с тревна растителност, крайречни влажни зони, мозайки от овощни и зеленчукови градини, лозя и необработваеми площи между тях.

Голяма част от земите с висока природна стойност обхващат територии в планинските и полупланински райони или такива в равнините, но с ниска продуктивност, където земеделието е затруднено.

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

Към 31.12.2017 г. общата площ на горските територии възлиза на 4 257 200 ха, от които 3 090 010 ха, - държавни горски територии. Земеделските територии, придобили характер на гора по смисъла на чл. 2, ал. 1 от Закона за горите са на площ от 116 766 ха (2,8%).

Решенията, които се вземат по отношение на земеползването трябва да се прилагат така, че почвите да се използват и защитават по начин, който съхранява тяхната способност да изпълняват функциите си: продуктивна функция, буферна, носеща, филтрираща,



пречиствателна способност по отношение на дрениращите води, източник на суровини, екологични функции, свързани с кръговрата на веществата в биосферата и опазване на биоразнообразието, опазваща историческото и културно наследство на човека.

Една от основните цели поставени в „Пътната карта за ефективното използване на ресурсите в Европа“ (СОМ (2011) 571) е значително намаляване темповете на усвояване на земята. Целта е до 2050 г. да се постигне състояние, при което не е налично нетно усвояване на земя.

### **Обобщения:**

*Развитието на комбинирания транспорт включва разширение и ново строителство на интермодални терминали, към основната пристанищна инфраструктура, изграждане на инфраструктура в рамките на избрана площадка и довеждаща инфраструктура. Тези дейности водят до въздействие върху почвите, основно чрез почвеното запечатване и изменение състоянието им от емисии на вредни вещества от автотранспорта, които се отлагат върху почвите в околните терени. Освен това отнемането на земи за изграждане на инфраструктурата въздейства и върху земеползването.*

*Необходимо е още при проектирането да се заложат мерки и дейности по предотвратяване на ерозия в прилежащите на инфраструктурата и съоръженията ѝ земи, вкл. по протежение на канавките за отвеждане на водите от пътищата, както и недопускане на замърсяване с нефтопродукти, тежки метали и засоляване на почвите.*

## **2.1.6 Състояние на растителността**

### **Растителност**

България принадлежи към Холарктическото флористично пространство. Сложната геологична история на страната, планините със силно разчленена топография, речните долини и котловинни полета, влиянието на морските басейни от изток и юг обуславят разнообразен климат и създават условия за разнообразна растителност и богата флора (Анчев 2011).

От растително-географска гледна точка растителната покривка на България представлява комплекс от съобщества с бореален, средноевропейски (най-широко разпространени), степен (на второ място по разпространение), арктичен, алпийски, балкански (включително средиземноморски) и местен характер. В широки граници варират видовете по отношение на топлинния фактор и едафичните условия. Киселинността на основната скала и почвите в някои случаи е сред първостепенните условия за развитието на едни или други растителни видове и определя структурата на фитоценозите.





Районирането на растителността в България, основано на фитогеографска и геоботанична информация, разделя страната на 3 области. Европейската неморална (широколистна горска) област включва провинциите Евксинска, Илирийска (Балканска) и Македоно-Тракийска. Евроазиатската степна и лесостепна област е представена от Долнодунавката провинция, а Средиземноморската склерофилна горска област - от Източносредиземноморската провинция. Съгласно биогеографското райониране на Европа по ETC/BNP (European Topic Center on Biodiversity and Nature Protection), прието от Европейската комисия и влязло в Директивата за местообитанията (92/43/ЕЕС), България се отнася към 3 биогеографски района: Алпийски, Континентален и Черноморски.

В планините на България са развити всички пояси, обособени в Средна Европа, без нивалния. Българската растителност показва определена специфика в сравнение със средноевропейската, било като част от спецификата на балканската растителност, било поради редица локални различия.

Отлично развит алпийски пояс има в Рила планина. В Пирин той е представен по-ограничено, а другаде се среща само фрагментарно в средновисоките планини на България, както и в други планини на Балканския полуостров. В тревната и храстчева растителност на алпийския и субалпийския пояси доминират не малко балкански ендемити (*Sesleria comosa*, *Festuca riloensis*, *F. valida*, *F. penzesii* и др.), а също и някои локални ендемити (*Primula deorum*, *Carex tricolor*, *C. parviflora*, *C. bulgarica*, *Sesleria korabensis* и др.) заедно с аркто-алпийски и алпийски видове (*Carex curvula*, *Festuca airoides*, *Juncus trifidus*, *Cetraria islansiaca*, *Salix herbacea*, *Vaccinium uliginosum* и др.). Основен компонент на храстовата растителност в горния субалпийски подпояс са фитоценозите на *Pinus mugo* и *Juniperus sibirica*, но и тук има ендемични фитоценози като тези на *Chamaecytisus absinthioides*. Най-забележителни сред тревните ендемити в този подпояс са *Primula deorum*, *Festuca valida*, *F. penzesii*, *F. balcanica*, *F. pirinensis* и др.

В иглолистния пояс, наред с горите на широко разпространените в Европа *Picea abies* и *Pinus sylvestris*, са представени и тези на *Pinus peuce* (балкански ендемит) и *P. heldreichii* (балкански субендемит). Съобществата на *P. peuce* са близки до мезофилните, предпочитат силикатна скална основа, а съставът на приземните етажи им е същият като на смърчовите гори (*Vaccinium myrtillus*, *Luzula sylvatica*, *Calamagrostis arundinacea* и др.). Фитоценозите на *Pinus heldreichii* са ксеротермни, развиват се на алкални скали, в състава им участват ксеротермни субсредиземноморски видове (*Festuca penzesii* и др.).

Приема се, че иглолистните гори в долния субалпийски подпояс са от субарктичен тип, докато в планинския пояс буковите ценози имат средноевропейски черти. В буковия пояс на България обаче има фитоценози с *Laurocerasus officinalis*, *Haberlea rhodopensis* и други ендемити и реликтни видове като *Acer heldreichii*.



В най-ниските части на планините български автори обособяват габърво-горунов пояс, фрагменти от който има и извън планините. Растителността в този пояс е с южни черти, свързани със средиземноморската горска растителност. Тук доминират *Fagus sylvatica* subsp. *moesiaca*, *Carpinus betulus*, *Quercus dalechampii*, *Fraxinus excelsior*, *Acer pseudoplatanus*, *A. hyrcanum* и др., и такива видове като *Ostrya carpinifolia*, *Castanea sativa*, *Aesculus hippocastanum*, *Tilia tomentosa*, *Pinus nigra* subsp. *pallasiana*, които липсват или почти липсват в Средна Европа.

Вертикалното разпределение на растителната покривка в различните планини на България също се отличава с голямо разнообразие. В Стара планина иглолистният пояс е развит слабо, доминира букът, малко е участието на клека и има фрагменти от алпийска растителност. В Родопите и на Витоша има добре развита иглолистна растителност, клек има малко и са на лице само фрагменти от алпийски пояс. В някои от планините доминират варовиковите скали, други са силикатни и растителността съответно има съществени особености в едните и другите местообитания.

Особено място в растителната покривка на България имат фитоценозите на южноексинските видове, локализиращи в Странджа и Източна Стара планина. Горите от *Fagus orientalis* и *Quercus polycarpa* представляват сложен комплекс от южноексински и средноевропейски видове: *Rhododendron ponticum*, *Laurocerasus officinalis*, *Daphne pontica*, *Vaccinium arctostaphylos*, *Trachystemon orientalis*, *Calluna vulgaris*, *Festuca drymeja*, *Acer platanoides*, *A. campestre*, *Carpinus betulus*, *Tilia tomentosa*, *Quercus cerris*, *Crataegus monogyna*, *Poa nemoralis* и др.

Горите на *Quercus cerris*, *Q. frainetto* и *Q. pubescens* в хълмисто-равнинните територии на страната са с ареали в югоизточната част на неморалната зона и се отличават с участието на видове с южна природа. Ксеротермните дъбови гори, в състава на които влизат или формират самостоятелни фитоценози *Fraxinus ornus*, *Carpinus orientalis* и др., имат ясно изразени средиземноморски черти. В състава им участват *Cotinus coggygia*, *Paliurus spina-christi*, *Juniperus oxycedrus*, *J. excelsa*, *Colutea arborescens*, *Coronilla emerus*, *Clematis flammula*, *Anemone pavonina*, *Ranunculus rumelicus*, *Cyclamen hederifolium* и др. Някои от храстовите видове формират фитоценози, които имат доста широко разпространение. На места са развити фитоценози на *Genista rumelica*, *G. lydia* и други южни видове, или на локални ендемити като *Astracantha aitosenis*, *A. thracica* и др.

Особен интерес представляват и реликтните ценози на степни видове като тези на *Amygdalus nana*, *Artemisia lerchiana*, *Stipa lessingiana*, *Paeonia tenuifolia*, *Caragana frutex* и др. Разпространението на понто-панонски континентални лъсови и пясъчни степи е ограничено, но съществено за биоразнообразието в България. Специфично е и участието в растителността на страната на ендемични оро-средиземноморски съобщества от ниски бодливи храстчета (*Astragalus angustifolius* и др.) и субконтинентални храстови съобщества.



Вечнозелени храстови ценози от *Quercus coccifera* у нас проникват по долината на р. Струма. В състава им участват и други южни видове (*Phillyrea latifolia*, *Pistacia terebinthus* и др.), някои от които също са едификатори или доминанти.

Сложна е също така структурата на тревната растителност в равнините с участието на много полухрастови видове, особено на варовити и ерозирани терени. Площта на мезофитната (ливадната) тревна растителност с доминанти *Festuca pratensis*, *Cynosurus cristatus*, *Lolium perenne*, *Poa sylvicola* и др. все повече намалява. След унищожаването на горите по-често се развиват ксеромезофитни и ксеротермни ценози на *Chrysopogon gryllus*, *Bothriochloa ischaemum* (= *Dichanthium ischaemum*), *Poa bulbosa*, *Stipa* spp., *Festuca valesiaca*, *Artemisia alba*, *Satureja montana*, *Agropyron brandzae* и др. В повечето случаи растителната покривка е комплекс от храстови и тревни ценози.

Все по-нарядко в низините и котловините могат да се намерят запазени гори на *Quercus pedunculiflora*, *Q. robur*, *Fraxinus oxycarpa*, *Ulmus minor* и други мезофилни и хигрофилни дървесни видове. Значително е намаляло и разпространението на мочурни и блатни ценози на *Phragmites communis*, *Typha* sp. div., *Schoenoplectus* sp. div., *Nymphaea alba*, *Nymphoides peltata*, *Nuphar lutea* и др.

Разнообразието на растителната покривка в България се допълва и от халофитната (включително и в някои райони от вътрешността на страната) и псамофитната растителност. В халофитните ценози най-често доминират *Puccinellia convoluta*, *Limonium gmelinii*, *Aeluropus litoralis*, *Salicornia europaea*, *Camphorosma monspeliaca* и др. В състава на псамофитните ценози на *Leymus racemosus*, *Ammophila arenaria*, *Galilea mucronata*, *Aurinia uechritziana*, *Artemisia campestris* и др., подложени сега на пълно унищожение, има немалко редки видове и ендемити. Крайбрежните скали и скалните разкрития във вътрешността на страната са местообитания на особено редки фитоценози и ендемични видове (Русакова 2011).

До момента на територията на страната са идентифицирани 90 типа природни местообитания, включени в Директива 92/43/ЕЕС за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна, респ. в Приложение 1 на ЗБР (Кавръкова и кол. 2009). По данни на МОСВ (2013), площта на картираните местообитания е 2471644.42 ha, като една трета от площта им (66.3%), или 1643731.50 ha, се опазва в Защитените зони от Натура 2000 (Таблица 2.1.6-1).



**Таблица 2.1.6-1 Типове природни местообитания и тяхната площ (МОСВ 2013)**

| №  | Пр. | Код   | Местообитание  | Нац. покритие (ha)* | Натура 2000 (ha) | Натура 2000 (%) |
|----|-----|-------|--|---------------------|------------------|-----------------|
| 1  |     | h1110 | Постоянно покрити от морска вода пясъчни и тинести плитчини  | ND**                | ND               | ND              |
| 2  |     | h1130 | Естуари  | 294.86              | 289.54           | 87.0            |
| 3  |     | h1140 | Тинесто-песъчливи крайбрежни площи, които не са покрити или са едва покрити от морска вода                                   | 11.37               | 11.37            | 100.0           |
| 4  | *   | h1150 | Крайбрежни лагуни  | 2559.11             | 2559.11          | 100.0           |
| 5  |     | h1160 | Обширни плитки заливи  | 11651.50            | 5306.49          | 45.5            |
| 6  |     | h1170 | Съобщества с кафяви, червени и зелени водорасли по скалисти морски дъна (Рифове)   | ND                  | ND               | ND              |
| 7  |     | h1210 | Едногодишна растителност върху морски крайбрежни наноси  | 72.11               | 36.44            | 50.5            |
| 8  |     | h1240 | Стръмни морски скали, обрасли с ендемични видове <i>Limonium</i>   | 262.81              | 163.53           | 62.2            |
| 9  |     | h1310 | <i>Salicornia</i> и други едногодишни растения, колонизиращи тинести и пясъчни терени  | 134.44              | 134.44           | 100.0           |
| 10 | *   | h1340 | Континентални солени ливади  | 799.93              | 660.61           | 82.3            |
| 11 |     | h1410 | Средиземноморски солени ливади   | 31.63               | 27.54            | 88.7            |
| 12 | *   | h1530 | Панонски солени степи и солени блата   | 6462.23             | 5683.72          | 87.9            |
| 13 |     | h2110 | Зараждащи се подвижни дюни   | 469.48              | 266.09           | 50.9            |
| 14 |     | h2120 | Подвижни дюни с <i>Ammophila arenaria</i> по крайбрежната ивица (бели дюни)  | 209.54              | 196.01           | 93.5            |
| 15 | *   | h2130 | Неподвижни крайбрежни дюни с тревна растителност (сиви дюни)   | 407.78              | 345.20           | 84.7            |
| 16 |     | h2180 | Облесени дюни  | 72.22               | 67.60            | 93.6            |
| 17 |     | h2190 | Влажни понижения между дюните  | 17.99               | 17.92            | 99.7            |
| 18 | *   | h2340 | Панонски вътрешноконтинентални дюни  | 1158.83             | 1039.90          | 92.2            |
| 19 |     | h3130 | Олиготрофни до мезотрофни стоящи води с растителност от типа <i>Littorelletea uniflorae</i> и/или <i>Isoeto-Nanojuncetea</i> | 485.25              | 485.25           | 100.0           |



Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| №  | Пр. | Код   | Местообитание  | Нац. покритие (ha)* | Натура 2000 (ha) | Натура 2000 (%) |
|----|-----|-------|--|---------------------|------------------|-----------------|
| 20 |     | h3140 | Твърди олиготрофни до мезотрофни води с бентосни формации от <i>Chara</i>  | 502.47              | 497.41           | 99.0            |
| 21 |     | h3150 | Естествени еутрофни езера с растителност от типа Magnopotamion или Hydrocharition  | 20802.06            | 7660.23          | 36.8            |
| 22 |     | h3160 | Естествени дистрофни езера   | 31.56               | 18.74            | 59.4            |
| 23 |     | h3260 | Равнинни или планински реки с растителност от Ranunculion fluitantis и Callitriche-Batrachion                                  | 11147.38            | 4645.29          | 41.7            |
| 24 |     | h3270 | Реки с кални брегове с Chenopodion rubri и Bidention p.p   | 1989.35             | 1429.77          | 71.9            |
| 25 |     | h4030 | Европейски сухи ерикоидни съобщества   | 92.56               | 92.56            | 100.0           |
| 26 |     | h4060 | Алпийски и бореални ерикоидни съобщества   | 42183.20            | 41810.82         | 99.1            |
| 27 | *   | h4070 | Храстови съобщества с <i>Pinus mugo</i>  | 22818.81            | 22288.33         | 97.7            |
| 28 |     | h4080 | Субарктични храсталаци от <i>Salix spp.</i>  | 17.79               | 17.79            | 100.0           |
| 29 |     | h4090 | Ендемични оро-средиземноморски съобщества от ниски бодливи храстчета   | 1413.44             | 994.79           | 70.4            |
| 30 | *   | h40A0 | Субконтинентални пери-панонски храстови съобщества   | 1655.39             | 1642.99          | 99.3            |
| 31 |     | h40B0 | Родопски съобщества на <i>Potentilla fruticosa</i>   | 2.64                | 2.64             | 100.0           |
| 32 | *   | h40C0 | Понто-сарматски широколистни храстчета   | 3.14                | 3.14             | 100.0           |
| 33 |     | h5130 | Съобщества на <i>Juniperus communis</i> върху варовик  | 1155.19             | 996.38           | 86.3            |
| 34 |     | h5210 | Храсталаци с <i>Juniperus spp.</i>   | 8490.56             | 7583.23          | 89.3            |
| 35 | *   | h6110 | Отворени калцифилни или базифилни тревни съобщества от <i>Alyso-Sedion albi</i>  | 2224.36             | 1705.03          | 76.7            |
| 36 |     | h6150 | Силикатни алпийски и бореални тревни съобщества  | 7714.82             | 7569.24          | 98.1            |
| 37 |     | h6170 | Алпийски и субалпийски варовикови тревни съобщества  | 2506.49             | 2411.42          | 96.2            |
| 38 | (*) | h6210 | Полуестествени сухи тревни и храстови съобщества върху варовик ( <i>Festuco Brometalia</i> ) (*важни местообитания на орхидеи) | 117298.51           | 108873.95        | 92.8            |
| 39 | *   | h6220 | Псевдостепа с житни и едногодишни растения от клас Therop-Brachypodietea   | 45665.37            | 42349.73         | 92.8            |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| №  | Пр. | Код   | Местообитание   | Нац. покритие (ha)* | Натура 2000 (ha) | Натура 2000 (%) |
|----|-----|-------|---|---------------------|------------------|-----------------|
| 40 | *   | h6230 | Богати на видове картълови съобщества върху силикатен терен в планините                         | 29970.79            | 29317.89         | 97.8            |
| 41 | *   | h6240 | Субпанонски степни тревни съобщества  | 15391.98            | 14786.61         | 96.1            |
| 42 | *   | h6250 | Панонски льосови степни тревни съобщества   | 14035.88            | 11375.35         | 81.0            |
| 43 | *   | h6260 | Панонски пясъчни степи  | 63.48               | 38.26            | 60.3            |
| 44 |     | h62A0 | Източни субсредиземноморски сухи тревни съобщества  | 25369.16            | 23475.89         | 92.5            |
| 45 | *   | h62C0 | Понто-Сарматски степи   | 7708.21             | 4965.55          | 64.4            |
| 46 |     | h62D0 | Оро-мизийски ацидофилни тревни съобщества   | 22008.48            | 20820.91         | 94.6            |
| 47 |     | h6410 | Ливади с <i>Molinia</i> на карбонатни, торфени или глинести почви ( <i>Molinion caeruleae</i> ) | 752.59              | 746.99           | 99.3            |
| 48 |     | h6420 | Средиземноморски влажни тревни съобщества на високи треви от съюза <i>Molinio-Holoschoenion</i> | 24.02               | 5.96             | 25.0            |
| 49 |     | h6430 | Хидрофилни съобщества от високи треви в равнините и в планинския до алпийския пояс              | 7187.00             | 6357.28          | 88.5            |
| 50 |     | h6440 | Алувиални ливади от съюза <i>Cnidion dubii</i> в речните долини                                 | 390.33              | 260.72           | 66.8            |
| 51 |     | h6510 | Низинни сенокосни ливади  | 16344.20            | 10478.03         | 64.1            |
| 52 |     | h6520 | Планински сенокосни ливади  | 22397.48            | 20088.12         | 89.7            |
| 53 |     | h7140 | Преходни блата и плаващи подвижни торфища   | 508.89              | 501.82           | 98.6            |
| 54 | *   | h7210 | Карбонатни мочурища с <i>Cladium mariscus</i> и видове от съюза <i>Caricion davallianae</i>     | 0.95                | 0.59             | 62.1            |
| 55 | *   | h7220 | Извори с твърда вода и туфести формации ( <i>Cratoneurion</i> )                                 | 79.74               | 78.91            | 98.9            |
| 56 |     | h7230 | Алкални блата   | 75.27               | 65.99            | 87.7            |
| 57 |     | h8110 | Силикатни сипеи от планинския до снежния пояс   | 8620.55             | 8396.12          | 97.4            |
| 58 |     | h8120 | Сипеи върху варовити терени и калциеви шисти във високите планини                               | 617.74              | 476.58           | 77.1            |
| 59 |     | h8210 | Хазмофитна растителност по варовикови скални склонове   | 9504.88             | 8557.04          | 90.0            |
| 60 |     | h8220 | Хазмофитна растителност по силикатни скални склонове  | 8345.51             | 8046.44          | 91.0            |



Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| №  | Пр. | Код   | Местообитание  | Нац. покритие (ha)* | Натура 2000 (ha) | Натура 2000 (%) |
|----|-----|-------|--|---------------------|------------------|-----------------|
| 61 |     | h8230 | Силикатни скали с пионерна растителност от съюзите Sedo-Scleranthion или Sedo albi-Veronicion dillenii   | 4621.15             | 3829.93          | 82.9            |
| 62 |     | h8310 | Неблагоустроени пещери   | NA***               | NA               | NA              |
| 63 |     | h8330 | Подводни или частично подводни морски пещери   | ND                  | ND               | ND              |
| 64 |     | h9110 | Букови гори от типа Luzulo-Fagetum   | 10924.03            | 10733.37         | 98.3            |
| 65 |     | h9130 | Букови гори от типа Asperulo-Fagetum   | 239284.18           | 168045.62        | 70.2            |
| 66 |     | h9150 | Термофилни букови гори (Cephalanthero-Fagion)  | 90548.48            | 54002.95         | 59.6            |
| 67 |     | h9170 | Дъбово-габъррови гори от типа Galio Carpinetum   | 285377.23           | 172001.36        | 41.6            |
| 68 | *   | h9180 | Смесени гори от съюза Tilio-Acerion върху сипеи и стръмни склонове   | 22724.89            | 15658.59         | 69.0            |
| 69 | *   | h91AA | Източни гори от космат дъб   | 78118.94            | 45301.87         | 58.0            |
| 70 |     | h91BA | Мизийски гори от обикновена ела  | 20763.78            | 15272.36         | 73.6            |
| 71 |     | h91C0 | Рило-Родопски и Старопланински бялборови гори  | 160619.25           | 97278.91         | 60.6            |
| 72 | *   | h91D0 | Мочурни гори   | 231.03              | 231.03           | 100.0           |
| 73 | *   | h91E0 | Алувиални гори с <i>Alnus glutinosa</i> и <i>Fraxinus excelsior</i> (Alno-Radion, Alnion incanae, Salicion albae)  | 27679.94            | 9363.33          | 33.8            |
| 74 |     | h91F0 | Крайречни смесени гори от <i>Quercus robur</i> , <i>Ulmus laevis</i> и <i>Fraxinus excelsior</i> или <i>Fraxinus angustifolia</i> покрай големи реки ( <i>Ulmenion minoris</i> ) | 8548.67             | 7016.35          | 82.1            |
| 75 | *   | h91G0 | Панонски гори с <i>Quercus petraea</i> и <i>Carpinus betulus</i>   | 82984.36            | 36948.09         | 44.5            |
| 76 | *   | h91H0 | Панонски гори с <i>Quercus pubescens</i>   | 19205.63            | 9405.99          | 49.0            |
| 77 | *   | h91I0 | Евро-сибирски степни гори с <i>Quercus spp.</i>  | 42513.92            | 21322.41         | 50.1            |
| 78 |     | h91M0 | Балкано-Панонски церово-горунови гори  | 596175.89           | 340858.42        | 57.1            |
| 79 | *   | h91S0 | Западно понтийски букови гори  | 29249.13            | 25771.56         | 88.1            |
| 80 |     | h91W0 | Мизийски букови гори   | 81041.39            | 57687.19         | 71.2            |
| 81 |     | h91Z0 | Мизийски гори от сребролистна липа   | 25698.62            | 15499.89         | 60.3            |
| 82 |     | h9260 | Гори от <i>Castanea sativa</i>   | 1421.27             | 1320.98          | 93.0            |
| 83 |     | h9270 | Гръцки букови гори с <i>Abies borisii-regis</i>  | 5933.67             | 1291.07          | 21.8            |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| №  | Пр. | Код   | Местообитание   | Нац. покритие (ha)* | Натура 2000 (ha)  | Натура 2000 (%) |
|----|-----|-------|---|---------------------|-------------------|-----------------|
| 84 |     | h92A0 | Крайречни галерии от <i>Salix alba</i> и <i>Populus alba</i>                                      | 2262.61             | 1591.09           | 70.4            |
| 85 |     | h92C0 | Гори от <i>Platanus orientalis</i>  | 556.20              | 479.72            | 86.2            |
| 86 |     | h92D0 | Южни крайречни галерии и храсталаци ( <i>Nerio-Tamaricetea</i> и <i>Securinegion tinctoriae</i> ) | 325.39              | 45.77             | 14.0            |
| 87 |     | h9410 | Ацидофилни гори от <i>Picea</i> в планинския до алпийския пояс ( <i>Vaccinio-Piceetea</i> )       | 97569.59            | 74355.87          | 76.2            |
| 88 | *   | h9530 | Субсредиземноморски борови гори с ендемични подвидове черен бор                                   | 25045.37            | 9345.85           | 37.3            |
| 89 | *   | h9560 | Ендемични гори от <i>Juniperus spp.</i>   | 1146,81             | 1135.17           | 99.0            |
| 90 |     | h95A0 | Гори от бяла и черна мура   | 10006.51            | 9211.47           | 92.0            |
|    |     |       | <b>Общо</b>   | <b>2471644.42</b>   | <b>1643731.50</b> | <b>66.5</b>     |

\* - приоритетно за опазване местообитание; \*\* ND - липсват данни; \*\*\* NA - неприложимо.





## Флора

Българската водораслова флора наброява над 3060 вида, принадлежащи към 564 рода от 11 отдела. Най-много видове (над 1350) са известни от отдел Chlorophyta, а най-малко - от отдел Cryptophyta – 10 вида (източник на информация – Българска платформа за биоразнообразие, МОСВ).

Папратообразните и семенните растения в България са около 3900 вида. От тях папратообразните са 45 вида, голосеменните - 17 вида, покритосеменните - около 3823. Тези видове се отнасят към 902 рода от 159 растителни семейства. Най-големи по брой на видовете в тях са сем. Asteraceae (Сложноцветни) с около 480 вида, Poaceae (Житни) с около 330 вида, Fabaceae (Бобови) - около 290, Caryophyllaceae (Карамфилови) - 260, Rosaceae (Розоцветни) - около 210, Brassicaceae (Кръстоцветни) - 183, Scrophulariaceae (Живеничеви) - 156.

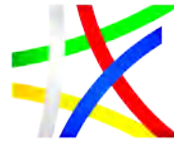
Автохтонните видове в българската флора са около 3330. Повече от 500 вида представители на 93 семейства, главно многогодишни тревисти растения, храсти и дървета от тази група, са доминанти и субдоминанти в растителните съобщества. Това са предимно представители на семействата на житните растения, киселите треви, бобовите, сложноцветните, розоцветните и др. С малък брой видове, но с определящо участие като доминанти и едификатори в планинските екосистеми, са дървесни представители на семействата Aceraceae (Кленови), Fagaceae (Букови), Pinaceae (Борови) и Tiliaceae (Липови).

Малко повече от 500 вида дървета, храсти и тревисти растения са ограничено разпространени в българската флора. Част от тях са български или балкански ендемити, други са редки растения, остатък от древни флори или видове, чиито основни ареали са извън България. В България те имат малко на брой популации, понякога в единични находища, често в граничните флористични райони на страната или във високите планини. Много от тези видове са защитени от Закона за биологичното разнообразие в България.

Друга група растения, около 560 вида, са плевели и рудерали, повечето широко разпространени в места, променени под влияние на човешката дейност. Част от тях са в днешните си местообитания от хилядолетия, свързани с развитието на човешката култура още от ранното заселване на българските земи. Други, като *Datura stramonium* (татул), *Galinsoga parviflora* (перуанска лайка), *Xanthium spinosum* (казашки бодил) и др. навлизат по-късно, в резултат от преселването и миграциите на хора и животни, развитето на търговията и туризма, на процеси, които продължават и сега. Към последната категория се отнасят и т. нар. инвазивни видове, които се разселват бързо и заемат свободни местообитания или изместват автохтонни видове.

В българската флора са били установени 214 хибридни растения или хибридни популации на видове от 52 рода в 29 семейства.

Картината на биологичното разнообразие на българската флора се допълва от групата на изчезналите от нея 13 вида, част от тях намирани еднократно, други унищожени в антропогенно силно нарушени природни местообитания. Повечето от тези видове са



влаголюбиви или водни растения, обитавали вече пресушени блата, влажни ливади, крайречни терени.

В биологичния спектър на българската флора доминират тревистите многогодишни и едногодишни растения, общо около 3540 вида. Дърветата - 88 вида, храстите - 236 вида и полухрастите - 35 вида, са най-добре представени в Стара планина и Родопите, с по 210 вида, или 58% от разнообразието на дървета и храсти в страната. В Рила те са 164 вида, във Витоша - 148 вида. В планините най-голямо е видовото богатство на дървета и храсти до около 900 - 1000 м н.в.

Във флористичното разнообразие на страната особено място заемат реликтните и ендемичните растения, като спецификата на българската флора до голяма степен се определя от българските и балканските ендемични растения. Това са 498 вида или 12.8% от видовото богатство на страната. Българските ендемити са 186 вида, балканските - 312. Повечето ендемити имат малки ареали, някои видове са с много ограничено разпространение, с малочислени популации и висока степен на застрашеност. Най-много български и балкански ендемити се срещат в Родопите, Пирин, Рила, Стара планина. Характерно за разпространението на ендемитите е тяхното неравномерно разпределение, с концентриране в отделни флористични райони и хабитати. Те са характерни за варовитите местообитания в алпийския и субалпийския растителен пояс на Пирин и Славянка, за силикатните била и скални комплекси на Стара планина, Рила и Беласица (Анчев 2011).

В Червена книга на Р България, том I са включени са **общо 808 вида**, разпределени по следния начин: **водорасли – 6 вида; мъхове – 102 вида; напратообразни растения – 8 вида; голосеменни растения – 4 вида; покритосеменни растения – 539 вида; гъби – 149 вида** (Пеев 2011). Обект на защита (включени в Приложение 3 на ЗБР) са 574 вида висши растения. Предмет на опазване в защитени зони (включени в Приложение 2 на ЗБР) са 21 вида висши растения и мъхове (Закон за биологичното разнообразие).

Едни от най-значимите фактори, оказващи въздействие върху горските местообитания, са сечите (регламентирани и нерегламентирани включително). Други са хидрологичните мероприятия и съоръжения (вкл. такива в морски води, напр. драгиране, както и водоползването), **строителството на сгради, съоръжения и линейна инфраструктура**, туристическия поток, замърсяване (вкл. на вода, въздух и почви, както и с ТБО), и общото засушаване на климата.

Сечите, логично е, засягат най-вече горски местообитания. Унищожаването, или най-малкото влошаването на състоянието на горите обаче играе роля за влошаване и на съседни местообитания от други групи, най-вече чрез създаване предпоставки за ерозия и/или засушаване. Хидрологичните мероприятия и съоръжения - изграждане на диги, корекция на реки, пресушаване, каптиране и пр. влияе на местообитания от всички групи, свързани повърхностните и/или подземните води. Строителството засяга най-голяма част от крайбрежните местообитания по Черноморското крайбрежие. Тази група е подложена и на най-силно въздействие от туристическия поток - присъствие на много хора на



относително малка площ през летния сезон. Замърсяването засяга значително почти всички групи местообитания. Голяма част от замърсяването при някои групи, напр. на крайбрежните местообитания, се дължи на туризма. При други съществена роля играе замърсяването на водите или въздуха. Засушаването е най-значителния фактор, свързан с климатичните промени. Засушаването може и да е с локален произход, непряко въздействие от унищожаването на горите (по Бисерков 2011).

### 2.1.7 Състояние на животинския свят

В зоогеографско отношение сухоземната фауна на България се отнася към Палеарктичната зоогеографска област на Холарктичното царство. Поради това че България е разположена основно в Евросибирската зоогеографска подобласт, но граничи и с Медитеранската зоогеографска подобласт, в страната се срещат два основни зоогеографски комплекса: северен (евросибирски), формиран от студеноустойчиви видове животни, и южен (медитерански), включващ множество топлолюбиви видове. Понастоящем съществуват публикувани данни и сведения в българската и чуждестранната научна литература само за около 30000 вида животни, което е около 50% от предполагаемото фаунистично разнообразие на страната. Най-добре проучени в България са гръбначните животни, от които досега са познати 800 вида (Табл. 2.1.7-1; Големански 2011).

Таблица 2.1.7-1. Фаунистично разнообразие на гръбначните животни в България

| Класове                           | Разреди (бр.) | Семейства (бр.) | Родове (бр.) | Видове (бр.) |
|-----------------------------------|---------------|-----------------|--------------|--------------|
| Cyclostomata<br>(Кръглоусти)      | 1             | 1               | 1            | 2            |
| Chondrichthyes<br>(Хрущялни риби) | 2             | 3               | 3            | 4            |
| Osteichthyes<br>(Костни риби)     | 17            | 56              | 137          | 213          |
| Amphibia<br>(Земноводни)          | 2             | 6               | 11           | 19           |
| Reptilia<br>(Влечуги)             | 3             | 12              | 26           | 37           |
| Aves<br>(Птици)                   | 19            | 62              | 192          | 428          |
| Mammalia<br>(Бозайници)           | 8             | 26              | 60           | 97           |



| Класове     | Разреди (бр.) | Семейства (бр.) | Родове (бр.) | Видове (бр.) |
|-------------|---------------|-----------------|--------------|--------------|
| <b>Общо</b> | <b>52</b>     | <b>166</b>      | <b>430</b>   | <b>800</b>   |

От огромната група на безгръбначните животни сравнително добре са проучени само някои едноклетъчни, някои паразитни червеи, прешленестите червеи, ракообразните, паякообразните, многоножките, мекотелите и отделни разреди насекоми. Броят на видовете, разредите и класовете от отделните типове безгръбначни животни, установени досега в България, наброява около 30000 (Таблица 2.1.7-2; Големански, 2011 г.).

**Таблица 2.1.7-2 Фаунистично разнообразие на безгръбначните животни в България**

| Типове*                | Класове (бр.) | Разреди (бр.) | Видове (бр.) |
|------------------------|---------------|---------------|--------------|
| Sarcomastigophora      | 8             | 28            | ~ 580        |
| Labyrinthomorpha       | 1             | 1             | 3            |
| Sporozoa               | 1             | 5             | ~ 270        |
| Microspora             | 2             | 4             | 27           |
| Ascetospora            | 1             | 1             | 2            |
| Myxozoa                | 1             | 1             | 47           |
| Ciliophora (Infusoria) | 3             | 19            | ~ 680        |
| Spongia (Porifera)     | 1             | 3             | 29           |
| Cnidaria               | 3             | 5             | 32           |
| Ctenophora             | 2             | 3             | 3            |
| Platyhelminthes        | 4             | 21            | ~ 830        |
| Gastrotricha           | 1             | 2             | 40           |
| Nematoda               | 2             | 14            | ~ 970        |
| Rotifera (Rotatoria)   | 3             | 4             | ~ 290        |



| Типове*                | Класове (бр.) | Разреди (бр.) | Видове (бр.)    |
|------------------------|---------------|---------------|-----------------|
| Nematomorpha           | 1             | 1             | 8               |
| Acanthocephala         | 3             | 6             | 52              |
| Kinorhyncha            | 1             | 2             | 4               |
| Entoprocta (Kamptozoa) | 1             | 1             | 2               |
| Annelida               | 5             | 15            | ~ 240           |
| Ectoprocta (Bryozoa)   | 2             | 3             | 25              |
| Phoronida              | 1             | 1             | 1               |
| Nemertea               | 1             | 2             | 26              |
| Tardigrada             | 2             | 4             | 34              |
| Arthropoda             | 9             | 62            | ~ 24 720        |
| Mollusca               | 3             | 18            | 445             |
| Echinodermata          | 1             | 2             | 4               |
| Chaetognatha           | 1             | 1             | 3               |
| Hemichordata           | 1             | 1             | 1               |
| <b>Общо</b>            | <b>65</b>     | <b>230</b>    | <b>~ 30 000</b> |

Общият брой на ендемичните родове, видове и подвидове животни, установени досега в България, е около 1200, от които българските ендемити са около 790, а балканските – около 410. Наличието на ендемити е един от важните и основни критерии в международен и национален план за определяне на стратегията и приоритетите за опазването на биологичното разнообразие на дадена страна или регион. Особено разнообразна и уникална е пещерната и подземната фауна в България, тъй като страната е богата на карстови образувания и подземни води. До сега в България са установени над 780 вида пещерни животни от различни таксономични групи, от които над 110 вида. По богатство, разнообразие и ендемизъм на пещерната фауна, България се нарежда между първите страни в Европа. В пещерите намират убежище многохилядни прилепни колонии, като те



съставляват 96% от значимите подземни местообитания на тези бозайници. Най-често срещаните видове в пещерите през лятото у нас са 7 вида - *Rhinolophus ferrumequinum*, *Rhinolophus euryale*, *Myotis myotis*, *Myotis blythii*, *Myotis emarginatus*, *Myotis capaccinii* и *Miniopterus schreibersii*.

Много богата и разнообразна е и фауната на българското крайбрежие на Черно море, където са установени над 2260 вида и подвида животни, обитаващи откритото море, крайбрежните езера и супралиторалната ивица.

Информация за тенденциите в състоянието на популациите на обикновените видове птици в България се събира в рамките на **Общоевропейската схема за мониторинг на обикновените видове птици**, която в България се прилага от **Българското дружество за защита на птиците** - <http://www.bspb.org/>. Общата тенденция за периода 2005–2018 г. за 50 вида, съставляващи индикатора е за стабилно състояние. От всички 73 вида птици, чието състояние е оценено, намаляващите са 18%, увеличаващите са 23%, стабилните са 26%, а тези с неопределена категория на тенденцията са 33%. Сред видовете обитаващи земеделските земи, с най-значителни отрицателни тенденции са поселната врана (-98%) и обикновеното конопарче (-72%), с умерено негативна тенденция са пъдпъдъкът, щиглецът, сивата овесарка, полската чучулига, обикновения скорец и селската лястовица. Стабилна тенденция има черношипата ветрушка, гургулицата, качулата чучулига, червеногърбата сврачка, жълтата стърчиопашка и черноглавата овесарка. Силно увеличаваща се численост има единствено голямото белогушо коприварче (+276%), а с умерено увеличение са полското врабче и градинската овесарка. От видовете, обитаващи горите, с най-ясно изразена положителна тенденция на популацията са еловият певец, пойният дрозд, други три вида също са с умерено увеличаваща се численост. Със стабилна численост са четири вида, сред които обикновената чинка и големият пъстър кълвач. Единственият умерено намаляващ горски вид е горската бърбрия (-89%). В третата категория видове обитаващи „други“ типове местообитания, със силно нарастваща численост е единствено фазанът (+359%). Други 7 вида, като червенокръстата лястовица и ястребогушото коприварче, са с умерено нарастваща численост. Също 7 вида са със стабилни тенденции, сред тях са домашното врабче, гугутката и свраката. Чавката и още два вида са с умерено намаляваща численост. Намаляването на индекса за състоянието на популациите на птиците е признак за влошеното състояние на съответните видове и техните местообитания. Особено тревожно е състоянието на птиците, обитаващи земеделските земи, което потвърждава общоевропейските тенденции, които са резултат от някои неустойчиви земеделски практики, насърчавани от Общоевропейската селскостопанска политика и националните програми за развитие на селските райони. Най-силно отрицателно въздействие върху дивите птици и другите елементи на биоразнообразието е премахването на синорите и ивиците от дървета и храсти в полските райони, разораването на пасищата, премахването на храсти и управлението на пасищата с шредери и използването на агрохимикали в растениевъдството (ИАОС 2020).



Установените проблеми по отношение на фауната са свързани с преки и косвени въздействия върху популациите. Косвените въздействия възникват предимно при промяна на характеристиките на местообитанията на животинските видове, промяна на основни параметри на околната среда, като шум, замърсяване на водите, урбанизация, интензификация на земеделските практики, изграждане на транспортна и енергийна инфраструктура и др. – най-често наблюдавани са безпокойството и фрагментацията. Преките въздействия са насочени към отделни индивиди и като следствие най-често се наблюдава тяхната пряка смъртност или прогонване от естественото местообитание.

### 2.1.8 Защитени зони по смисъла на ЗБР

Европейската екологична мрежа НАТУРА 2000 е общоевропейска система от защитени зони и екологични коридори, определени на базата на научни критерии, в изпълнение на директивите на Европейския съюз – 2009/147/ЕО за опазване на дивите птици и 92/43/ЕИО за опазване на природните местообитания и на местообитанията на дивата флора и фауна. В Националната екологична мрежа приоритетно се включват КОРИНЕ места, Рамсарски места, важни места за растенията и орнитологични важни места (ЗБР, Чл. 3, ал. 2).

В Република България до края на 2018 г., са приети от Министерски съвет 339 защитени зони (352 на брой, но 13 са с обща граница по двете директиви) от мрежата „Натура 2000“, покриващи общо 34.4% от територията на страната (Табл. 2.1.8-1). През декември 2018 г. с Решение на Националния съвет по биологично разнообразие се одобриха две нови защитени зони BG0000636 „Ниска Рила“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна и BG0002129 „Рила буфер“ за опазване на дивите птици. Броят на определените защитени зони, съгласно Директивата за птиците, е 119, с площ 2523661 ha (22.7% от общата територия на страната), а броят на определените защитени зони съгласно Директивата за местообитанията е 233, с площ 3326973 ha (30% от общата територия на страната). Защитените зони включват общо 282135 ha морски пространства. По процентно покритие на мрежата „Натура 2000“ спрямо националната територия Република България се нарежда на трето място в ЕС, след Словения и Хърватия. Индексът на достатъчност на мрежата „Натура 2000“ се доближава до 100% (ИАОС 2020).

**Таблица 2.1.8-1. Брой и площ на защитените зони от мрежата „Натура 2000“ в Република България.**

| Защитени зони                    | Брой        | Площ [ha]      | Морски пространства [ha] | % от нац. територия |
|----------------------------------|-------------|----------------|--------------------------|---------------------|
| Защитени зони за местообитанията | 233         | 3574673        | 247724                   | 30.00               |
| Защитени зони за птиците         | 119         | 2578150        | 54489                    | 22.70               |
| <b>Общо Натура 2000</b>          | <b>339*</b> | <b>4105306</b> | <b>282135</b>            | <b>34.40</b>        |



\* 13 бр. от 33 са с обща граница по двете Директиви

По данни от Информационна система за защитени зони (МОСВ 2013), целици за опазване видове и природни местообитания, са: Безгръбначни животни – 40 вида; Риби – 24 вида; Земноводни – 6 вида; Влечуги – 6 вида; Птици – 239 вида; Бозайници – 24 вида; Растителни видове – 22 вида. Природните местообитания са 90 типа.

Основен компонент на защитените зони и защитените територии, предмет на опазване в тях, са растителните местообитания и растителните и животински видове. Процедурите по ОВОС и най-вече оценка за съвместимост с предмета и целите на опазване на защитените зони, са инструмента, чрез които съответните въздействия се намаляват или елиминират.

### 2.1.9 Защитени територии по смисъла на ЗЗТ

Съгласно чл. 4 ал. 1 от Закона за защитените територии, защитените територии са 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.

ЗЗТ определя 6 категории защитени територии, съобразени със съвременните международни изисквания и критерии (категориите на IUCN):

- Национални паркове – 3 броя, с площ 150 362,3 ха;
- Природни паркове – 11 броя, с площ 256 441,4 ха;
- Резервати – 55 броя, с площ 77 204,2265 ха;
- Поддържани резервати – 55 броя, с площ 4 540,22 ха;
- Защитени местности – 570 броя, с площ 79 919,2876 ха;
- Природни забележителности – 343 броя, с площ 16 454,5906 ха.

Режимите за опазване и управление на защитените територии се определят със заповедта им за обявяване и с плана за управление. Голяма част от защитените територии нямат планове за управление.

За периода 2004-2018 г. площта на защитените територии се е увеличила. В края на 2019 г. броят на защитените територии в Република България е 1017, с обща площ 584861.5 ха или 5.27% от територията на страната (ИАОС 2020).

Значително по-рестриктивният режим на защитените територии в сравнение с този на управление на защитените зони в повечето случаи изключва изграждане на съоръжения в тях, в т.ч. инфраструктурни. При всички случаи изграждането и експлоатация на инфраструктура и обекти става след провеждане на превантивните процедури по реда на ЗООС.





### 2.1.10 Състояние на ландшафта

Ландшафтът на страната, съгласно „Класификационната система на ландшафтите в страната”, включва 4 класа, разделени в 13 типа, 30 подтипа и 78 ландшафти групи.

- 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.

Ландшафтните области са установени по преобладаващите класове. На територията на страната са определени 4 области, 24 подобласти и 127 ландшафтни района, а именно:

- Севернобългарска зонална област на Дунавската равнина. Включва 4 ландшафтни области и общо 33 ландшафтни района:

Преобладават ландшафтите на ливадно-степните алувиални низини със средна степен на земеделска удвоеност и ландшафтите на черноземните ливадно-степни равнини на лъсови скали с висока степен на земеделско усвояване.

- Старопланински област. Включва 4 ландшафтни подобласти и 21 ландшафтни района.

Включват изцяло съответните планински типове, подтипове и групи ландшафти, базиращи се на различията в спектрите на височинната ландшафтна поясност в различните и части.

- Южнобългарска планинско-котловинна област. Включва 10 ландшафтни подобласти и 50 ландшафтни района.

Обхващат почти всички планински и котловинни части на страната от Старопланинската ландшафтна област, включително и най-високите планински и най-топлите котловинни ландшафти.

- Междупланинска зонална област на южнобългарските низинни и ниски планини. Включва 6 ландшафтни подобласти и 24 ландшафтни района

Заемат пространството между планинските територии на Средна гора от север и Родопите от юг.

Ландшафтните подобласти се отличават една от друга по основните морфоструктурно-хидроклиматични особености.

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, *азонален 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).



Всеки ландшафтен район се отличава от съседните райони по локалните особености на скалния субстрат, мезорелефа и хоризонталната и вертикална ландшафтна структура. Въз основа на това се използва следната качествена структура на територията на страната по надморска височина /НСИ, 2010 г/:

*Низинен релеф* (0-200 м.н.в.). Заема 31.5 % от територията на страната и обхваща части от Дунавската равнина, Горнотракийската низина, Бургаската низина, крайбрежната черноморска ивица и др.;

*Равнинно-хълмист релеф* (200-600 м.н.в.). Заема най-голямата част от територията на България (41 %) и обхваща части от Дунавската равнина, Задбалканските полета (Карловско, Казанлъшко, Твърдишко и др.), част от котловинните полета по поречието на р. Струма (Благоевградско, Симитлийско), част от земите на Източното Средногорие, средното поречие на р. Тунджа и др.;

*Нископланински релеф* (600-1000 м.н.в.). Заема 15.2 % от територията на страната. В него се включват сравнително по-високата част от Предбалкана, част от Стара планина, Средногорието, планините в Краището.

*Среднопланински релеф* (1000-1600 м.н.в.). Заема площ от 9.8 % от територията на България и обхваща части от Предбалкана, значителна част от Стара планина, част от Средногорието и Родопите;

*Високопланински релеф* (над 1600 м.н.в.). Заема 2.5 % от територията на страната. В него се включват Рила и Пирин.

При съвременните ландшафти е важно да се вземе предвид степен на изменение на ландшафта от намесата на антропогенния фактор, предизвикващ понякога нарушаване на естественото равновесие и необходимост от опазване и възобновяване на природните дадености в съответния ландшафт.

Описаните накратко по-горе класове ландшафти от своя страна се разделят най-общо на:

- *природни ландшафти* – те са формирани под влияние на природните фактори и не попадат под въздействие на човешката дейност.

- *антропогенни ландшафти* – те са резултат от човешката дейност, която променя в различна степен някои от природните компоненти, формирайки техния специфичен характер и структура. Към антропогенните ландшафти се отнасят по-голяма част от съвременните ландшафти на земята.

Типът антропогенни ландшафти заема част от територията, като е представен с подтип *антропогенен комуникационен*. Селищните територии и съществуващите пътища са с най-висока степен на антропогенна трансформация.

- *от антропогенизираните* се срещат агроландшафтите.

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



Вътрешната структура и функционирането на ландшафтите се обуславя от особеностите и динамиката на всички природни компоненти на околната среда от техногенното и антропогенното въздействие върху нея.

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, обезпечаващо запазването на съществуващото екологично равновесие.

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

**Транспортната подсистема, в т.ч. за комбиниран транспорт,** е консуматор на земя. Ландшафтите, заети от мрежите и съоръженията на техническата и пътна инфраструктура, имат линеарен характер и формират т.н. „линеарни ландшафти” със собствено съдържание и специфика. Определени са две зони на влияние на транспортните обекти:

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

Разширената зона на влияние на транспортните коридори и транспортната инфраструктура е цялата територия на съответната община, тангираща със съответния коридор или статичен обект. Комбинираният транспорт се разглежда като частен случай на интермодален транспорт при който нарушенията в ландшафта се очаква да бъдат по-малки, поради относителната компактност на обектите.

Транспортните инфраструктурни обекти са свързани с промени в ландшафтните доминанти. Визуалните нарушения и зрителното въздействие донякъде е относително и зависи от индивидуалните възприятия на околната среда.

*Водният транспорт* – (изграждане на интермодални терминали, инфраструктура на логистичен комплекс на пристанищен терминал) има специфични техническите изисквания за осигуряване опазването на бреговата линия и оформянето на ландшафта, което е съобразено с отражението му върху съседните територии. Извън границите на охраняемата зона ландшафтът запазва своите функции и характер, а оформянето на прилежащите пространства с растителност редуцира в максимални граници вредното въздействие.

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.



Главната цел на конвенцията за ландшафта е да съхрани европейското културно и природно наследство, които определят облика на общоевропейския ландшафт.

### **Обобщения:**

*Разширяването и изграждането на интермодални терминали, инфраструктура на логистични комплекси, довеждаща инфраструктура и др. компоненти на комбинирания транспорт имат специфични техническите изисквания. Осигуряването на опазването на бреговата линия (за пристанищата) или границите на обектите оформя ~~на~~ ландшафт, който трябва да е съобразен с отражението му върху съседните територии. Извън границите на охраняемата зона или сервитута ландшафтът запазва своите функции и характер, а оформянето на прилежащите пространства с растителност редуцира в максимални граници вредното въздействие.*

### **2.1.11 Състояние на материалните активи**

Материалните активи се разделят на дълготрайни и краткотрайни. За сектор „транспорт“ основни материални активи са: ДМА – транспортни средства, инфраструктурни съоръжения, земи, сгради, машини и оборудване и КМА – суровини, материали, горива.

Комбинираният транспорт се разглежда като частен случай на интермодален транспорт, при който стоките се превозват в една и съща товарна единица или пътно превозно средство, като се използват два или повече вида транспорт, като основната част от превоза е по железница, река или море, а всеки първоначален и/или краен пътен участък е възможно най-кратък. Реализацията на тези транспортни курсове е свързана с ползването на

интермодални терминали, като бази оборудвани за претоварване и складиране на интермодални транспортни единици (ИТЕ) между поне два вида транспорт или между две различни железопътни системи и за временно складиране на товари, като морски или вътрешноводни пристанища и железопътни-автомобилни терминали.

Следователно, ДМА за комбинирания транспорт са ИТЕ, транспортните средства с които те се транспортират, ИМТ с цялото оборудване за претоварване и временно складиране, площите заети от ИМТ, както и сградния фонд, складовите площи и др елементи на съоръженията. КТ е свързан и с транспортната инфраструктура, която се ползва от него.

За развитието на КТ има **технически изисквания**, определени с Регламенти и Споразумения на ЕС, на които следва да отговаря инфраструктурата за комбиниран транспорт, което включва:

#### ***Изисквания към ДМА за железопътната мрежа:***

- Напълно електрифицирана



- С нормално междурелсие (1 435 мм)
- Оборудвана с ERTMS за гарантиране на безопасност на железопътния трафик на пътници и товари чрез система за автоматично регулиране скоростта на движение на влаковете
- товарен габарит минимум GB и минимално тегло на влака 1 500 т за съществуващи линии и съответно товарен габарит GC и максимален надлъжен наклон 12.5‰ – за нови линии
- железопътната инфраструктура по основната TEN-T да бъде с носимоспособност 22.5 т/ос, да позволява движение на влакове с дължина 740 м със 100 км/ч скорост за товарните влакове

### **Състояние на ДМА в железопътната инфраструктура към момента**

Всички железопътни линии, включени в обхвата на разширената мрежа за КТ, отговарят на изискването за нормално междурелсие. Всички линии са електрифицирани с изключение на Радомир – Гюешево. 96.5% от линиите са с осигурено осово натоварване от 22.5т т/ос, но в много случаи за да се гарантира носимоспособността се ограничава максимално допустимата скорост. Преобладаващата част от линиите са еднопътни (62.4%).

**Железопътната инфраструктура за комбиниран транспорт не е в състояние да осигури скорости на движение, които да отговарят в достатъчна степен на поетите международни ангажименти за развитие на железопътния транспорт.** Само 11.4% от мрежата за комбинирани превози, отговаря на изискването за линейна скорост за 100 км/ч.

Търговската скорост на товарните влакове е още по-ниска - съгласно графикът за движение на влаковете за 2019/2020 г. средната участъкова скорост на директните товарни влакове е 36 км/ч, а тази на международните товарни влакове е 27 км/ч .

По цялата мрежа за КТ има множество участъци с надлъжни наклони над 12.5‰, като такива липсват само по протежение на линия Пловдив – Бургас и в участъка Пловдив – Разпределителна – Свиленград.

Максималната дължина на влаковете по направления е по-малка от 740 м по всички линии за комбинирани превози, с изключение само на Пловдив Разпределителна – Димитровград – Свиленград.

Друг фактор, който влияе съществено върху възможността за и/или ефективността на комбинираните превози по железница е товарният габарит. Малко над половината от дължината на линиите за КТ имат габарит във височина 4.65 м (GC), докато по останалите 48.7% статичната височина е ограничена на 4.32 м (GB). Габаритни ограничения има по всички направления. Тези габаритни ограничения налагат превозите на полуремаркета да се извършват със специализиран подвижен състав – така наречените джоб вагони - за които обаче има недостиг.

Железопътната мрежа за комбиниран транспорт има достатъчен капацитет: по данни от товарния железопътен коридор 7, едва в около 25% от дължината на коридора на



територията на страната се използва между 50% и 90% от капацитета, докато в останалите 75% - използването е под 50% .

**Поради нарушен през последните 20 години междуремонтен цикъл техническото състояние на железния път, стрелките и съоръженията на много места по мрежата за комбиниран транспорт е незадоволително, което оказва негативно влияние върху допустимите максимални скорости. Проектните параметри и техническото състояние на железния път и съоръженията в по-голямата си част не съответстват на изискванията за ефективни и ефикасни комбинирани превози по железница по отношение на скорост, товарен габарит за комбиниран транспорт и дължина на влака**

#### ***Изисквания към ДМА в пътната мрежа:***

- съставена от висококачествени пътища –автомагистрала или многолентови високоскоростни пътища,
- зони за паркинги и почивка,
- съответно оборудване, телематични приложения, включително интелигентни транспортни системи, товарни терминали и логистични платформи, както и връзките на товарните терминали и логистичните платформи с останалите видове транспорт в TEN-T
- осигурена подходяща площ за паркиране на превозни средства с търговско предназначение при подходящо ниво на безопасност и сигурност
- осигурена с използване на интелигентни транспортни системи
- Пътната инфраструктура по направление на TEN-T коридорите следва да осигурява зони за почивка по автомагистралите приблизително на всеки 100 км в съответствие с обществените, пазарните и екологичните нужди, както и да се осигурят подходящи пространства за паркиране със съответното ниво на безопасност и сигурност на товарни автомобили.

#### ***Състояние на ДМА в пътната мрежа към момента:***

Преобладаващата част от пътищата за КТ са двулентови първокласни или второкласни пътища с ограничение на скоростта за товарни автомобили на 70 км/ч. Високоскоростни и многолентови са 29% от определените пътища за комбинирани превози.

При 69.3% от автомагистралите състоянието на настилката е добро, при 23.4% - средно и при 7.3% - лошо. При първокласните пътища, които представляват преобладаващата част от пътната мрежа за комбинирани превози, по-малко от половината (46.7%) са в добро състояние, 38.7% са в средно състояние и 14.6% - в лошо.

Всички нови пътища и реконструираните такива се проектират с носимоспособност 11.5 т/ос, което отговаря на европейските стандарти.



От 1.03.2020 г. за ползването на 3 115 км пътища се заплаща тол такса. Таксуват се на пропътувано разстояние всички товарни автомобили (и автобусите) с обща допустима маса над 3.5 т.

Почти цялата пътна мрежа за КТ е в обхвата на тол системата, с изключение на четири участъка на второкласни пътища.

**Съществуващата пътна мрежа за комбинирани превози се характеризира с ниска степен на изграденост на висококачествени пътища, добра проектна носимоспособност, но недобро състояние на пътната настилка по част от първокласните и второкласни пътища.**

***Изисквания към ДМА в инфраструктурата за мултимодален транспорт:***

- товарни терминали, които са съоръжения, оборудвани за претоварване между най-малко два вида транспорт или между две различни железопътни системи и за временно складиране на товари, например пристанища, вътрешни пристанища, летища или железопътно-автомобилни терминали и
- логистични платформи, които са зони, пряко свързани с транспортната инфраструктура на TEN-T, и включващи най-малко един товарен терминал и даващи възможност за извършване на логистични дейности.

***Състояние на ДМА в инфраструктурата за мултимодален транспорт към момента:***

Товарните терминали могат да са дву- и три- модални, в зависимост от това колко вида транспорт участват при товаро-претоварните дейности.

Пристанищната инфраструктура е добре развита, тя включва две големи морски и няколко речни пристанища с множество терминали.

Статистическата единица пристанище Бургас включва няколко пристанищни терминала (ПТ), от които Бургас Запад, Бургас Изток и Порт България Уесто разполагат с необходимата механизация и обработват интермодални транспортни единици.

ПТ Бургас – запад е с две корабни места (22 и 23), които са предназначени за обработка на контейнери (както и на генерални и насипни товари). Максимално допустимото газене на двете корабни места е 11.0 м, което ограничава достъпа на контейнеровози до такива с максимален капацитет до 3 000 TEU. Капацитетът на терминала е 200 000 TEU годишно.

Единственият ПТ Порт България Уест, който обслужва Ро-Ро превози, е в Бургаския залив. Дружеството е собственик на Ро-Ро кораба „Дружба“ с товарен капацитет 100 товарни автомобили (влекач с ремарке), който през 2018 и 2019 г. изпълнява регулярни (веднъж в седмицата) курсове Бургас – Потти – Бургас. Годишният Ро-Ро трафик през терминала възлиза на около 6 000 товарни автомобили.

Терминалите са свързани с железопътната мрежа посредством връзка с железопътен възел Бургас.

Дължината на коловозите в пристанището е под 740 м.



**Състоянието на железопътната инфраструктура в междугарието Владимир Павлов – Бургас М е лошо и изисква рехабилитация.**

Статистическата единица пристанище Варна включва осем пристанищни терминала за обществен транспорт с национално значение, четири от които могат да обработват интермодални единици:

- ПТ Варна - Запад с едно корабно място (17) за обработка на контейнери, оборудвано с два портейнера и един мобилен кран и годишен капацитет 120 000 TEU
- ПТ Варна - Изток – карго и пътнически терминал, разполагащ общо с 14 корабни места с годишен капацитет 61 000 TEU
- ПТ Леспорт – карго терминал с три корабни места общо, като съществуващите пристанищни мощности предоставят възможности за обработка на празни контейнери и Ро-Ро товари
- ПТ Фериботен комплекс Варна разполага с две корабни места и позволява смяна на железопътни талиги от европейско (1 435мм) на руско междурелсие (1 520 мм) и обратно; понастоящем ПТ Фериботен комплекс Варна обслужва две редовни фериботни линии:
  - ✓ Варна – Черноморск (Украйна) – Поти/ Батуми (Грузия) – Варна и
  - ✓ Варна – Кавказ (Русия) – Варна.

Морският достъп на корабите до горните пристанищни терминали, с изключение на Варна – изток, се осъществява през Канал № 1 до Варненското езеро. Позволеното газене в Канал № 1 е 11.50 м, а допустимият максимален еърдрафт е 41.75 м.

Достъпът до ПТ Варна – Запад и ПТ Фериботен комплекс Варна се осъществява и през Канал № 2.

Терминалите Варна - Запад и Варна - Изток са свързани с железопътната мрежа посредством изградени връзки с железопътен възел Варна.

**Инфраструктура за обработка на ИТЕ съществува и в двете морски пристанища. И при двете пристанища проблем представляват дължината и най-вече малката дълбочина на газене на корабните места, на които се обработват контейнери и в подходните канали, което възпрепятства достъпът до морските ни пристанища на големи и по-ефективни контейнеровози. По отношение на Варна – запад ниският еърдрафт е допълнителен ограничителен фактор. Налична е механизация за обработка на ИТЕ, чиято производителност на места е относително ниска. Всички терминали имат връзка с железопътната мрежа, но състоянието на връзката в Бургас е незадоволително.**

Статистическата единица пристанище Русе включва 10 пристанищни терминала за обществен транспорт с национално значение, от които в настоящото проучване са разгледани следните четири:





Пристанищен терминал Русе – Изток, който има мощности за претоварване на контейнери, но такива не са обработвани в последните години; в терминала има изграден и функционира Ро-Ро терминал с рампа за едновременно приставане на два плавателни съда и два паркинга с капацитет по 80 камиони всеки; пропускателна способност терминала е до около 100 000 условни ТИР-единици годишно

Пристанищен терминал Свищов – карго и фериботен терминал, който разполага с мощности за обработка на контейнери; пропускателната способност на терминала е 10 000 условни ТИР-единици годишно за фериботната линия Свищов – Зимнич, която се обслужва в пристанището

Фериботен терминал Никопол, предназначен за приставане на кораби тип Ро-Ро, които обслужват линията Никопол – Турну Мъгуреле

Фериботен терминал Силистра, който е изграден за обслужване на линията Силистра – Кълъраш, но от 2012 г. не функционира поради липса на търсене на фериботна услуга по това направление.

ПТ Русе – Изток е свързан с националната железопътна мрежа, достъпен е за клиенти и предоставя услуги срещу заплащане. **Предвид на възприетата дефиниция за комбиниран транспорт, фериботните терминали Свищов, Никопол и Силистра са интермодални, но не и такива за комбиниран транспорт, тъй като отсечката, пропътувана от товарните автомобили по река е много по-къса от останалата част на пътуването с автомобилен транспорт.**

Статистическата единица пристанище Лом включва шест ПТ, от които в настоящото проучване са разгледани:

Пристанище Лом, Видин – юг и Видин – север, които разполагат с механизация за претоварване на контейнери, но такива не са обработвани от 2015 г. насам

Фериботният комплекс Оряхово, който разполага с две корабни места и обслужва линията Оряхово – Бекет

Пристанищен терминал Фериботен комплекс Видин, разполагащ с 1 бр. корабно място с обща дължина 40 м и „Ро-Ро СО МАТ – Видин“, които не функционират.

**В речните пристанища общо пет функциониращи терминала предлагат възможности за обработка на контейнери, а три – на Ро-Ро. В голямата си част пристанищната механизация в терминалите е остаряла и с ниска производителност. Четири от терминалите имат връзка с железопътната мрежа, а един (Видин – юг) – не. Контейнерен трафик практически липса, има само Ро-Ро превози между български и румънски населени места, разположени от двете страни на р. Дунав, който поради късото разстояние с воден транспорт, не отговаря на дефиницията за комбиниран превоз.**



Понастоящем **двумодални (железопътно-автомобилни)** терминали функционират в Пловдив, Стара Загора и Бургас. Допълнително, на гара Волуяк в железопътен възел София работи малък терминал за кросдокинг операции.

*Интермодален терминал (ИМТ) Пловдив* се намира до гара Годор Каблешков, която е част от железопътен възел Пловдив и е разположена на магистралната железопътна линия София - Пловдив. Терминалът е съоръжен с необходимата механизация за претоварване, както и със съобщителни връзки, видеонаблюдение и охрана на цялата територия. Капацитетът на терминала е 57 600 TEU/год.

*Интермодалният терминал Стара Загора* се намира в непосредствена близост до магистралната железопътна линия Пловдив – Михайлово – Карнобат – Бургас. Той е бил известен като Товарна гара Стара Загора.

*Интермодалният терминал Бургас (Долно Езерово)* е разположен на 15 км от пристанище Бургас. Терминалът разполага със специализирана контейнерна площадка за съхранение на 4 000 бр. TEU, както и мобилен автокран за обработка на 20' и 40' контейнери.

Изградени, но нефункциониращи частни терминали има в гара Яна (част от железопътен възел София) и в Димитровград.

В Драгоман е изграден, но никога не е функционирал Ро-Ла терминал.

Трите функциониращи терминала имат благоприятно местоположение: (i) в близост до значим производствен и/или консуматорски център; (ii) на магистрална железопътна линия и (iii) с бърз достъп до автомагистрала.

**Работещите железопътни-пътни терминали са малко на брой и всички такива са в южна България. Достъпът до всички тях е електрифициран. Нито един от терминалите не отговаря на изискването за обработване на влакове с дължина 740 м. Поради ниските обеми, към момента няма капацитетни ограничения. При настоящите ограничения по железопътната мрежа това не е съществен проблем, но след модернизацията на линиите, която е в ход, може да има проблеми с ефективността и ефикасността на обработката.**

***Основните изводи от анализа на състоянието на инфраструктурата за комбинирани превози показва:***

1. *Функциониращите железопътно-автомобилни терминали не осигуряват покритие на производствените мощности и на консуматорските центрове в северна и в югозападна България*

2. *Във вътрешността на страната липсва инфраструктура за обработка на контейнери със свободен и недискриминационен достъп*

3. *Състоянието и параметрите на железопътната инфраструктура не съответстват на изискванията за ефективни и ефикасни комбинирани превози по железница по отношение на скорост, осово натоварване, товарен габарит за комбиниран транспорт и дължина на влака*



4. Пътната мрежа за комбинирани превози се характеризира с ниска степен на изграденост на висококачествени пътища, добра носимоспособност, но недобро състояние на пътната настилка по част от първокласните и второкласни пътища

5. Техническите параметри на морските пристанищни терминали и на подходите към тях ограничават достъпа на големи и по-ефективни контейнеровози

6. Наличната механизация в пристанищните терминали е остаряла и с ниска ефективност

7. Проектите за развитие и модернизация на инфраструктурата за комбинирани превози, които са в ход, ще допринесат за привеждането на под 15% от железопътната инфраструктура и под 10% от пътната инфраструктура в съответствие с техническите изисквания, но параметрите на останалите 77% от железопътната и 62% от пътната инфраструктури за комбиниран транспорт ще останат под приетите стандарти

8. Планираните за изпълнение проекти изискват значителен финансов ресурс, голяма част от тях нямат идентифициран и потвърден източник на финансиране, което крие риск от забавяне на част от тях

9. Няма проекти в процес на изпълнение за изграждане на нови железопътно-автомобилни терминали; планираните проекти се отнасят до три-модални терминали (Русе, Варна и Бургас), които няма да решат проблема с липсата на железопътно-автомобилни терминали в северна и югозападна България.

#### **Обобщения:**

Състоянието на материалните активи в КТ не отговаря на техническите и експлоатационни изисквания. Необходимо е модернизиране и развитие на ДМА и инвестиции за тяхното обновяване.

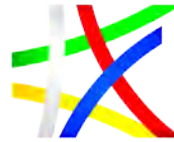
#### **2.1.12 Културно-историческо наследство, включително архитектурно и археологическо наследство**

Културното наследство е неизменна част от околната среда и може да се определи като „антропогенна околна среда”.

Според ЗКН културното наследство обхваща нематериалното и материалното недвижимо и движимо наследство като съвкупност от културни ценности, които са носители на историческа памет, национална идентичност и имат научна или културна стойност.

Културно наследство са:

1. наземни, подземни и подводни археологически обекти и резервати;
2. исторически обекти и комплекси;
3. архитектурни обекти и комплекси;



4. етнографски обекти и комплекси;
5. образци на парковото изкуство и ландшафтната архитектура;
6. природни ценности (образци), включително антропологични останки, открити при теренни проучвания, и останки на палеозоологията и култивирани растения;
7. индустриално наследство;
8. произведения на изящни и приложни изкуства;
9. народни занаяти;
10. документално наследство;
11. аудио-визуално наследство;
12. устна традиция и език;
13. книжовни и литературни ценности;
14. обичаи, обреди, празненства, ритуали и вярвания;
15. музика, песни и танци;
16. народна медицина;
17. кулинарни и енологички традиции;
18. народни игри и спортове.

Опазването на културното наследство е системен процес на издирване, изучаване, идентификация, документиране, регистрация, консервация, реставрация и адаптация. Закрилата на културното наследство е система от мерки за осигуряване опазването му в интерес на обществото.

Културното наследство е обект на регулация и защита на национално и международно ниво. Основният регулаторен акт за страната е Закон за културното наследство на Р България от 2009 г. доп. и изм.

Недвижимите културни ценности (НКЦ са: археологически, исторически, архитектурно-строителни, художествени, урбанистични, културен ландшафт, парково и градинско изкуство, етнографски и културен маршрут - съвкупност от историческо трасе на традиционен път с включените към него обекти на недвижимото културно наследство и ландшафти.

Територията на България поради благоприятното географско положение, климат и природни дадености е с изключително висока наситеност на обекти на културното наследство. Декларираните и регистрираните културни ценности в Националния институт за недвижимо културно наследство (НИНКН) са няколко десетки хиляди.

Артефакти и следи с антропогенен характер и значими останки от човешка дейност открити на територията на страната към момента са с много широк хронологически обхват: от 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 ЗКН (чл. 6, ал. 1, 2; чл. 7; чл. 9; чл. 10; чл. 47; чл. 53 ал. 1; чл. 146).



Недвижимото културно наследство се класифицира като: обекти със световно значение (в листата на ЮНЕСКО); с национално значение (всички резервати, независимо дали са в градска или извънградска среда) и с местно значение.

Концентрацията на археологически обекти на територията на България е най-голяма при удобните за живот места (с благоприятна експозиция, близост до постоянни водоизточници, с възможност за удобни комуникации). Те са били оценявани и ползвани още от най-дълбока древност.

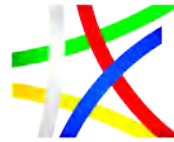
Всички удобни заливи и на носовете по черноморското крайбрежие са ползвани за изграждане на селища и укрепления, които са ползвани през различните исторически епохи.

Дунавския бряг, който е естествена граница на Римската и Византийската империя е наситен с укрепени градове и пунктове. Те са обитавани и през различни периоди на средновековието.

Най-ранните земеделци от времето на каменната и медно-каменната епоха (неолит и енеолит) се заселват по незаливните тераси на реките с отток към р. Дунав (в Северна България) и към р. Марица от север, североизток и юг (в Южна България). Те установяват своите селища в равнините с постоянни водоизточници и защитените долини и полета, които са лесни за обработване, с плодородни почви. Това е времето на възникване на селищните могили, обитавани в продължение на хилядолетия. Селищните могили имат изявен контур на терена и в повечето случаи са установени и регистрирани. Те са заобиколени от многобройни малки сателитни селищни форми, които са трудни за регистриране, тъй като над техните останки, предвид на времевия диапазон, 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.

В районите с благоприятни условия за земеделие се развиват селищни и стопански структури от почти всички епохи – праисторията, желязната епоха, римската и късноантичната епоха и 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. Некрополите и култовите места на обитателите на тези поселения се развиват в близост до тях - от 100 до 1200 м отстояние от селището. Надгробните могили се установяват лесно с характерния си контур или разполагането им на групи. Вкопаните в терена „плоски“ некрополи са трудно откриваеми поради факта, че са обезличени от времето и последващата човешка дейност. Те се откриват и регистрират при изкопни работи и дълбочинна селскостопанска дейност, при което се изравят и често разрушават скелети и характерни данни за вкопаване в подхумусните отлагания.

Осигуряването на отбраната и сигурността на селищата и населението им е свързано с изграждане на различни укрепителни съоръжения, където се предпочитат високите земни форми. Изявените височини в равнините и възвишенията в предпланинските части са ползвани активно и се обитават през някои части на желязната епоха (XII – IV в. пр. Хр.),



късната античност, ранновизантийския период (IV - VII в. сл. Хр.) и средновековието. Високите места са оградени със стени, които са служили за защита населението от близките околности. Тези укрепления се развиват на съседни изразени височини, имащи зрителна връзка. Подобни се развиват по протежение на дълбоки речни долини, 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.

НАИМ–БАН провежда прогнозно проучване, според което общият брой на археологическите обекти в България е между 100 000 и 120 000. Досега в най-пълния регистър на археологическото наследство - АИС АКБ са въведени около 23 000 археологически обекти.

Проведените и провежданите в момента изследвания не обхващат регистрирането на всички реално съществуващи обекти на недвижимото културното наследство. Това се отнася особено за археологическите паметници, локализирането на които не е възможно без провеждане на специализирани проучвания.

Те са и най-уязвими и най-пряко застрашени от провеждане на всякакви дейности, прилагащи деструктивни методи (нарушаване на исторически създадения ландшафт).

Комбинираният транспорт с неговата транспортна инфраструктура, съоръжения и товаро-претоварни бази, както и ИМТ включват етапи на изграждане и разширяване на ползваните площи по трасетата и инфраструктурата, което предполага строителни, т.е. деструктивни дейности, в посочения по-горе смисъл.

За опазването на недвижимите културни ценности, които могат да попаднат в обхвата на тези дейности са предвидени и регламентирани различни мерки за опазване недвижимото културно наследство. Процедурите са определени от ЗКН.

Те се състоят в следните дейности:

1. При проектна готовност се информира НИНКН относно инвестиционното намерение или обхвата на плана/програмата, където са предвидени строителни дейности.
2. Извършва се предварително проучване за сведения за археологически обекти в съответните землища в съответните регионални музеи. Ползва се Националния документален архив на НИНКН – София и изградената в рамките на Автоматизирана информационна система „Археологическа карта на България“, АИС–АКБ. Тя представлява научен проект, свързан с регистриране на НКЦ (археологически обекти).
3. При получаване на данни за наличие на недвижими културни ценности в обхвата на дейността (инвестиционното намерение) се извършват следните дейности:
  - провежда се теренно проучване за издирване, идентифициране и уточняване на местоположението, вкл. площта на вече известни НКЦ. На този етап те се обвързват към координатна система, изяснява се характера им и при възможност – културно-историческата принадлежност. Данните се отразяват в АКБ.



- Провежда се сондажно археологическо проучване за определяне на площта от обекта, която потенциално ще бъде засегната при осъществяване на инвестиционното намерение; определя се характера на обекта и дълбочината с останки от антропогенна дейност (с археологически отлагания).
- Теренното издирване се извърши в съответствие с единна методика, която се прилага при работа по инфраструктурни проекти (за линейните трасета се работи в сервитут с ширина между 50 и 60 м (по 25 до 30 м встрани от трасето).
- Необходимите действия за обекта се определят от комисия, назначена от Министъра на културата. Данните се отразяват в АКБ.
- При невъзможност за корекции на инвестиционното намерение се провежда спасително археологическо проучване на цялата площ в обхвата на изкопните и строително-монтажните работи.
- Приемането на археологическото проучване и предаването на обекта за строителство става от комисия, назначена от Министъра на културата.
- Резултатите от проведеното проучване се отразяват в АКБ и обсъждат и приемат на специални отчетни сесии в началото на следващата календарна година.
- Опазването на недвижимото културно наследство се осигурява с наблюдение на изкопните работи от специалист–археолог.

При регистриране на археологически обект или артефакти отново се прилагат разпоредбите на чл. 160 от ЗКН.

#### **Обобщения:**

*Опазването на археологическите обекти на територията на България е регламентирано в ЗКН, Глава седма, АРХЕОЛОГИЧЕСКО КУЛТУРНО НАСЛЕДСТВО. Предвидените действия на експертно ниво гарантират опазването на НКЦ при реализирането на всяко инвестиционно намерение, вкл. свързано с развитието на КТ. Изискването е за задължително спазване и изпълнение на разпоредбите по ЗКН.*

### **2.1.13 Състояние по отношение на вредните физични фактори**

#### **а) Шум**

**Шумът** е един от основните фактори с неблагоприятно въздействие върху населението, присъстващ като нежелан или вреден външен звук, причинен от човешката дейност, в т.ч. излъчван от автомобилния, железопътния и въздушния транспорт, от инсталации и съоръжения на промишлеността и от локални източници. Показателите за шум в околната среда са физични величини, при чието определяне са отчетени степента и границите на дискомфорт на гражданите, изложени на шум. След замърсяването на въздуха, факторът шум е от основно значение за здравето на хората.



Показателите за шум в околната и жизнената среда са физични величини, при чието определяне са отчетени границите и степента на дискомфорт на гражданите, изложени на шум, в зависимост от характера на шума, времето на денонощието, предназначението на помещенията за обитаване, характера на териториите и зоните във и извън урбанизираните територии.

Степента на риска от увреждане на човешкото здраве под въздействието на фактора шум в околната среда е трудно установима. Обикновено този фактор не действа изолирано, а участва в изключително сложна комбинация с други рискови за здравето фактори, които могат да бъдат химични, физични, биологични, психологични и такива, свързани с начина на живот, атакуващи човешкия организъм в течение на целия му живот. Вредата от шума се превръща в една от характеристиките на модерния живот.

Съгласно информация на Световната здравна организация (СЗО) шумът атакува почти всички органи и системи на човешкия организъм, като се проявява главно в четири насоки:

1. Психологично въздействие: раздразнение, влияние върху работоспособността, въздействие върху речевата разбираемост и умствените способности.

2. Физиологично въздействие:

а) Върху слуховия орган.

б) Върху функциите на отделни органи и системи:

- сърдечно съдовата система – учестване на сърдечния ритъм, промени, които водят до повишаване на кръвното налягане

- дихателната система – изменения на респираторния ритъм

- храносмилателна система – забавяне пасажа на храната и различни по степен и вид увреждания на стомаха

- ендокринна система – изменение количеството на кръвната захар, повишаване на основната обмяна, задържане на вода в организма, вестибуларна система, процесите на обмяната

в) Върху организма като цяло и в частност върху висшата нервна дейност (*нервна преумора, психични смущения и нестабилност, смущения на паметта, раздразнителност*) и вегетативната нервна система (*усилен тонус, който може да доведе до редица сърдечни, циркулаторни и други прояви*).

3. Въздействие върху съня – смущаването на нощната почивка не дава възможност за възстановяване на работоспособността и постепенно довежда организма до състояние на преумора.

4. Загуба на слуха в резултат на продължително влияние на шум с висока интензивност.

Като мощен стресов фактор шумът далеч не изчерпва своето вредно въздействие върху организма само със специфичното поражение на слуховата функция. Той влияе върху нервно-психичната сфера, сърдечно-съдовата система, стомашно-чревния тракт, жлезите с





вътрешна секреция, обмяната на веществата, нервно-мускулния апарат и др. В определен смисъл може дори да се твърди, че неспецифичното въздействие на шума заема по-важно място в шумовата патология, отколкото специфичното поражение на слуховата функция. Проучванията показват, че няма орган в човешкото тяло, който да е пощаден от вредното въздействие на шума.

Действието на фактора шум е най-отчетливо изразен в урбанизираните райони с население над 100 000 жители. Шумовото им натоварване зависи както от интензитета на шума, така и от продължителността на неговото въздействие.

Основни източници на шум в околната среда са:

- Транспортните потоци на автомобилния и релсов транспорт;
- Въздушен транспорт;
- Локални източници – промишлени предприятия, търговски обекти, увеселителни заведения, сервиси за услуги и други, разположени на територията, определена като урбанизирана територия по Закона за устройство на територията

Най-силно въздействие върху акустичната обстановка оказва транспортният шум от **автомобилите**. Неговият дял е 80-85% от общото шумово натоварване в градовете. Непрекъснатото увеличаване броя на моторните превозни средства и неправилното градоустройствено планиране са основните причини за оформянето на урбанизирана среда с утежнен, неблагоприятен за човешкото здраве акустичен режим. За всички по-големи градове като основни причини за повишеното звуково налягане са посочени: високата интензивност на автомобилния трафик, липса на модерна инфраструктура за извеждане на основния поток на транзитно преминаващи автомобили, липса на пътни съоръжения тип „детелина”, особено към големите жилищни комплекси, амортизирани превозни средства на градския транспорт, тесни и неозеленени улици, минимално разстояние между сградите и пътните платна, липса на достатъчно места за паркиране, което затруднява трафика на моторните превозни средства в централните градски части. Важен фактор за високите шумови емисии от транспортните потоци е и лошото качество и състояние на пътната настилка.

В сравнение с автомобилния транспорт, по отношение на шумово въздействие, пощадящ е **железопътният транспорт**, тъй като то се появява само при преминаване на отделни влакови композиции. Остарелите жп състави и трасета не позволяват придвижване с висока скорост, което ограничава ефективното масово използване на жп транспорт.

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 от населени места. Авиационният шум е по-смушаващ в сравнение с шума от други източници. Той се състои от внезапно възникващи шумови събития с определен издигащ се и спадащ модел. Друга



негова характеристика е по-високата честота и сила, към които човешкото ухо е особено чувствително.

По отношение на **локалните източници**, големите и по-съществени промишлени обекти са разположени в обособени зони извън жилищните територии на населените места, което ограничава въздействието на промишления шум върху тях. Съществен източник на шум е и обслужващия промишлеността транспорт за доставка на суровини и извозване на отпадъци, чийто шумови емисии зависят от вида му (*автомобилен, релсов, воден*). Използването на *НДНТ* в новите обекти, вкл. с по-добри акустични характеристики, води до по-ниски шумови емисии в околната среда.

За ограничаване на вредното въздействие на шума в околната среда се прилага *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* и подзаконовата нормативна уредба към него.

В *Наредба № 6 от 26.06.2006 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 вредните ефекти от шума върху здравето на населението*, е определен основния показател за оценка на шумовото въздействие – еквивалентно ниво на шум  $L_{eq, dB(A)}$  за трите периода от денонощието, както следва:

- дневен (07:00-19:00 ч.) с продължителност 12 часа,
- вечерен (19:00 – 23:00 ч.) с продължителност 4 часа,
- нощен (23:00 – 07:00 ч.) с продължителност 8 часа.

Граничните стойности на нивата на шума в различните територии и устройствени зони в урбанизираните територии и извън тях са регламентирани в Наредба № 6 и са посочени в следващата таблица:

**Таблица № 2.1.14-1** 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 $dB(A)$ |           |           |
|---|-----------------------------------|-----------|-----------|
|   | ден                               | вечер     | нощ       |
| Жилищни зони и територии  | 55                                | 50        | 45        |
| Централни градски части   | 60                                | 55        | 50        |
| <b>Територии, подложени на въздействието на интензивен автомобилен трафик</b> | <b>60</b>                         | <b>55</b> | <b>50</b> |



| Територии и устройствени зони в урбанизирани територии и извън тях  | Еквивалентно ниво на шума $dB(A)$ |       |     |
|---|-----------------------------------|-------|-----|
|   | ден                               | вечер | нощ |
| Територии, подложени на въздействието на релсов железопътен и трамваен транспорт  | 65                                | 60    | 55  |
| Територии, подложени на въздействието на авиационен шум   | 65                                | 65    | 55  |
| Производствено-складови територии и зони  | 70                                | 70    | 70  |
| Зони за обществен и индивидуален отдих  | 45                                | 40    | 35  |
| Зони за лечебни заведения и санаториуми   | 45                                | 35    | 35  |
| Зони за научноизследователска и учебна дейност  | 45                                | 40    | 35  |
| 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) |                                   |       |     |

Целта на Директива 2002/49/ЕО от 25.06.2002 г. е прилагането на общ подход от мерки и действия за избягване предотвратяване или намаляване на вредните въздействия от излагането на различните видове шум в околната среда, чрез картотекиране на шума и разработването на програми за действие на база получените резултати.

В изпълнение на ангажиментите на Република България по Директива 2002/49/ЕО за оценка и управление на шума в околната среда към настоящия момент са разработени стратегически шумови карти (СШК) и Планове за действие към тях. СШК, изработени в съответствие с условията на директивата, са предназначени за глобална оценка на нивата на шум в дадена територия, предизвикани от различни източници и за представяне на предходната, настоящата и очакваната шумова ситуация. В тях е отразен броя на населението, жилищата, детските, учебните, лечебните, научноизследователските заведения и обществените сгради, които са изложени на различни нива на шумово натоварване. В плановете за действие са залегнали комплекси от конкретни мерки организационни и технически за ограничаване на шумовото въздействие, които следва да се изпълняват от съответните инстанции.

Европейската агенция за околна среда (ЕАОС) поддържа база данни NOISE (Noise Observation and Information service for Europe), в която са включени данните от СШК, разработени от страните членки на ЕС. Анализът на данните показва, че за агломерациите в Европа (вкл. България) с изготвени СШК основен източник на наднормен шум е автомобилният транспорт.



Съгласно информацията, предоставена на интернет страницата на Изпълнителна агенция по околна среда, СШК и Планове за действие към тях са разработени за агломерации София, Пловдив, Варна, Русе, Бургас, Плевен, Стара Загора, за основни пътни участъци в Р. България и за основното летище София.

Техническите параметри на съществуващите пътища у нас в повечето случаи не отговаря на натоварванията на съответния клас път, липсват обходни пътища на 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.

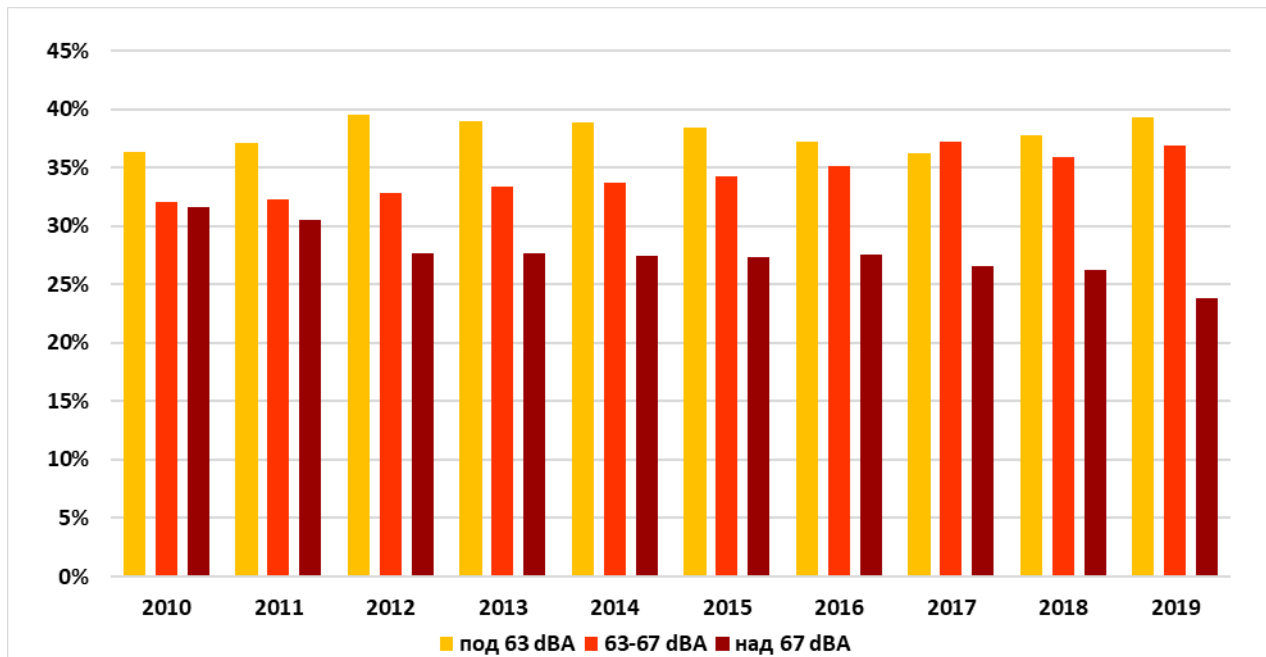
В България функционира *Национална система за мониторинг на шума в урбанизираните територии* към Министерството на здравеопазването, а мониторинга на шум от промишлени източници се осъществява от ИАОС.

В таблица **Таблица 2.1.14-2** са представени регистрираните от Националния статистически институт (НСИ) шумови нива за страната, за периода 2010- 2018 г. (за 2019 г. не са налични данни).

**Таблица 2.1.14-2.** *Регистрирани шумови нива общо за страната, брой; Източник: НСИ, Национален център по общественото здраве и анализи*

| Показател \ Година                                       | 2010       | 2011       | 2012       | 2013       | 2014       | 2015       | 2016       | 2017       | 2018       | 2019       |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| <b>Брой наблюдавани пунктове за регистриране на шума</b> | <b>696</b> | <b>727</b> | <b>726</b> | <b>726</b> | <b>710</b> | <b>727</b> | <b>725</b> | <b>726</b> | <b>746</b> | <b>746</b> |
| Бр. пунктове под 58 dB(A)                                | 145        | 153        | 163        | 170        | 149        | 152        | 157        | 155        | 170        | 173        |
| Бр. пунктове 58 - 62 dB(A)                               | 108        | 117        | 124        | 113        | 127        | 127        | 113        | 108        | 112        | 120        |
| Бр. пунктове 63 - 67 dB(A)                               | 223        | 235        | 238        | 242        | 239        | 249        | 255        | 270        | 268        | 275        |
| Бр. пунктове 68 - 72 dB(A)                               | 170        | 175        | 151        | 164        | 159        | 166        | 170        | 166        | 183        | 163        |
| Бр. пунктове 73 - 77 dB(A)                               | 50         | 47         | 50         | 37         | 36         | 33         | 28         | 27         | 13         | 15         |
| Бр. пунктове 78 - 82 dB(A)                               | -          | -          | -          | -          | -          | -          | 2          | -          | -          | -          |
| Бр. пунктове над 83 dB(A)                                | -          | -          | -          | -          | -          | -          | -          | -          | -          | -          |

„-“ *няма налични данни*



Фигура 2.1.14-1. Разпределение и динамика на регистрираните шумови нива общо за страната, за периода 2010-2019 година

От графиката на **Фигура 2.1.14-1** може да се види, че с най-висок процент са регистрираните нива на шума, които са в или около границите на допустими стойности за през деня (36-40% за нива под 63 dB(A) – оранжевите стълбчета), за територии, подложени на въздействието на релсов железопътен, трамваен транспорт, интензивен автомобилен трафик или авиационен шум. Впечатление прави, че много висок процент са регистрирани данни, които са около или малко над допустимите гранични стойности (32-37% за диапазона 63-67 dB(A) – червените стълбчета). Висок е и процента на регистрираните превишения на допустимите стойности на нивата на шум (27-32% за нива  $\geq 68$  dB(A) – тъмно червените стълбчета).

Динамиката на измерените нива на шума през годините показва, че има леко намаление на броя регистрирани превишения на допустимите стойности за сметка на броя регистрирани нива на шума около или малко над допустимите гранични стойности.

По данни от *Националния доклад за състоянието на околната среда*, изд. 2020 г., ИАОС, през 2018 г. дневните еквивалентни нива на шума са изследвани в 746 пункта. Данните отразяват шумовото натоварване във всички областните градове на страната и девет общини: Ботевград, Самоков и Своге от Софийска област, Горна Оряховица и Свищов от област Велико Търново; Дупница от област Кюстендил, Казанлък от област Стара Загора, Попово и Омуртаг от област Търговище.



Регистрираните шумови нива за 2018 г. и 2019 г. по данни на НСИ, Национален център по общественото здраве и анализи по области и градове са представени в Таблица 2.1.14-3 и Таблица 2.1.14-4.

Таблица 2.1.14-3. Регистрирани шумови нива по области и градове през 2018 г.;

Източник: НСИ, Национален център по общественото здраве и анализи

| Области/ Градове             | Наблюдавани<br>пунктове -<br>брой | В това число<br>над<br>допустимите<br>норми | Разпределение на наблюдаваните пунктове<br>според регистрираните шумови нива - dB |       |       |       |       |       |     |
|------------------------------|-----------------------------------|---|---|-------|-------|-------|-------|-------|-----|
|                              |                                   |   | <58   | 58-62 | 63-67 | 68-72 | 73-77 | 78-82 | >82 |
| <b>Общо за страната</b>      | 746                               | 527   | 170   | 112   | 268   | 183   | 13    | -     | -   |
| <b>Област Благоевград</b>    | 17                                | 3   | 13  | 4     | -     | -     | -     | -     | -   |
| Благоевград                  | 17                                | 3   | 13  | 4     | -     | -     | -     | -     | -   |
| <b>Област Бургас</b>         | 37                                | 27  | 9   | 4     | 5     | 11    | 8     | -     | -   |
| Бургас                       | 37                                | 27  | 9   | 4     | 5     | 11    | 8     | -     | -   |
| <b>Област Варна</b>          | 45                                | 19  | 27  | 3     | 6     | 9     | -     | -     | -   |
| Варна                        | 45                                | 19  | 27  | 3     | 6     | 9     | -     | -     | -   |
| <b>Област Велико Търново</b> | 48                                | 37  | 1   | 11    | 28    | 8     | -     | -     | -   |
| Горна Оряховица              | 15                                | 11  | -   | 4     | 10    | 1     | -     | -     | -   |
| Свищов                       | 15                                | 11  | 1   | 5     | 8     | 1     | -     | -     | -   |
| Велико Търново               | 18                                | 15  | -   | 2     | 10    | 6     | -     | -     | -   |
| <b>Област Видин</b>          | 15                                | 13  | 5   | 2     | 7     | 1     | -     | -     | -   |
| Видин                        | 15                                | 13  | 5   | 2     | 7     | 1     | -     | -     | -   |
| <b>Област Враца</b>          | 15                                | 12  | 4   | 2     | 8     | 1     | -     | -     | -   |
| Враца                        | 15                                | 12  | 4   | 2     | 8     | 1     | -     | -     | -   |
| <b>Област Габрово</b>        | 20                                | 16  | 1   | 3     | 11    | 5     | -     | -     | -   |
| Габрово                      | 20                                | 16  | 1   | 3     | 11    | 5     | -     | -     | -   |
| <b>Област Добрич</b>         | 15                                | 11  | 1   | 2     | 5     | 7     | -     | -     | -   |
| Добрич                       | 15                                | 11  | 1   | 2     | 5     | 7     | -     | -     | -   |
| <b>Област Кърджали</b>       | 15                                | 13  | 5   | -     | 1     | 9     | -     | -     | -   |
| Кърджали                     | 15                                | 13  | 5   | -     | 1     | 9     | -     | -     | -   |
| <b>Област Кюстендил</b>      | 36                                | 31  | 6   | 4     | 18    | 8     | -     | -     | -   |
| Дупница                      | 12                                | 11  | 1   | 2     | 2     | 7     | -     | -     | -   |
| Кюстендил                    | 24                                | 20  | 5   | 2     | 16    | 1     | -     | -     | -   |
| <b>Област Ловеч</b>          | 15                                | 13  | 4   | 4     | 5     | 2     | -     | -     | -   |
| Ловеч                        | 15                                | 13  | 4   | 4     | 5     | 2     | -     | -     | -   |
| <b>Област Монтана</b>        | 15                                | 13  | -   | 2     | 10    | 3     | -     | -     | -   |
| Монтана                      | 15                                | 13  | -   | 2     | 10    | 3     | -     | -     | -   |
| <b>Област Пазарджик</b>      | 15                                | 11  | 1   | 3     | 8     | 3     | -     | -     | -   |
| Пазарджик                    | 15                                | 11  | 1   | 3     | 8     | 3     | -     | -     | -   |
| <b>Област Перник</b>         | 24                                | 16  | -   | 7     | 11    | 6     | -     | -     | -   |
| Перник                       | 24                                | 16  | -   | 7     | 11    | 6     | -     | -     | -   |
| <b>Област Плевен</b>         | 21                                | 18  | 7   | 5     | 8     | 1     | -     | -     | -   |
| Плевен                       | 21                                | 18  | 7   | 5     | 8     | 1     | -     | -     | -   |



Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| Области/ Градове              | Наблюдавани<br>пунктове -<br>брой | В това число<br>над<br>допустимите<br>норми | Разпределение на наблюдаваните пунктове<br>според регистрираните шумови нива - dB |           |           |           |          |       |     |
|-------------------------------|-----------------------------------|---|---|-----------|-----------|-----------|----------|-------|-----|
|                               |                                   |   | <58   | 58-62     | 63-67     | 68-72     | 73-77    | 78-82 | >82 |
| <b>Област Пловдив</b>         | <b>45</b>                         | <b>33</b>                                   | -   | <b>1</b>  | <b>7</b>  | <b>36</b> | <b>1</b> | -     | -   |
| Пловдив                       | 45                                | 33  | -   | 1         | 7         | 36        | 1        | -     | -   |
| <b>Област Разград</b>         | <b>15</b>                         | <b>14</b>                                   | <b>4</b>  | <b>1</b>  | <b>9</b>  | <b>1</b>  | -        | -     | -   |
| Разград                       | 15                                | 14  | 4   | 1         | 9         | 1         | -        | -     | -   |
| <b>Област Русе</b>            | <b>30</b>                         | <b>23</b>                                   | <b>4</b>  | <b>3</b>  | <b>13</b> | <b>8</b>  | <b>2</b> | -     | -   |
| Русе                          | 30                                | 23  | 4   | 3         | 13        | 8         | 2        | -     | -   |
| <b>Област Силистра</b>        | <b>15</b>                         | <b>13</b>                                   | -   | -         | <b>12</b> | <b>3</b>  | -        | -     | -   |
| Силистра                      | 15                                | 13  | -   | -         | 12        | 3         | -        | -     | -   |
| <b>Област Сливен</b>          | <b>20</b>                         | <b>12</b>                                   | <b>7</b>  | <b>1</b>  | <b>4</b>  | <b>8</b>  | -        | -     | -   |
| Сливен                        | 20                                | 12  | 7   | 1         | 4         | 8         | -        | -     | -   |
| <b>Област Смолян</b>          | <b>15</b>                         | <b>8</b>                                    | <b>5</b>  | <b>1</b>  | <b>5</b>  | <b>4</b>  | -        | -     | -   |
| Смолян                        | 15                                | 8   | 5   | 1         | 5         | 4         | -        | -     | -   |
| <b>Област София - столица</b> | <b>73</b>                         | <b>51</b>                                   | <b>27</b>   | <b>6</b>  | <b>17</b> | <b>21</b> | <b>2</b> | -     | -   |
| София                         | 73                                | 51  | 27  | 6         | 17        | 21        | 2        | -     | -   |
| <b>Област София</b>           | <b>35</b>                         | <b>21</b>                                   | <b>1</b>  | <b>16</b> | <b>18</b> | -         | -        | -     | -   |
| Ботевград                     | 15                                | 11  | 1   | 5         | 9         | -         | -        | -     | -   |
| Самоков                       | 15                                | 10  | -   | 7         | 8         | -         | -        | -     | -   |
| Своге                         | 5                                 | -   | -   | 4         | 1         | -         | -        | -     | -   |
| <b>Област Стара Загора</b>    | <b>45</b>                         | <b>37</b>                                   | <b>3</b>  | <b>12</b> | <b>12</b> | <b>18</b> | -        | -     | -   |
| Казанлък                      | 15                                | 13  | 3   | 2         | 5         | 5         | -        | -     | -   |
| Стара Загора                  | 30                                | 24  | -   | 10        | 7         | 13        | -        | -     | -   |
| <b>Област Търговище</b>       | <b>51</b>                         | <b>30</b>                                   | <b>19</b>   | <b>9</b>  | <b>18</b> | <b>5</b>  | -        | -     | -   |
| Търговище                     | 20                                | 13  | 6   | 5         | 5         | 4         | -        | -     | -   |
| Попово                        | 16                                | 9   | 5   | 3         | 7         | 1         | -        | -     | -   |
| Омуртаг                       | 15                                | 8   | 8   | 1         | 6         | -         | -        | -     | -   |
| <b>Област Хасково</b>         | <b>19</b>                         | <b>14</b>                                   | <b>4</b>  | <b>3</b>  | <b>8</b>  | <b>4</b>  | -        | -     | -   |
| Хасково                       | 19                                | 14  | 4   | 3         | 8         | 4         | -        | -     | -   |
| <b>Област Шумен</b>           | <b>15</b>                         | <b>9</b>                                    | <b>5</b>  | -         | <b>10</b> | -         | -        | -     | -   |
| Шумен                         | 15                                | 9   | 5   | -         | 10        | -         | -        | -     | -   |
| <b>Област Ямбол</b>           | <b>15</b>                         | <b>9</b>                                    | <b>7</b>  | <b>3</b>  | <b>4</b>  | <b>1</b>  | -        | -     | -   |
| Ямбол                         | 15                                | 9   | 7   | 3         | 4         | 1         | -        | -     | -   |



**Таблица 2.1.14-4. Регистрирани шумови нива по области и градове през 2019 г.;**  
Източник: НСИ, Национален център по общественото здраве и анализи

| Области/ Градове             | Наблюдавани<br>пунктове -<br>брой | В това число<br>над<br>допустимите<br>норми | Разпределение на наблюдаваните пунктове<br>според регистрираните шумови нива - dB |            |            |            |           |       |     |
|------------------------------|-----------------------------------|---|---|------------|------------|------------|-----------|-------|-----|
|                              |                                   |   | <58   | 58-62      | 63-67      | 68-72      | 73-77     | 78-82 | >82 |
| <b>Общо за страната</b>      | <b>746</b>                        | <b>509</b>                                  | <b>173</b>  | <b>120</b> | <b>275</b> | <b>163</b> | <b>15</b> | -     | -   |
| <b>Област Благоевград</b>    | <b>17</b>                         | <b>3</b>                                    | <b>10</b>   | <b>7</b>   | -          | -          | -         | -     | -   |
| Благоевград                  | 17                                | 3   | 10  | 7          | -          | -          | -         | -     | -   |
| <b>Област Бургас</b>         | <b>37</b>                         | <b>26</b>                                   | <b>8</b>  | <b>3</b>   | <b>6</b>   | <b>11</b>  | <b>9</b>  | -     | -   |
| Бургас                       | 37                                | 26  | 8   | 3          | 6          | 11         | 9         | -     | -   |
| <b>Област Варна</b>          | <b>45</b>                         | <b>19</b>                                   | <b>27</b>   | <b>2</b>   | <b>8</b>   | <b>8</b>   | -         | -     | -   |
| Варна                        | 45                                | 19  | 27  | 2          | 8          | 8          | -         | -     | -   |
| <b>Област Велико Търново</b> | <b>48</b>                         | <b>33</b>                                   | <b>2</b>  | <b>11</b>  | <b>28</b>  | <b>7</b>   | -         | -     | -   |
| Горна Оряховица              | 15                                | 10  | 1   | 6          | 8          | -          | -         | -     | -   |
| Свищов                       | 15                                | 11  | 0   | 3          | 10         | 2          | -         | -     | -   |
| Велико Търново               | 18                                | 12  | 1   | 2          | 10         | 5          | -         | -     | -   |
| <b>Област Видин</b>          | <b>15</b>                         | <b>13</b>                                   | <b>5</b>  | <b>1</b>   | <b>7</b>   | <b>2</b>   | -         | -     | -   |
| Видин                        | 15                                | 13  | 5   | 1          | 7          | 2          | -         | -     | -   |
| <b>Област Враца</b>          | <b>15</b>                         | <b>9</b>                                    | <b>6</b>  | <b>3</b>   | <b>5</b>   | <b>1</b>   | -         | -     | -   |
| Враца                        | 15                                | 9   | 6   | 3          | 5          | 1          | -         | -     | -   |
| <b>Област Габрово</b>        | <b>20</b>                         | <b>16</b>                                   | <b>1</b>  | <b>3</b>   | <b>11</b>  | <b>5</b>   | -         | -     | -   |
| Габрово                      | 20                                | 16  | 1   | 3          | 11         | 5          | -         | -     | -   |
| <b>Област Добрич</b>         | <b>15</b>                         | <b>11</b>                                   | <b>2</b>  | <b>3</b>   | <b>7</b>   | <b>3</b>   | -         | -     | -   |
| Добрич                       | 15                                | 11  | 2   | 3          | 7          | 3          | -         | -     | -   |
| <b>Област Кърджали</b>       | <b>15</b>                         | <b>8</b>                                    | <b>6</b>  | <b>1</b>   | <b>3</b>   | <b>5</b>   | -         | -     | -   |
| Кърджали                     | 15                                | 8   | 6   | 1          | 3          | 5          | -         | -     | -   |
| <b>Област Кюстендил</b>      | <b>35</b>                         | <b>30</b>                                   | <b>6</b>  | <b>6</b>   | <b>21</b>  | <b>2</b>   | -         | -     | -   |
| Дупница                      | 11                                | 10  | 2   | 2          | 5          | 2          | -         | -     | -   |
| Кюстендил                    | 24                                | 20  | 4   | 4          | 16         | -          | -         | -     | -   |
| <b>Област Ловеч</b>          | <b>15</b>                         | <b>12</b>                                   | <b>5</b>  | <b>5</b>   | <b>5</b>   | -          | -         | -     | -   |
| Ловеч                        | 15                                | 12  | 5   | 5          | 5          | -          | -         | -     | -   |
| <b>Област Монтана</b>        | <b>15</b>                         | <b>13</b>                                   | <b>0</b>  | <b>0</b>   | <b>9</b>   | <b>5</b>   | <b>1</b>  | -     | -   |
| Монтана                      | 15                                | 13  | 0   | 0          | 9          | 5          | 1         | -     | -   |
| <b>Област Пазарджик</b>      | <b>15</b>                         | <b>11</b>                                   | <b>3</b>  | <b>1</b>   | <b>9</b>   | <b>2</b>   | -         | -     | -   |
| Пазарджик                    | 15                                | 11  | 3   | 1          | 9          | 2          | -         | -     | -   |
| <b>Област Перник</b>         | <b>24</b>                         | <b>16</b>                                   | <b>0</b>  | <b>4</b>   | <b>16</b>  | <b>4</b>   | -         | -     | -   |
| Перник                       | 24                                | 16  | 0   | 4          | 16         | 4          | -         | -     | -   |
| <b>Област Плевен</b>         | <b>21</b>                         | <b>17</b>                                   | <b>6</b>  | <b>6</b>   | <b>9</b>   | -          | -         | -     | -   |
| Плевен                       | 21                                | 17  | 6   | 6          | 9          | -          | -         | -     | -   |
| <b>Област Пловдив</b>        | <b>45</b>                         | <b>36</b>                                   | <b>0</b>  | <b>3</b>   | <b>10</b>  | <b>31</b>  | <b>1</b>  | -     | -   |
| Пловдив                      | 45                                | 36  | 0   | 3          | 10         | 31         | 1         | -     | -   |
| <b>Област Разград</b>        | <b>15</b>                         | <b>12</b>                                   | <b>3</b>  | <b>3</b>   | <b>6</b>   | <b>3</b>   | -         | -     | -   |
| Разград                      | 15                                | 12  | 3   | 3          | 6          | 3          | -         | -     | -   |





Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| Области/ Градове              | Наблюдавани<br>пунктове -<br>брой | В това число<br>над<br>допустимите<br>норми | Разпределение на наблюдаваните пунктове<br>според регистрираните шумови нива - dB |           |           |           |          |       |     |
|-------------------------------|-----------------------------------|---|---|-----------|-----------|-----------|----------|-------|-----|
|                               |                                   |   | <58   | 58-62     | 63-67     | 68-72     | 73-77    | 78-82 | >82 |
| <b>Област Русе</b>            | <b>30</b>                         | <b>23</b>                                   | <b>4</b>  | <b>3</b>  | <b>12</b> | <b>9</b>  | <b>2</b> | -     | -   |
| Русе                          | 30                                | 23  | 4   | 3         | 12        | 9         | 2        | -     | -   |
| <b>Област Силистра</b>        | <b>15</b>                         | <b>14</b>                                   | <b>0</b>  | <b>2</b>  | <b>10</b> | <b>3</b>  | -        | -     | -   |
| Силистра                      | 15                                | 14  | 0   | 2         | 10        | 3         | -        | -     | -   |
| <b>Област Сливен</b>          | <b>20</b>                         | <b>10</b>                                   | <b>7</b>  | <b>3</b>  | <b>3</b>  | <b>7</b>  | -        | -     | -   |
| Сливен                        | 20                                | 10  | 7   | 3         | 3         | 7         | -        | -     | -   |
| <b>Област Смолян</b>          | <b>15</b>                         | <b>6</b>                                    | <b>5</b>  | <b>3</b>  | <b>5</b>  | <b>2</b>  | -        | -     | -   |
| Смолян                        | 15                                | 6   | 5   | 3         | 5         | 2         | -        | -     | -   |
| <b>Област София - столица</b> | <b>74</b>                         | <b>54</b>                                   | <b>24</b>   | <b>8</b>  | <b>16</b> | <b>24</b> | <b>2</b> | -     | -   |
| София                         | 74                                | 54  | 24  | 8         | 16        | 24        | 2        | -     | -   |
| <b>Област София</b>           | <b>35</b>                         | <b>21</b>                                   | <b>4</b>  | <b>14</b> | <b>17</b> | -         | -        | -     | -   |
| Ботевград                     | 15                                | 11  | 1   | 5         | 9         | -         | -        | -     | -   |
| Самоков                       | 15                                | 10  | 1   | 7         | 7         | -         | -        | -     | -   |
| Своге                         | 5                                 | 0   | 2   | 2         | 1         | -         | -        | -     | -   |
| <b>Област Стара Загора</b>    | <b>45</b>                         | <b>35</b>                                   | <b>5</b>  | <b>8</b>  | <b>13</b> | <b>19</b> | -        | -     | -   |
| Казанлък                      | 15                                | 10  | 2   | 2         | 5         | 6         | -        | -     | -   |
| Стара Загора                  | 30                                | 25  | 3   | 6         | 8         | 13        | -        | -     | -   |
| <b>Област Търговище</b>       | <b>51</b>                         | <b>29</b>                                   | <b>20</b>   | <b>10</b> | <b>18</b> | <b>3</b>  | -        | -     | -   |
| Търговище                     | 20                                | 12  | 7   | 4         | 7         | 2         | -        | -     | -   |
| Попово                        | 16                                | 8   | 7   | 3         | 5         | 1         | -        | -     | -   |
| Омуртаг                       | 15                                | 9   | 6   | 3         | 6         | -         | -        | -     | -   |
| <b>Област Хасково</b>         | <b>19</b>                         | <b>13</b>                                   | <b>5</b>  | <b>1</b>  | <b>9</b>  | <b>4</b>  | -        | -     | -   |
| Хасково                       | 19                                | 13  | 5   | 1         | 9         | 4         | -        | -     | -   |
| <b>Област Шумен</b>           | <b>15</b>                         | <b>9</b>                                    | <b>5</b>  | <b>1</b>  | <b>7</b>  | <b>2</b>  | -        | -     | -   |
| Шумен                         | 15                                | 9   | 5   | 1         | 7         | 2         | -        | -     | -   |
| <b>Област Ямбол</b>           | <b>15</b>                         | <b>10</b>                                   | <b>4</b>  | <b>5</b>  | <b>5</b>  | <b>1</b>  | -        | -     | -   |
| Ямбол                         | 15                                | 10  | 4   | 5         | 5         | 1         | -        | -     | -   |

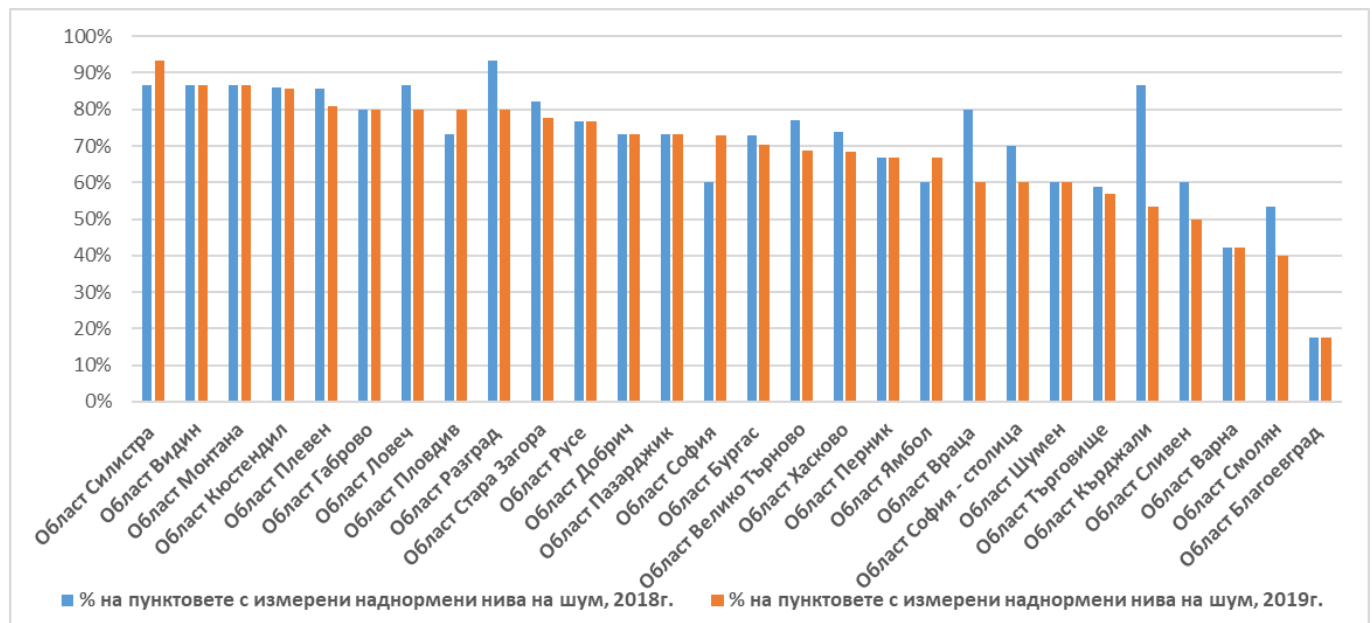
Извършените измервания показват, че регламентираният допустими шумови нива са превишени в 527 през 2018 г. и 509 през 2019 г. от контролните пунктове в страната, което представлява 68.2-70.6% от общия брой контролирани зони за 2018-2019 г. Установява се утежнена акустична обстановка в урбанизираната среда, свързана с възникване на здравен риск. Относителният дял на пунктовете с нива на шума над граничните стойности се е понижил незначително с 0.3 % пункта през 2018 г. и 2.7% пункта през 2019 г. в сравнение с 2017 година, през която са били общо 70.94 %. През изследвания период понижението се дължи главно на намаляването на броя на пунктовете с наднормени нива разположени в жилищни зони, територии, подложени на въздействието на интензивен автомобилен трафик и зони за научно-изследователска дейност.



Нивата на шума, които трайно се задържат над граничните стойности са важен индикатор за състоянието на акустичната среда.

Измерените стойности в по-голямата част от пунктовете надвишават нормите за шум за съответната територия, като нивата достигат максимум до 74 dB(A). В много от случаите на тези територии са разположени учебни заведения, университети, както и големи университетски или общински болници, за които са предвидени много по-ниски стойности в Наредба № 6/2006 г.

Наднормени стойности са отчетени в 212 бр. от пунктовете, разположени във територии и зони подлежащи на усилена шумозащита, което представлява 38.64% от пунктовете с измерени нива над граничната стойност. На тези територии, при норма 55 dB(A), през 2018 г. отново са установени стойности до 69 dB(A).



Фигура 2.1.14-2 Процент на пунктове с регистрирани наднормени нива на шума, по области, за 2018-2019 г.

От фигура 2.1.14.1-2 ясно се вижда, че с изключение на областите Благоевград и Варна, във всички останали области са регистрирани наднормени нива на шума в над 50% от пунктовете. Най-лоша е ситуацията в областите Видин, Кърджали, Кюстендил, Ловеч, Монтана, Плевен, Разград, Силистра и Стара Загора, където в над 80% от наблюдаваните пунктове са регистрирани наднормени нива на шума.

Регистрираните шумови нива за 2020 г., за някои от по-големите населени места в България по данни от Докладите за шумово натоварване на Районните здравни инспекции (РЗИ) са дадени в Таблица 2.1.14-5.



**Таблица 2.1.14-5. Регистрирани шумови нива по градове през 2019 г.; Източник: РЗИ, Доклади за шумово натоварване**

| Градове            | Наблюдавани<br>пунктове -<br>брой | В това<br>число над<br>допустими<br>те норми | Разпределение на наблюдаваните пунктове според<br>регистрираните шумови нива - dBA |           |           |           |          |          |          |
|--------------------|-----------------------------------|--|--|-----------|-----------|-----------|----------|----------|----------|
|                    |                                   |  | <58  | 58-62     | 63-67     | 68-72     | 73-77    | 78-82    | >82      |
| <b>Общо</b>        | <b>258</b>                        | <b>172</b>                                   | <b>68</b>  | <b>50</b> | <b>93</b> | <b>44</b> | <b>3</b> | <b>-</b> | <b>-</b> |
| Благоевград        | 17                                | 3  | 10   | 7         | -         | -         | -        | -        | -        |
| Велико<br>Търново  | 18                                | 12   | 1  | 4         | 10        | 3         | -        | -        | -        |
| Горна<br>Оряховица | 15                                | 10   | 1  | 5         | 6         | 3         | -        | -        | -        |
| Свищов             | 14                                | 10   | 1  | 4         | 9         | -         | -        | -        | -        |
| Добрич             | 15                                | 12   | 1  | 4         | 7         | 3         | -        | -        | -        |
| Ловеч              | 15                                | 12   | 4  | 5         | 6         | -         | -        | -        | -        |
| Враца              | 15                                | 11   | 4  | 3         | 6         | 2         | 0        | -        | -        |
| Разград            | 15                                | 14   | 4  | 3         | 6         | 2         | -        | -        | -        |
| Русе               | 30                                | 21   | 5  | 3         | 11        | 11        | -        | -        | -        |
| София              | 74                                | 51   | 28   | 7         | 20        | 16        | 3        | -        | -        |
| Ямбол              | 15                                | 11   | 4  | 4         | 4         | 3         | -        | -        | -        |
| Шумен              | 15                                | 5  | 5  | 1         | 8         | 1         | -        | -        | -        |
| Стара Загора       | 30                                | н.д.   | 6  | 5         | 3         | 16        | -        | -        | -        |
| Казанлък           | 15                                | н.д.   | 2  | 2         | 6         | 5         | -        | -        | -        |

От извършените измервания за 2020 г. се вижда, че от 258 мониторингови пункта, в 172 има превишения на допустимите шумови нива, което представлява 66,6% от контролираните зони. Не се отчита значителна промяна в шумовото натоварване в сравнение с предходната година, когато превишения на допустимите шумови нива са отчетени в 68,2% от контролираните зони.

Броят на пунктовете в диапазона (73-77) dB(A) също е леко понижен в сравнение с 2019г., с което тенденцията за трайно намаляване се запазва.

През 2019 г. и 2020 г. отново не са установени пунктове с регистрирани нива на шума в диапазона (78-82) dB(A) и над 82 dB(A). Отсъствието на пунктове, в които се отчитат най-високите стойности на шумови нива, а именно - в диапазони (78-82) dB(A) и над 82 dB(A) се очертава като трайна тенденция.

Съгласно изискванията на Директива 2002/49/ЕО за оценка и управление на шума в околната среда, на петгодишен период се разработват стратегически шумови карти и планове за действие към тях за:

- агломерации с население над 100 хил. жители;
- основни пътища, през които преминават над 3 млн. моторни превозни средства годишно;



- основни железопътни линии с над 30 хил. преминавания на влакови композиции на година;
- основни летища с над 50 хил. движения на година.

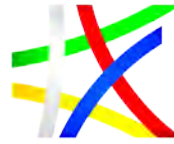
Водещи по рискова шумова експозиция на населението са градовете София, Пловдив, Бургас, Стара Загора и Русе. Утежнен акустичен климат се обуславя от голямата плътност на застрояване и гъстота на обитаване, наличието на голям брой градски магистрали, разположени в близост до жилищната територия, нарастващият брой на стари автомобили, движещи се в страната и не на последно място липсата на адекватни мерки в посока на снижаване на нивата на шума. Най-силно влияние върху акустичната обстановка в градовете на страната оказва транспортният шум – неговият дял е 80-85% от общото шумово натоварване в градовете.

Съгласно *План за действие към актуализирана стратегическа карта за шум на 1 122.606 км пътни участъци в Република България, през които преминават над 3 милиона моторни превозни средства годишно* от 2019 г., основните причини за превишаване на граничните стойности на показателите за шум в районите на пътни участъци с интензивен автомобилен трафик са както следва:

- Качествата и състоянието на пътната настилка на основните пътни участъци,
- Пътна настилка с ниски показатели по отношение на предаване на шума непозволяващо поддържането на оптимални скорости при движение на пътните превозни средства;
- Въпреки въведените изисквания за регулярни технически прегледи, липсва реално техническо проследяване на шумовите характеристики на движещите се в страната МПС;
- Бързо увеличение на броя на моторните превозни средства, като малка част от тях отговарят на повишаващите се екологични изисквания;
- Интензивност и структура на транспортните потоци;
- Липсата на задължителни изисквания към проектите за нови сгради, в близост до основни пътни артерии, за шумоизолации на най-изложените на шум фасади и пр.
- Висока интензивност на пътния трафик;
- Неспазване на ограниченията за скорост;
- Висока гъстота на застрояване на жилищните сгради. Неотразяване в проектите за нови сгради на изисквания за редукция на шума и шумоизолации на най-изложените на шум фасади.

В съответствие с Плановите за действие към СШК за агломерации с население над 100 хил. жители, основните причини за превишаване на граничните стойности на показателите за шум са:

- движение в режим на тръгване и спиране и неспазване на ограниченията за скорост (особено по най-ошумените трасета – основни булеварди и улични отсечки)



- липса на нормативно подсигурана база за регулярни технически прегледи и въвеждане на Европейски изисквания за максимални прагове на генериран шум за превозните средства
- липса на нормативно подсигурана база за регулярни технически прегледи и въвеждане на Европейски изисквания за максимални прагове на генериран шум за влаковете, движещи се по жп трасетата;
- пътната настилка с ниски показатели по отношение на предаване на шума, наличие на павирани улици, спорадично наличие на бариери и активни противошумови мерки за зоните с предполагаема
- релсови трасета и жп мотриси с ниски показатели по отношение на предаване и генериране на шум;
- висока гъстота на застрояване на жилищните сгради. Неотрязване в проектите за нови сгради на изисквания за редуция на шума и шумоизолации на най-изложените на шум фасади;
- наличие на движещи се в градовете остарели автомобили с генерация на високи шумови стойности

За град 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.

За градовете Бургас, Варна, основните причини за системното превишаване на граничните стойности на шума в следствие от дейността на летищата са:

- липса на въведена система за контрол и санкции на отклоняващи се самолети за от утвърдените противошумови трасета;
- липса на контрол и санкции в резултат на ошумяване от въздухоплавателни средства в резултат на изградена система за мониторинг на т.нар. „самолетен шум” – т.е. непрекъснатата корелация на измерени стойности на шума с реално подаване на полетни и радарни данни;
- все още се разрешават нощни полети – факт, директно водещ до значително надгранично ошумяване на занижените нощни гранични стойности на шума.

Може да се заключи, че като цяло нивата на еквивалентното дневно ниво на шума в по-голямата част от изследваните пунктове надхвърлят граничните стойности за съответните населени територии и зони, регламентирани в *Наредба № 6/2006 г.* Изследваният показател, определящ степента на дискомфорт през дневния период на денонощието остава висок през всички години на проследяване.

Акустичната обстановка в градовете на страната се променя бавно, но забележимо в положителна посока, ако се разглежда целия период от 2006 г. до 2018 г. В по-голямата част от контролните пунктове измерените еквивалентни нива на шум все още надвишават граничните стойности. Основните източници на шум продължават да бъдат изключително



натовареният транспортен трафик на автомобили, липсата на обходни маршрути за транзитно преминаващите транспортни средства извън градовете, минималното разстояние между сградите и пътните платна, липсата на достатъчно места за паркиране, което затруднява трафика на МПС; недостатъчното екраниране на транспортния шум; шумът от увеселителни заведения.

В следствие новото проектиране и изграждане на редица транспортни инфраструктурни обекти, извършваните реконструкции и ремонти на част от съществуващите пътните настилки, регулиране на пътния трафик, подмяната на амортизирания градски транспорт и засаждането на нова растителност, проектиране на шумозащита при санирането на сгради, се очаква да продължи снижаването на шума в изследваните урбанизирани територии.

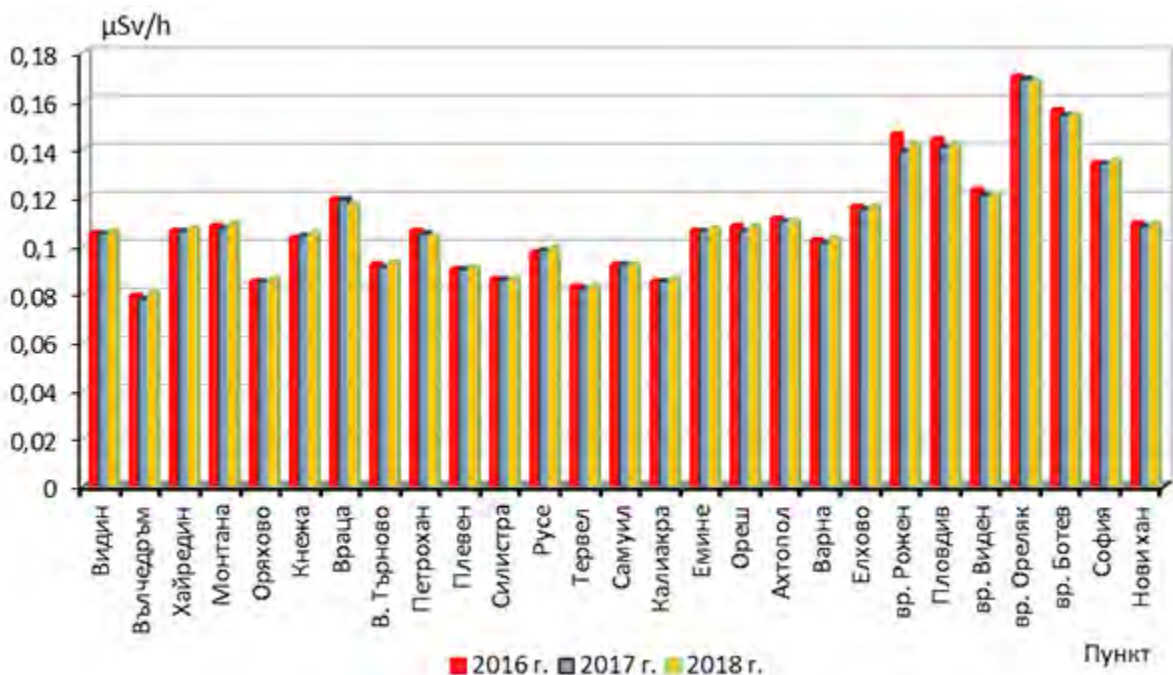
#### **б) Радиация и лъчения**

Естественият радиационен гама-фон е физична характеристика на околната среда и представлява полето на гама-лъчите, в което се намират всички живи организми на Земята. Измерваната величина е мощност на амбиентната еквивалентна доза,  $H^*(10)$  на гама-лъчението и е специфична за всеки пункт, област, регион.

Данните за мощността на дозата на гама-лъчението за страната се получават в реално време от 26 постоянни мониторингови станции на Националната автоматизирана система за непрекъснат контрол на радиационния гама-фон (НАСНКРГФ), администрирана от Изпълнителната агенция по околна среда (ИАОС).

За анализ на състоянието по отношение на фактора е ползван *Националния доклад за състоянието на околната среда 2020 г., ИАОС*:

През 2018 г. Националната автоматизирана система за непрекъснат контрол на **радиационния гама-фон** не е регистрирала стойности, различни от естествените, характерни за съответния пункт. Най-ниската средногодишна стойност на мощността на амбиентната еквивалентна доза е определена в локалната мониторингова станция в гр. Вълчедръм – 0,08  $\mu\text{Sv/h}$ , а най-високата - връх Ореляк – 0,168  $\mu\text{Sv/h}$ . На **Фигура 2.1.14-4** са представени средногодишни стойности на радиационния гама-фон за периода 2016 ÷ 2018 г. във всичките 26 постоянни мониторингови станции в страната, включително и мониторинговата станция на „Постоянно хранилище за радиоактивни отпадъци”- с. Нови хан, собственост на ДП „Радиоактивни отпадъци”. Поради засиления обществен интерес към въздействието на хранилището за радиоактивни отпадъци върху населението и околната среда от района, станцията в с. Нови хан е напълно интегрирана в НАСНКРГФ.



Фигура 2.1.14-3 Средногодишни стойности на радиационния гама-фон в България, 2015-2018 г. nGy/h

При наблюдението на радиационното състояние от фоновия мониторинг за:

- атмосферния въздух- не е наблюдавана тенденция за повишаване на обемната специфична активност на естествените и техногенни радионуклиди.
- необработваеми почви- не са констатирани изменения над характерните за съответните райони стойности на специфичната активност на естествените и техногенни радионуклиди;
- в повърхностните водни тела и седименти в страната- не са установени замърсявания с естествени и техногенни радионуклиди;
- в районите на потенциални замърсители не е установено разширяване на засегнатите от предишната дейност терени.

#### Обобщения:

Въз основа на направения анализ, може да се направят следните обобщения:  
Най-силно въздействие върху акустичната обстановка оказва транспортният шум, с дял 80-85% от общото шумово натоварване в градовете.

Измерванията на шумовите нива през последните години показва, че между 61 и 64% от регистрираните данни са около или над допустимите гранични стойности.

Мониторингът показва, че в Областите Благоевград и Варна делът на пунктовете с регистрирани наднормени нива на шума е най-малък.



Най-голям дял на пунктове с регистрирани наднормени нива на шум (над 80%) има в областите Видин, Кърджали, Кюстендил, Ловеч, Монтана, Плевен, Разград, Силистра и Стара Загора.

През 2018 г. Националната автоматизирана система за непрекъснат контрол на радиационния гама-фон не е регистрирала повишени стойности, различни от характерните за пунктовете на мониторинговите станции.

Извършените измервания показват, че регламентиранияте допустими шумови нива са превишени в по-голямата част от пунктовете за съответната територия. Установява се утежнена акустична обстановка в урбанизираната среда, свързана с възникване на здравен риск. Нивата на шума, които трайно се задържат над граничните стойности са важен индикатор за състоянието на акустичната среда. Транспортът има значителен принос към този проблем.

Новото проектиране, оптимизирането на транспортната схема, извършване на модернизации и/или изграждането на съвременни интермодални терминали позволяващи експлоатацията на блок-влакове на територията на страната, въвеждането на стимули за преминаване от автомобилен към жп товарен транспорт и др. може да допринесе за снижаването на шумовите нива в селищата.

#### 2.1.14 Състояние и управление на отпадъците

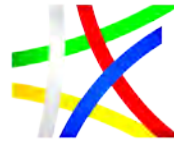
Управлението на отпадъците се регламентира със Закона за управление на отпадъците и подзаконовите нормативни актове към него, като се прилага следната йерархия:

1. предотвратяване на образуването им;
2. подготовка за повторна употреба;
3. рециклиране;
4. друго оползотворяване, например оползотворяване за получаване на енергия;
5. обезвреждане.

За целите на изготвяне на анализа на текущото състояние по отношение на управление на отпадъците във връзка с изграждането и експлоатацията на транспортна инфраструктура, и в частност – КТ, са ползвани проекта на Националния план за управление на отпадъците за периода 2021-2028 г. (анализите в плана са на база данните за 2018 г.) и *Национален доклад за състоянието и опазването на околната среда в Р. България за 2018 г.*, ИАОС.

Основните отпадъчни потоци при КТ и неговите обекти са **строителните отпадъци** по време на изграждането на съоръженията и инфраструктурата, ограничени количества **специфични отпадъци** в резултат на извършване на експлоатационните дейности на терминалите и логистичните центрове, **масово разпространени отпадъци** и **битовите отпадъци** от ползвателите на съоръженията и инфраструктурата.





### **Строителни отпадъци**

Съгласно класификацията на икономическите дейности (КИД-2008) на НСИ, строителството включва следните дейности, които са източник на отпадъчни потоци:

- Строителство на сгради
  - ✓ Дейности по реализиране на инвестиционни проекти за сгради
  - ✓ Строителство на жилищни и нежилищни сгради
- Строителство на съоръжения
  - ✓ Строителство на пътища, вкл. релсови
  - ✓ Строителство на преносни и разпределителни проводни и мрежи
  - ✓ Строителство на други съоръжения
- Специализирани строителни дейности
  - ✓ Разчистване и подготовка на строителната площадка
  - ✓ Изграждане на инсталации
  - ✓ Довършителни строителни дейности
  - ✓ Други специализирани строителни дейности

Всяка от описаните дейности в една или друга степен е застъпена при реализацията на проекти, свързани с развитието на КТ.

Управлението на строителните отпадъци се урежда с *Наредбата за управление на строителните отпадъци и за влягане на рециклирани строителни материали..*

В Наредбата са регламентирани, в количествата и в сроковете, селективното разделяне и материалното оползотворяване на неопасните СО, образувани при премахването на строежи, включително на пътища и на железопътни линии.

Количествените цели за материално оползотворяване се отнасят за всяка площадка, на която се извършва СМР и/или премахване на строеж, към годината на откриване на строителната площадка.

При третирането на СО, се прилага следния приоритетен ред (йерархия) при управлението им:

1. предотвратяване на образуването им;
2. подготовка за повторна употреба;
3. рециклиране на СО;
4. оползотворяване в обратни насипи;
5. изгаряне с оползотворяване на енергия и преработването в материали, които се използват като гориво;
6. обезвреждане на СО.



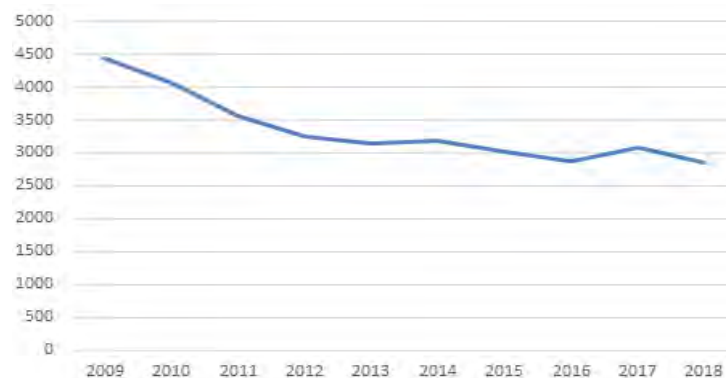
**Таблица 2.1.14-1** *Образуваните неопасни и опасни строителни отпадъци за страната*  
Източник: НСИ

| Година | Общообразуваните<br>CO , t |        | За оползотворяване<br>CO , t |        | За обезвреждане<br>CO , t |        | Изнесени от страната<br>CO , t |        |
|--------|----------------------------|--------|------------------------------|--------|---------------------------|--------|--------------------------------|--------|
|        | неопасни                   | опасни | неопасни                     | опасни | неопасни                  | опасни | неопасни                       | опасни |
| 2015   | 1661067                    | 633    | 436345                       | 269    | 549958                    | 202    | 2390                           | -      |
| 2016   | 2088923                    | 208    | 1507418                      | 187    | 85254                     | 12     | 314                            | -      |
| 2017   | 559309                     | 200    | 148673                       | 180    | 257494                    | 6      | 534                            | -      |
| 2018   | 192964                     | 222    | 142622                       | 230    | 23222                     | 13     | -                              | -      |
| 2019   | 59744                      | 55     | 44003                        | 33     | 11555                     | 21     | 1333                           | -      |

От представената таблица се вижда, че общообразуваните строителни отпадъци намаляват ежегодно, като за последните пет години като количествата строителни отпадъци за 2019 г. са 3.6 % от количествата за 2015 г. За 2019 г. количествата строителни отпадъци за оползотворяване е достигнал около 74% от общообразуваните отпадъци. Строителните отпадъци са със сравнително малък относителен дял от образуваните производствени отпадъци – около 6,6%. В последните години на анализирания период се наблюдават положителни тенденции за нарастване на относителния дял на оползотворените спрямо обезвредените строителни отпадъци.

#### **Битови отпадъци**

Образуваните битови отпадъци за 2018 г. са 2862 kt. От 2009 г. се наблюдава тенденция към намаляване на образуваните отпадъци, като от 2011 г. до 2016 г. количествата на образуваните битови отпадъци остава относително постоянна, с изключение на 2017 г. За 2018 г. има намаляване спрямо леко несъществено завишение 2017 г. спрямо 2016 г.



**Фигура 2.1.14-3.** *Образуваните битови отпадъци, kt*

Източник: НСИ

Делът на битовите отпадъци в общото количество на образуваните отпадъци за периода 2008-2018 г. е намалял до 2-4%. Същата тенденция се проследява и при количествата образуваните битови отпадъци на човек от населението - намаление за периода 2008-2018 г. от 590 на 407 кг/ж/г. В сравнителен план с ЕС-27, България е под средното



ниво на образуване на битови отпадъци на жител на година за 2018 г. - 489 кг/жител за ЕС-28 и 407 кг/жител за България (Проект на НПУО 2021-2028 г.).



**Фигура 2.1.14-4** Дял на третираните отпадъци, спрямо образуваните, kt

Източник: НСИ

Основен източник на битовите отпадъци са домакинствата – около 90% от битовите и приравнените на тях отпадъци. Най-големи количества отпадъци се образуват в Югозападния район (над 1/3 от битовите отпадъци в страната и с постоянно нарастващ дял), а в Южна България се генерират над 66% от битовите отпадъци в страната.

Значителни различия има между общините по показателя образувани битови отпадъци на жител на година, което освен от различията в икономическите и социалните показатели се дължи и на неточното измерване на отпадъците поради липса на измерващи везни на депата, които все още не са приведени в съответствие с нормативните изисквания.

Депонирането, като метод за обезвреждане на отпадъците, е с най-голям относителен дял в третирането на битовите отпадъци, независимо че намалява през последните 10 години.

През последните години България е с по-ниско ниво на рециклиране на битови отпадъци от средното за страните-членки на ЕС, но се отчита тенденция на постоянен ръст на дела на рециклираните битови отпадъци от 19,4% през 2008 г. до 31,5% през 2018 г. По показателя компостираните битови отпадъци на жител България е на едно от последните места.

### **Масово разпространени отпадъци (МРО)**

Това са отпадъци, които се образуват след употреба на продукти от многобройни източници на територията на цялата страна и поради своите характеристики изискват специално управление – отпадъци от опаковки, отпадъци от излезли от употреба моторни превозни средства, отпадъци от негодни за употреба батерии и акумулатори, отпадъци от



излязло от употреба електрическо и електронно оборудване, отпадъци от отработени масла и отпадъчни нефтопродукти, отпадъци от излезли от употреба гуми.

МРО са свързани с всяка производствена и жизнена дейност в страната и имат отношение и към КТ, доколкото той е свързан с реализация на инвестиционни намерения, товаро-претоварни и транспортни дейности, свързани с доставка на стоки и оборудване в и извън страната.

### ***Други отпадъци, в т.ч. опасни, генерирани при експлоатацията на съоръженията и инфраструктурата на КТ***

Експлоатацията на съоръженията и инфраструктурата на КТ е свързана с генериране на съответни специфични за дейностите видове отпадъци (напр. специфичен отпадък при подмяна на дървени траверси (напоени с креозот) на съществуващ релсов път в даден участък е генерирането на опасен отпадък с код 19 12 06\* – дървесни материали, съдържащи опасни вещества, за пристанищните терминали специфични са корабните отпадъци – в зависимост от товара, може да съдържат различни видове опасни отпадъци). Съответно, от операторите на съоръженията и инфраструктурата на комбинирания транспорт следва да се гарантира екологосъобразното и правилно управление на всички видове генерирани отпадъци.

#### **Обобщения:**

*Всички отпадъчни потоци, които се генерират на територията на Р България се управляват съгласно разпоредбите на ЗУО и подзаконовите нормативни актове към него. За всеки от тях се спазва приетата йерархия на управление. Третирането се извършва от юридически лица, притежаващи съответните разрешителни и съобразно утвърдени добри практики. Комбинираният транспорт ще генерира отпадъци, аналогични на изброените по-горе и третирането им ще бъде съобразно нормативните изисквания за управлението на съответните отпадъчни потоци.*

#### **2.1.15 Опасни химични вещества и риск от големи аварии**

Част от мерките по НПКТРБ – 2030 г. са предвидени на територията на населени места, в които се намират съществуващи/действащи предприятия, извършващи дейности по съхранение/производство/употреба на опасни химични вещества и смеси по Приложение № 3 на Закона за опазване на околната среда (ЗООС). В зависимост от количеството (когато е над съответното прагово количество) на тези вещества предприятията се класифицират като такива с нисък или с висок рисков потенциал по смисъла на глава седма от ЗООС.

Към момента на територията на страната има 124 предприятия с нисък рисков потенциал (ПНРП) и 87 с висок рисков потенциал (ПВРП) по смисъла на глава седма, раздел първи на ЗООС, от които:



- Пристанищен терминал Бургас Изток - 2, площадка Буферен склад за течни горива, с оператор БМФ Порт Бургас ЕАД – ПВРП;
- Пристанище за обществен транспорт от регионално значение за горива – Варна, с оператор “Газтрейд” АД – ПВРП;
- Пристанищен терминал Росенец, с оператор Лукойл Нефтохим Бургас АД.

Предвижданията на плана нямат пряко отношение към употреба и съхранение на опасни химични вещества, съответно не биха могли да породят риск от големи аварии. В този смисъл НПКТРБ-2030 г. не може да окаже въздействия, свързани със съхранението и употребата на ОХВС.

Обектите по плана, обаче, могат да бъдат разположени близо до съществуващи предприятия/съоръжения, класифицирани с нисък или висок рисков потенциал по смисъла на глава седма, раздел първи от ЗООС.

Като превантивна мярка за намаляване на риска от големи аварии са изискванията на глава седма, раздел първи на ЗООС, съгласно които при устройственото планиране на територията и планирането на защитата на населението и околната среда трябва да бъдат отчетени мерките за предотвратяване на големи аварии и ограничаване на последствията от тях за човешкото здраве и околната среда.

При устройственото планиране на територията се осъществява контрол на:

- разположението на нови предприятия и/или съоръжения с нисък или висок рисков потенциал;
- изменения в предприятия и/или съоръжения с нисък или висок рисков потенциал;
- *планирането на нови строежи, включително изграждането на транспортни пътища, жилищни райони, обекти с обществено предназначение в близост до съществуващи предприятия и/или съоръжения с нисък или висок рисков потенциал, където разполагането или нови строежи може да бъде източник или да повиши опасностите или последствията от възникване на голяма авария в тези предприятия/съоръжения.*

#### **Обобщения:**

*Планирането и проектирането на обекти в изпълнение на плана следва да съобразява съществуващите предприятия с нисък и висок рисков потенциал от възникване на голяма авария с опасни химични вещества.*

### **2.1.16 Здравно състояние на населението**

#### **А. Анализ на здравно-демографските показатели на населението на Република България**

Основните здравни индикатори за оценка на здравното състояние на населението са демографските показатели (раждаемост, смъртност, детска смъртност, естествен прираст), заболяемост, болестност, смъртност по причини и други.



За целите на настоящата оценка са ползвани официални данни от:

- Статистически данни за последните 5 години – 2015-2019 г., публикувани на интернет страницата на Националния статистически институт (*към момента на изготвяне на ДЕО все още не са публикувани данните за 2020 г.*);
- Здравен профил на страната 2019 г., издание на Европейската комисия (с актуалност на данните - 2017 г.);
- Здравеопазване 2020, издание на НСИ и Национален център по общественото здраве и анализи към Министерство на здравеопазването (с актуалност на данните – 2019 г.).

### **Численост на населението**

Броят на населението на страната 31.12.2019 г. (по данни на НСИ) е 6 951 482 души (3 369 646 мъже и 3 581 836 жени).

В Таблица 2.1.16-1 са представени данни за населението на страната за 5-годишния период 2015-2019 г.:

**Таблица 2.1.16-1** Численост на населението на страната за периода 2015-2019 г.  
(Източник: НСИ)

| Година | Общо      | Мъже      | Жени      | В градовете | В селата  |
|--------|-----------|-----------|-----------|-------------|-----------|
| 2015   | 7 153 784 | 3 477 177 | 3 676 607 | 5 227 182   | 1 926 602 |
| 2016   | 7 101 859 | 3 449 978 | 3 651 881 | 5 204 385   | 1 897 474 |
| 2017   | 7 050 034 | 3 422 409 | 3 627 625 | 5 181 755   | 1 868 279 |
| 2018   | 7 000 039 | 3 395 701 | 3 604 338 | 5 159 129   | 1 840 910 |
| 2019   | 6 951 482 | 3 369 646 | 3 581 836 | 5 125 407   | 1 826 075 |

Данните за числеността на населението дават възможност да се направят следните анализи и изводи:

- За страната се запазва трайната тенденция за намаляване на населението. За анализираният 5-годишен период населението на страната е намаляло с около 2.8%. Основна причина е засилената емиграция извън страната, но както се вижда и по-долу от анализите – проблем в демографското развитие остава също така и високото ниво на смъртност на населението;
- Относителният дял на градското и селското население в областта остава постоянен пред последните години, като за 2019 г. живеещите в градовете са 73.7%, а в селата – 26.3%;
- В общия брой на населението преобладават жените – с 51.5%, а процентът на мъжете е 48.5%, или на 1 000 мъже се падат 1 061 жени.



- Както и за предходните години, само две области – София (столица) и Кърджали увеличават населението си през последните години.

### **Възrastова структура на населението**

В Таблица 2.1.16-2 са представени данни за възрастната структура на населението на страната за 5-годишния период 2015-2019 г.:

**Таблица 2.1.16-2. Възрастна структура на населението на страната за периода 2015-2019 г. (Източник: НСИ)**

| Година | Под трудоспособна възраст | В трудоспособна възраст | Над трудоспособна възраст |
|--------|---------------------------|-------------------------|---------------------------|
| 2015   | 1 063 930                 | 4 349 105               | 1 740 749                 |
| 2016   | 1 062 705                 | 4 304 436               | 1 734 718                 |
| 2017   | 1 065 993                 | 4 248 503               | 1 735 538                 |
| 2018   | 1 067 112                 | 4 200 909               | 1 732 018                 |
| 2019   | 1 066 554                 | 4 156 198               | 1 728 730                 |

През 2019 г. възрастната структура на населението в страната показва: лица от 0 до 17 г. – 15.3%, лица от 18 до 64 г. – 59.8% и лица над 65 г. – 24.9% за страната.

За разглеждания 5 годишен период продължава процесът на демографско остаряване на населението. Процесът на остаряване е по-силно изразен сред жените отколкото сред мъжете, което се дължи на по-високата смъртност сред мъжете, съответно – по-ниската продължителност на живота при тях. Остаряването на населението е по-силно изразено в селата отколкото в градовете, като относителният дял на възрастното население в селата – 65 и повече години е 1.4 пъти по-голям отколкото в градовете. Делът на младото население е по-висок в градовете с 1.3% сравнено със селата.

### **Раждаемост**

Ниската раждаемост е основен фактор за намаляването на броя на населението. Данни за броя раждания за страната са представени в Таблица 2.1.17-3:

**Таблица 2.1.16-3. Брой раждания за периода 2015-2019 г.**

| Раждания     | 2015 г. | 2016 г. | 2017 г. | 2018 г. | 2019 г. |
|--------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Живородени   | 65 950  | 64 984  | 63 955  | 62 197  | 61 538  |
| Мъртвородени | 420     | 462     | 404     | 379     | 344     |

Данните от таблицата показват запазване на тенденцията за намаляване на раждаемостта. Положителна промяна се отчита по отношение на мъртвородените деца – броят също ясно намалява за разглеждания период.



Коефициентът на раждаемост през последните години също е с отрицателни тенденции, като за 2019 г. е 8.8 ‰, за 2018 г. е 8.9‰, а за 2017 – 9.0‰, като варира по отношение на стойността му в селата и градовете (8.9‰ за град и 8.5‰ за село за 2019 г.).

В териториален аспект раждаемостта е най-висока в областите Сливен – 12.0‰, София (столица) и Ямбол – по 9.8‰, Пловдив – 9.5‰, Пазарджик – 9.4‰, Стара Загора – 9.2‰, Варна и Бургас – по 9.1‰. С най-ниска раждаемост през 2018 г. са областите Смолян – 6.3‰, Габрово и Видин – по 6.8‰, Кюстендил – 6.9‰.

### Обща и детска смъртност

Данни смъртността за (брой умирация) за периода на анализ са представени в Таблица 2.1.16-4:

Таблица 2.1.16-4. Брой умирация за периода 2015-2019 г.

| Статистически район | Пол  | 2015 г. | 2016 г. | 2017 г. | 2018 г. | 2019 г. |
|---------------------|------|---------|---------|---------|---------|---------|
| България            | мъже | 57 040  | 56 122  | 56 781  | 56 367  | 56 118  |
|                     | жени | 53 077  | 51 458  | 53 010  | 52 159  | 51 965  |

От таблицата се вижда, че показателят варира през последните години. В сравнение с 2015 г., през 2019 г. смъртността при жените е намаляла с 2.1%, а при мъжете – с 1.6%.

Приравнени на 1000 души, стойностите за обща смъртност и детска смъртност са представени в следващата таблица:

Таблица 2.1.16-5. Коефициенти на смъртност 2015-2019 г.

| Коефициент       | 2015 г. | 2016 г. | 2017 г. | 2018 г. | 2019 г. |
|------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Обща смъртност   | 15.3    | 15.1    | 15.5    | 15.4    | 15.5    |
| Детска смъртност | 6.6     | 6.5     | 6.4     | 5.8     | 5.6     |

През 2019 г. броят на умрелите лица е 108 083 души, или с 443 души по-малко в сравнение с 2018 г., а коефициентът на общата смъртност - 15.5 на хиляда души, е нараснал с 0.1‰. Смъртността на населението в градовете е 13.3 на хиляда, а в селата - 21.6 на хиляда души. Чувствителната разлика в смъртността на градското и селското население е резултат преди всичко на по-интензивния процес на остаряване на населението в селата.

През 2019 г. с най-високо равнище на смъртност се отличават областите Видин, Монтана, Ловеч, Кюстендил, Перник, Враца, Габрово, Плевен, София, Ямбол, Силистра, Велико Търново, а най-ниска стойност на този показател е регистрирана в областите София (столица), Кърджали, Варна и Благоевград.

Продължава да се наблюдава силно изразена мъжка свръхсмъртност. През 2019 г. на 100 жени умират 108 мъже, като показателят за смъртност сред мъжете е 16.6 на хиляда срещу 14.5 на хиляда при жените.

През 2019 г. в страната са умрели 342 деца на възраст до една година. Техният брой е с 16 по-малък в сравнение с предходната година. Коефициентът на детската смъртност





през 2019 г. е 5.6 на хиляда живородени, като това е най-ниската регистрирана за страната стойност.

Смъртността сред децата в селата - 8.0 на хиляда, е значително по-висока отколкото сред децата в градовете - 4.7 на хиляда. По области детската смъртност варира в границите от 1.5 на хиляда живородени в област Смолян до 14.4 на хиляда в област Сливен. В област Габрово няма умрели деца до 1 година. В повече от половината от областите детската смъртност е над средното ниво за страната.

Основните причини за умираанията на децата на възраст под 1 година за 2019 г. са: някои състояния, възникващи в перинаталния период (251.9 на сто хиляди живородени); вродени аномалии (пороци на развитието), деформации и хромозомни аберации (120.3 на сто хиляди живородени).

Сравнително висока е детската смъртност от: болести на дихателната система - 61.8 на сто хиляди живородени, вкл. пневмония, на която се дължат 63% от тези смъртни случаи; болести на органите на кръвообращението - 39.0 на сто хиляди; симптоми, признаци и отклонения от нормата, открити при клинични и лабораторни изследвания, некласифицирани другаде - 21.1 на сто хиляди; външни причини за заболяемост и смъртност - 19.5 на сто хиляди, някои инфекциозни и паразитни болести - 13.0 на сто хиляди и т.н.

В Таблица 2.1.16-6 и Таблица 2.1.16-7 са представени данни за структурата на обща смъртност по пол и причини за страната за 2015, 2016, 2017, 2018 и 2019 г.



Таблица 2.1.16-6. Смъртност по причини за страната за 2015 и 2016 г. /на 100 000 души от населението/ (Източник: НСИ)

| Причини за смъртта, МКБ - X ревизия,<br>"Европейски съкратен списък" 1                  | 2015          |               |               | 2016          |               |               |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|   | общо          | мъже          | жени          | общо          | мъже          | жени          |
| <b>Общо</b>   | <b>1534,1</b> | <b>1634,6</b> | <b>1439,0</b> | <b>1509,3</b> | <b>1620,3</b> | <b>1404,3</b> |
| Клас I Някои инфекциозни и паразитни болести (A00-B99)                                  | 8,4           | 10,3          | 6,6           | 9,3           | 12,4          | 6,3           |
| Туберкулоза (A15-A19, B90)  | 1,6           | 2,4           | 0,8           | 1,6           | 2,9           | 0,3           |
| Болест, предизвикана от вируса на човешкия имунодефицит (HIV) (B20-B24)                 | 0,2           | 0,4           | 0,1           | 0,3           | 0,5           | 0,1           |
| Вирусен хепатит (B15-B19), B94.2  | 0,3           | 0,5           | 0,2           | 0,4           | 0,5           | 0,3           |
| Други инфекциозни и паразитни болести (A00-A09, A20-B09, B25-B89, B91-B94.1, B94.8-B99) | 6,2           | 7,0           | 5,5           | 6,8           | 8,3           | 5,4           |
| Клас II Новообразувания (C00-D48)   | 251,0         | 299,6         | 205,1         | 242,6         | 289,6         | 198,3         |
| Злокачествени новообразувания (C00-C97)   | 249,8         | 298,4         | 203,9         | 241,3         | 288,0         | 197,2         |
| В това число:   |               |               |               |               |               |               |
| Злокачествени новообразувания на устните, устната кухина и фаринкса (C00-C14)           | 5,6           | 9,7           | 1,8           | 5,4           | 9,1           | 2,0           |
| Злокачествено новообразувание на хранопровода (C15)                                     | 2,9           | 4,8           | 1,1           | 2,5           | 4,2           | 0,8           |
| Злокачествено новообразувание на стомаха (C16)  | 16,3          | 20,6          | 12,3          | 15,5          | 20,0          | 11,2          |
| Злокачествено новообразувание на дебелото черво (колон), ректума и ануса (C18-C21)      | 34,9          | 41,2          | 29,0          | 34,4          | 41,0          | 28,1          |
| Злокачествено новообразувание на черния дроб и интрахепаталните жлъчни пътища (C22)     | 9,4           | 12,1          | 6,9           | 9,5           | 11,8          | 7,3           |
| Злокачествено новообразувание на панкреаса (C25)  | 15,4          | 17,5          | 13,3          | 14,7          | 16,6          | 12,9          |
| Злокачествено новообразувание на ларинкса (C32)   | 5,1           | 9,8           | 0,7           | 4,9           | 9,3           | 0,7           |
| Злокачествено новообразувание на трахеята, бронхите и белия дроб (C33-C34)              | 48,1          | 77,9          | 19,9          | 47,1          | 76,6          | 19,2          |
| Злокачествен меланом на кожата (C43)  | 2,4           | 2,8           | 2,0           | 2,1           | 2,4           | 1,8           |
| Злокачествено новообразувание на млечната жлеза (C50)                                   | 18,7          | 0,9           | 35,6          | 17,9          | 0,8           | 34,1          |
| Злокачествено новообразувание на шийката на матката (цервикс) (C53)                     | 5,3           | -             | 10,3          | 4,8           | -             | 9,4           |



Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| Причини за смъртта, МКБ - X ревизия,<br>"Европейски съкратен списък" 1  | 2015 |      |      | 2016 |      |      |
|---|------|------|------|------|------|------|
|   | общо | мъже | жени | общо | мъже | жени |
| Злокачествено новообразуване на тялото на матката (C54-C55)   | 5,2  | -    | 10,1 | 5,3  | -    | 10,4 |
| Злокачествено новообразуване на яйчника (C56)   | 6,1  | -    | 11,9 | 5,9  | -    | 11,6 |
| Злокачествено новообразуване на простатата (C61)  | 13,5 | 27,7 | -    | 12,8 | 26,4 | -    |
| Злокачествено новообразуване на бъбрека, с изключение на<br>бъбречното легенче (C64)  | 4,6  | 6,1  | 3,1  | 4,3  | 5,7  | 2,9  |
| Злокачествено новообразуване на пикочния мехур (C67)  | 8,0  | 12,9 | 3,4  | 8,7  | 13,5 | 4,1  |
| Злокачествено новообразуване на главния мозък и други части на<br>централна та нервна система (C70-C72)   | 10,1 | 12,1 | 8,3  | 9,4  | 10,5 | 8,5  |
| Злокачествено новообразуване на главния мозък и други части на<br>щитовидната жлеза (C73)   | 0,6  | 0,4  | 0,8  | 0,5  | 0,3  | 0,6  |
| Болест на Hodgkin и лимфоми (C81-C86)   | 4,2  | 5,5  | 3,1  | 4,2  | 5,2  | 3,2  |
| Левкемия (C91-C95)  | 6,1  | 6,9  | 5,4  | 6,4  | 7,5  | 5,4  |
| Други злокачествени новообразувания на лимфната, кръвотворната и<br>сродните им тъкани (C88, C90, C96)  | 2,4  | 2,7  | 2,2  | 2,3  | 2,5  | 2,2  |
| Други злокачествени новообразувания (C17, C23-C24, C26-C31, C37-<br>C41, C44-C49, C51-C52, C57-C60, C62-C63, C65-C66, C68-C69, C74-C80,<br>C97) | 24,6 | 26,7 | 22,6 | 22,6 | 24,6 | 20,8 |
| Новообразувания in situ, доброкачествени новообразувания и<br>новообразувания с неопределен или неизвестен характер (D00-D48)                   | 1,2  | 1,3  | 1,2  | 1,3  | 1,6  | 1,1  |
| Клас III Болести на кръвта, кръвотворните органи и отделни нарушения,<br>включващи имунния механизъм (D50-D89)                                  | 2,0  | 2,1  | 1,8  | 1,8  | 2,4  | 1,3  |
| Клас IV Болести на ендокринната система, разстройства на храненето и<br>на обмяната на веществата (E00-E89)                                     | 25,3 | 23,6 | 27,0 | 22,9 | 22,5 | 23,3 |
| Захарен диабет (E10-E14)  | 24,8 | 23,1 | 26,4 | 22,5 | 22,2 | 22,7 |
| Други ендокринни, хранителни и метаболитни разстройства (E00-E07,<br>E15-E89)   | 0,5  | 0,4  | 0,6  | 0,4  | 0,3  | 0,6  |
| Клас V Психични и поведенчески разстройства (F01-F99)   | 1,3  | 1,5  | 1,2  | 1,3  | 1,4  | 1,1  |
| Деменция (F01, F03)   | 0,3  | 0,1  | 0,5  | 0,4  | 0,2  | 0,6  |



Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| Причини за смъртта, МКБ - X ревизия,<br>"Европейски съкратен списък" 1                    | 2015   |       |        | 2016  |       |       |
|---|--------|-------|--------|-------|-------|-------|
|   | общо   | мъже  | жени   | общо  | мъже  | жени  |
| Злоупотребата с алкохол (включително алкохолна психоза) (F10)                             | 0,4    | 0,7   | 0,1    | 0,4   | 0,8   | 0,0   |
| Наркотична зависимост, токсикомания (F11-F16, F18-F19)                                    | -      | -     | -      | 0,1   | 0,1   | 0,1   |
| Други психични и поведенчески разстройства (F04-F09, F17, F20-F99)                        | 0,6    | 0,6   | 0,5    | 0,4   | 0,3   | 0,4   |
| Клас VI, VII, VIII Болести на нервната система и сетивните органи (G00-H95)               | 15,8   | 17,6  | 14,0   | 13,9  | 14,7  | 13,2  |
| Болест на Parkinson (G20)   | 4,4    | 5,1   | 3,8    | 4,7   | 5,2   | 4,2   |
| Болест на Алцхаймер (G30)   | 2,1    | 1,5   | 2,7    | 1,8   | 1,2   | 2,3   |
| Други заболявания на нервната система и сетивните органи (G00-G12, G14, G21-G25, G31-H95) | 9,2    | 10,9  | 7,6    | 7,4   | 8,3   | 6,6   |
| Клас IX Болести на органите на кръвообращението (I00-I99)                                 | 1003,5 | 994,6 | 1011,9 | 988,5 | 988,8 | 988,2 |
| Исхемична болест на сърцето (I20-I25)   | 181,8  | 203,3 | 161,4  | 172,9 | 193,7 | 153,3 |
| в това число:   |        |       |        |       |       |       |
| Остър инфаркт на миокарда (I21-I22)   | 68,3   | 87,7  | 50,0   | 66,7  | 86,7  | 47,8  |
| Други форми на исхемична болест на сърцето (I20, I23-I25)                                 | 113,4  | 115,6 | 111,4  | 106,2 | 107,0 | 105,5 |
| Други болести на сърцето (I30-I51)  | 338,4  | 335,6 | 341,0  | 357,7 | 361,6 | 354,1 |
| Мозъчносъдови болести (I60-I69)   | 299,4  | 280,0 | 317,7  | 276,6 | 258,8 | 293,4 |
| Други болести на органите на кръвообращението (I00-I15, I26-I28, I70-I99)                 | 184,0  | 175,7 | 191,8  | 181,3 | 174,8 | 187,4 |
| Клас X Болести на дихателната система (J00-J99)   | 56,4   | 70,9  | 42,6   | 62,1  | 76,2  | 48,8  |
| Грип (J09-J11)  | -      | -     | 0,1    | 0,2   | 0,1   | 0,2   |
| Пневмония (J12-J18)   | 18,1   | 22,0  | 14,5   | 18,4  | 22,4  | 14,5  |
| Хронични болести на долните дихателни пътища (J40-J47)                                    | 20,2   | 27,8  | 12,9   | 17,0  | 23,3  | 11,0  |
| в това число:   |        |       |        |       |       |       |
| Астма (J45-J46)   | 0,5    | 0,5   | 0,5    | 0,4   | 0,3   | 0,5   |
| Други хронични болести на долните дихателни пътища (J40-J44, J47)                         | 19,7   | 27,3  | 12,4   | 16,5  | 23,0  | 10,5  |
| Други болести на дихателната система (J00-J06, J20-J39, J60-J99)                          | 18,0   | 21,1  | 15,0   | 26,6  | 30,4  | 23,0  |
| Клас XI Болести на храносмилателната система (K00-K92)                                    | 53,7   | 73,5  | 35,0   | 55,2  | 74,1  | 37,3  |



Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| Причини за смъртта, МКБ - X ревизия,<br>"Европейски съкратен списък" 1  | 2015 |      |      | 2016 |      |      |
|---|------|------|------|------|------|------|
|   | общо | мъже | жени | общо | мъже | жени |
| Язва на стомаха, на дванадесетопръстника, гастроїеюнална язва (K25-K28)   | 4,1  | 5,2  | 3,1  | 3,8  | 4,9  | 2,8  |
| Цироза, фиброза и хроничен хепатит на черния дроб (K70, K73-K74)  | 24,0 | 39,4 | 9,5  | 24,9 | 39,4 | 11,1 |
| Други болести на храносмилателната система (K00-K22, K29-K66, K71-K72, K75-K92)   | 25,6 | 28,9 | 22,5 | 26,5 | 29,8 | 23,4 |
| Клас XII Болести на кожата и подкожната тъкан (L00-L99)   | 0,7  | 0,7  | 0,7  | 0,8  | 0,9  | 0,7  |
| Клас XIII Болести на костно-мускулната система и на съединителната тъкан (M00-M99)  | 0,6  | 0,5  | 0,7  | 0,4  | 0,3  | 0,5  |
| Ревматоиден артрит и артрози (M05-M06, M15-M19)   | 0,1  | -    | 0,2  | 0,1  | 0,1  | 0,1  |
| Други увреждания на костно-мускулната система и на съединителната тъкан (M00-M02, M08-M13, M20-M99)                                       | 0,5  | 0,5  | 0,5  | 0,3  | 0,2  | 0,4  |
| Клас XIV Болести на пикочо-половата система (N00-N99)   | 19,9 | 21,5 | 18,3 | 20,7 | 22,3 | 19,1 |
| Болести на бъбреците и уретера (N00-N29)  | 19,6 | 21,0 | 18,2 | 20,4 | 21,8 | 19,0 |
| Други болести на пикочо-половата система (N30-N99)  | 0,3  | 0,5  | 0,1  | 0,3  | 0,5  | 0,1  |
| Клас XV Бременност, раждане и послеродов период (O00-O99)   | 0,1  | -    | 0,1  | 0,0  | -    | 0,1  |
| Клас XVI Някои състояния, възникващи през перинаталния период (P00-P96)   | 2,6  | 2,8  | 2,4  | 2,9  | 3,8  | 2,0  |
| Клас XVII Вродени аномалии (пороци на развитието), деформации и хромозомни аберации (Q00-Q99)   | 2,1  | 2,8  | 1,5  | 1,7  | 2,0  | 1,5  |
| Клас XVIII Симптоми, признаци и отклонения от нормата, открити при клинични и лабораторни изследвания, неклассифицирани другаде (R00-R99) | 50,8 | 51,7 | 50,1 | 47,5 | 50,5 | 44,7 |
| Внезапна смърт на кърмаче (R95)   | -    | -    | 0,1  | 0,0  | 0,1  | 0,0  |
| Недобре определени и неуточнени причини за смърт (R96-R99)  | 22,9 | 28,3 | 17,8 | 25,3 | 31,4 | 19,5 |
| Други симптоми, признаци и отклонения от нормата, открити при клинични и лабораторни изследвания, неклассифицирани другаде (R00-R94)      | 27,9 | 23,3 | 32,2 | 22,2 | 19,0 | 25,2 |
| Клас XX Външни причини за заболяемост и смъртност (V01-Y98)   | 40,0 | 61,0 | 20,1 | 37,7 | 58,5 | 18,0 |



Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| Причини за смъртта, МКБ - X ревизия,<br>"Европейски съкратен списък" 1 | 2015       |             |            | 2016       |             |            |
|--|------------|-------------|------------|------------|-------------|------------|
|  | общо       | мъже        | жени       | общо       | мъже        | жени       |
| Злополуки (V01-X59, Y85-Y86)   | 26,2       | 39,4        | 13,7       | 24,6       | 38,0        | 11,8       |
| в това число:  |            |             |            |            |             |            |
| <b>Транспортни злополуки (V01-V99, Y85)</b>                            | <b>9,3</b> | <b>14,7</b> | <b>4,2</b> | <b>9,2</b> | <b>15,0</b> | <b>3,8</b> |
| Падания (W00-W19)  | 5,4        | 7,3         | 3,6        | 4,4        | 6,1         | 2,9        |
| Случайно удавяне и потъване във вода (W65-W74)                         | 2,0        | 3,5         | 0,7        | 1,9        | 3,2         | 0,8        |
| Случайно отравяне и въздействие на отровни вещества (X40-X49)          | 1,2        | 1,7         | 0,8        | 0,9        | 1,4         | 0,4        |
| Други злополуки (W20-W64, W75- X39, X50-59, Y86)                       | 8,2        | 12,3        | 4,4        | 8,0        | 12,4        | 3,9        |
| Умишлено самоанаряване (X60-X84, Y87.0)                                | 9,5        | 14,9        | 4,3        | 9,4        | 14,7        | 4,3        |
| Нападение (X85-Y09, Y87.1)   | 1,4        | 2,2         | 0,6        | 1,1        | 1,5         | 0,7        |
| Нараняване с неопределени намерения (Y10-Y34, Y87.2)                   | 2,1        | 3,5         | 0,8        | 1,9        | 3,0         | 0,8        |
| Други външни причини за травми и отравяния (Y35-Y84, Y88-Y89)          | 0,8        | 0,9         | 0,6        | 0,8        | 1,3         | 0,3        |

Таблица 2.1.16-7. Смъртност по причини за страната за 2017, 2018 и 2019 г. /на 100 000 души от населението/ (Източник: НСИ)

| Причини за смъртта, МКБ - X ревизия,<br>"Европейски съкратен списък" 1                  | 2017          |               |               | 2018          |               |               | 2019          |               |               |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|   | общо          | мъже          | жени          | общо          | мъже          | жени          | общо          | мъже          | жени          |
| <b>Общо</b>   | <b>1551,6</b> | <b>1652,4</b> | <b>1456,4</b> | <b>1544,8</b> | <b>1653,4</b> | <b>1442,5</b> | <b>1549,4</b> | <b>1659,0</b> | <b>1446,2</b> |
| Клас I Някои инфекциозни и паразитни болести (A00-B99)                                  | 9,9           | 12,0          | 7,9           | 8,5           | 10,4          | 6,7           | 6,4           | 8,0           | 4,8           |
| Туберкулоза (A15-A19, B90)  | 1,3           | 2,1           | 0,6           | 1,4           | 2,0           | 0,7           | 1,4           | 2,3           | 0,6           |
| Болест, предизвикана от вируса на човешкия имунодефицит (HIV) (B20-B24)                 | 0,3           | 0,5           | 0,1           | 0,1           | 0,2           | 0,1           | 0,2           | 0,2           | 0,1           |
| Вирусен хепатит (B15-B19), B94.2  | 0,5           | 0,7           | 0,3           | 0,5           | 0,6           | 0,4           | 0,6           | 0,6           | 0,5           |
| Други инфекциозни и паразитни болести (A00-A09, A20-B09, B25-B89, B91-B94.1, B94.8-B99) | 7,8           | 8,7           | 7,0           | 6,5           | 7,5           | 5,5           | 4,2           | 4,9           | 3,6           |
| Клас II Новообразувания (C00-D48)   | 246,3         | 294,1         | 201,2         | 248,6         | 295,9         | 203,9         | 262,3         | 313,2         | 214,4         |
| Злокачествени новообразувания (C00-C97)   | 245,0         | 292,8         | 200,0         | 247,2         | 294,7         | 202,5         | 260,7         | 311,5         | 212,8         |



Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| Причини за смъртта, МКБ - X ревизия,<br>"Европейски съкратен списък" 1              | 2017 |      |      | 2018 |      |      | 2019 |      |      |
|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
|   | общо | мъже | жени | общо | мъже | жени | общо | мъже | жени |
| в това число:   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| Злокачествени новообразувания на устните, устната кухина и фаринкса (C00-C14)       | 5,4  | 8,6  | 2,4  | 5,5  | 9,2  | 2,0  | 5,7  | 9,3  | 2,3  |
| Злокачествено новообразувание на хранопровода (C15)                                 | 2,4  | 4,1  | 0,9  | 2,9  | 4,8  | 1,2  | 3,2  | 5,1  | 1,4  |
| Злокачествено новообразувание на стомаха (C16)                                      | 16,1 | 20,3 | 12,1 | 15,7 | 20,0 | 11,6 | 15,5 | 18,7 | 12,6 |
| Злокачествено новообразувание на дебелото черво (колон), ректума и ануса (C18-C21)  | 34,7 | 41,5 | 28,3 | 35,2 | 43,5 | 27,3 | 39,1 | 47,3 | 31,4 |
| Злокачествено новообразувание на черния дроб и интрахепаталните жлъчни пътища (C22) | 9,6  | 12,6 | 6,6  | 9,5  | 11,8 | 7,3  | 10,2 | 13,3 | 7,4  |
| Злокачествено новообразувание на панкреаса (C25)                                    | 15,3 | 18,3 | 12,6 | 15,4 | 16,9 | 14,0 | 17,1 | 19,5 | 14,8 |
| Злокачествено новообразувание на ларинкса (C32)                                     | 4,7  | 9,0  | 0,7  | 5,0  | 9,6  | 0,7  | 5,0  | 9,6  | 0,7  |
| Злокачествено новообразувание на трахеята, бронхите и белия дроб (C33-C34)          | 47,5 | 76,2 | 20,4 | 47,5 | 74,5 | 22,1 | 49,9 | 78,9 | 22,6 |
| Злокачествен меланом на кожата (C43)  | 1,6  | 1,9  | 1,3  | 2,1  | 2,3  | 1,9  | 2,7  | 3,2  | 2,2  |
| Злокачествено новообразувание на млечната жлеза (C50)                               | 17,6 | 0,6  | 33,6 | 17,7 | 0,4  | 34,0 | 19,3 | 0,6  | 37,0 |
| Злокачествено новообразувание на шийката на матката (цервикс) (C53)                 | 5,1  | -    | 9,9  | 4,3  | -    | 8,4  | 4,6  | -    | 8,9  |
| Злокачествено новообразувание на тялото на матката (C54-C55)                        | 5,5  | -    | 10,7 | 5,8  | -    | 11,3 | 5,4  | -    | 10,5 |
| Злокачествено новообразувание на яйчника (C56)                                      | 6,2  | -    | 12,0 | 5,4  | -    | 10,5 | 6,0  | -    | 11,7 |
| Злокачествено новообразувание на простатата (C61)                                   | 13,6 | 28,0 | -    | 14,8 | 30,6 | -    | 15,9 | 32,8 | -    |
| Злокачествено новообразувание на бъбрека, с изключение на бъбречното легенче (C64)  | 5,1  | 7,0  | 3,3  | 4,9  | 6,5  | 3,3  | 5,7  | 8,1  | 3,5  |
| Злокачествено новообразувание на пикочния мехур (C67)                               | 8,7  | 14,0 | 3,8  | 8,3  | 13,3 | 3,5  | 8,7  | 13,9 | 3,8  |



Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| Причини за смъртта, МКБ - X ревизия,<br>"Европейски съкратен списък" 1   | 2017 |      |      | 2018 |      |      | 2019 |      |      |
|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
|  | общо | мъже | жени | общо | мъже | жени | общо | мъже | жени |
| Злокачествено новообразувание на главния мозък и други части на централна та нервна система (C70-C72)                                    | 9,4  | 10,8 | 8,1  | 9,6  | 10,3 | 9,0  | 9,5  | 10,9 | 8,2  |
| Злокачествено новообразувание на главния мозък и други части на щитовидната жлеза (C73)  | 0,7  | 0,5  | 0,8  | 0,7  | 0,6  | 0,8  | 0,7  | 0,5  | 0,8  |
| Болест на Hodgkin и лимфоми (C81-C86)  | 4,4  | 5,2  | 3,7  | 4,4  | 5,0  | 3,8  | 4,5  | 4,8  | 4,3  |
| Левкемия (C91-C95)   | 6,1  | 7,3  | 5,0  | 5,7  | 6,0  | 5,4  | 6,4  | 7,2  | 5,6  |
| Други злокачествени новообразувания на лимфната, кръвотворната и сродните им тъкани (C88, C90, C96)                                      | 2,2  | 2,1  | 2,2  | 2,3  | 2,9  | 1,8  | 2,2  | 2,2  | 2,1  |
| Други злокачествени новообразувания (C17, C23-C24, C26-C31, C37-C41, C44-C49, C51-C52, C57-C60, C62-C63, C65-C66, C68-C69, C74-C80, C97) | 23,1 | 24,6 | 21,6 | 24,4 | 26,5 | 22,4 | 23,4 | 25,8 | 21,0 |
| Новообразования in situ, доброкачествени новообразования и новообразувания с неопределен или неизвестен характер (D00-D48)               | 1,3  | 1,3  | 1,2  | 1,3  | 1,2  | 1,5  | 1,6  | 1,7  | 1,6  |
| Клас III Болести на кръвта, кръвотворните органи и отделни нарушения, включващи имунния механизъм (D50-D89)                              | 2,0  | 2,3  | 1,7  | 2,1  | 1,7  | 2,4  | 2,1  | 2,6  | 1,6  |
| Клас IV Болести на ендокринната система, разстройства на храненето и на обмяната на веществата (E00-E89)                                 | 22,4 | 20,7 | 24,0 | 24,3 | 23,1 | 25,3 | 22,4 | 21,7 | 23,2 |
| Захарен диабет (E10-E14)   | 21,8 | 20,3 | 23,2 | 23,8 | 22,8 | 24,9 | 21,9 | 21,0 | 22,8 |
| Други ендокринни, хранителни и метаболитни разстройства (E00-E07, E15-E89)   | 0,6  | 0,4  | 0,7  | 0,4  | 0,4  | 0,5  | 0,5  | 0,7  | 0,4  |
| Клас V Психични и поведенчески разстройства (F01-F99)  | 1,1  | 1,3  | 0,9  | 1,3  | 1,5  | 1,0  | 1,4  | 1,6  | 1,1  |
| Деменция (F01, F03)  | 0,4  | 0,3  | 0,5  | 0,5  | 0,3  | 0,6  | 0,4  | 0,3  | 0,5  |





Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| Причини за смъртта, МКБ - X ревизия,<br>"Европейски съкратен списък" 1                    | 2017   |        |        | 2018   |        |        | 2019  |       |        |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|--------|
|   | общо   | мъже   | жени   | общо   | мъже   | жени   | общо  | мъже  | жени   |
| Злоупотребата с алкохол (включително алкохолна психоза) (F10)                             | 0,3    | 0,6    | 0,1    | 0,5    | 0,9    | 0,1    | 0,5   | 0,9   | 0,1    |
| Наркотична зависимост, токсикомания (F11-F16, F18-F19)                                    | 0,0    | 0,0    | -      | 0,0    | 0,1    | 0,0    | 0,0   | 0,0   | -      |
| Други психични и поведенчески разстройства (F04-F09, F17, F20-F99)                        | 0,4    | 0,4    | 0,3    | 0,3    | 0,3    | 0,3    | 0,4   | 0,3   | 0,5    |
| Клас VI, VII, VIII Болести на нервната система и сетивните органи (G00-H95)               | 12,5   | 13,5   | 11,6   | 13,4   | 14,3   | 12,6   | 14,5  | 15,5  | 13,5   |
| Болест на Parkinson (G20)   | 3,7    | 4,0    | 3,4    | 3,4    | 3,8    | 3,1    | 4,3   | 4,7   | 3,9    |
| Болест на Алцхаймер (G30)   | 1,4    | 1,1    | 1,7    | 1,4    | 1,1    | 1,7    | 1,6   | 0,9   | 2,2    |
| Други заболявания на нервната система и сетивните органи (G00-G12, G14, G21-G25, G31-H95) | 7,4    | 8,4    | 6,4    | 8,6    | 9,4    | 7,8    | 8,6   | 9,8   | 7,4    |
| Клас IX Болести на органите на кръвообращението (I00-I99)                                 | 1017,5 | 1012,2 | 1022,5 | 1004,2 | 1006,5 | 1002,1 | 998,2 | 993,1 | 1003,0 |
| Исхемична болест на сърцето (I20-I25)   | 182,4  | 203,7  | 162,4  | 171,9  | 190,7  | 154,2  | 188,1 | 209,8 | 167,6  |
| в това число:   |        |        |        |        |        |        |       |       |        |
| Остър инфаркт на миокарда (I21-I22)   | 66,8   | 84,9   | 49,8   | 66,6   | 84,8   | 49,4   | 68,8  | 89,6  | 49,1   |
| Други форми на исхемична болест на сърцето (I20, I23-I25)                                 | 115,6  | 118,8  | 112,6  | 105,3  | 105,9  | 104,7  | 119,3 | 120,2 | 118,4  |
| Други болести на сърцето (I30-I51)  | 376,5  | 375,4  | 377,6  | 375,8  | 380,7  | 371,2  | 357,3 | 357,6 | 357,0  |
| Мозъчносъдови болести (I60-I69)   | 286,3  | 265,6  | 305,8  | 294,2  | 277,4  | 310,0  | 296,2 | 276,3 | 315,0  |
| Други болести на органите на кръвообращението (I00-I15, I26-I28, I70-I99)                 | 172,3  | 167,6  | 176,7  | 162,3  | 157,7  | 166,7  | 156,6 | 149,5 | 163,3  |
| Клас X Болести на дихателната система (J00-J99)   | 64,5   | 78,7   | 51,0   | 69,3   | 84,4   | 55,0   | 60,1  | 75,4  | 45,7   |
| Грип (J09-J11)  | 0,1    | 0,1    | 0,1    | 0,1    | 0,1    | 0,1    | 0,2   | 0,2   | 0,2    |
| Пневмония (J12-J18)   | 19,9   | 24,0   | 15,9   | 18,4   | 23,3   | 13,7   | 20,9  | 26,2  | 16,0   |
| Хронични болести на долните дихателни пътища (J40-J47)                                    | 16,2   | 22,2   | 10,5   | 16,7   | 22,2   | 11,6   | 19,6  | 26,6  | 13,1   |



Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| Причини за смъртта, МКБ - X ревизия,<br>"Европейски скритен списък" 1                               | 2017 |      |      | 2018 |      |      | 2019 |      |      |
|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
|   | общо | мъже | жени | общо | мъже | жени | общо | мъже | жени |
| в това число:   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| Астма (J45-J46)   | 0,3  | 0,3  | 0,4  | 0,3  | 0,3  | 0,3  | 0,5  | 0,4  | 0,6  |
| Други хронични болести на долните дихателни пътища (J40-J44, J47)                                   | 15,8 | 21,9 | 10,1 | 16,4 | 21,9 | 11,3 | 19,1 | 26,1 | 12,5 |
| Други болести на дихателната система (J00-J06, J20-J39, J60-J99)                                    | 28,3 | 32,4 | 24,4 | 34,1 | 38,9 | 29,5 | 19,4 | 22,4 | 16,5 |
| Клас XI Болести на храносмилателната система (K00-K92)  | 54,8 | 74,8 | 35,9 | 56,2 | 76,6 | 37,0 | 59,0 | 80,9 | 38,3 |
| Язва на стомаха, на дванадесетопръстника, гастроентероанална язва (K25-K28)                         | 3,8  | 4,8  | 2,8  | 4,1  | 5,0  | 3,3  | 3,7  | 4,7  | 2,7  |
| Цироза, фиброза и хроничен хепатит на черния дроб (K70, K73-K74)                                    | 24,5 | 39,3 | 10,5 | 24,5 | 39,9 | 10,0 | 27,2 | 44,6 | 10,9 |
| Други болести на храносмилателната система (K00-K22, K29-K66, K71-K72, K75-K92)                     | 26,5 | 30,6 | 22,6 | 27,6 | 31,7 | 23,8 | 28,1 | 31,6 | 24,7 |
| Клас XII Болести на кожата и подкожната тъкан (L00-L99)   | 0,8  | 0,6  | 1,0  | 0,7  | 0,8  | 0,6  | 0,7  | 0,6  | 0,7  |
| Клас XIII Болести на костно-мускулната система и на съединителната тъкан (M00-M99)                  | 0,5  | 0,4  | 0,5  | 0,5  | 0,5  | 0,5  | 0,5  | 0,5  | 0,6  |
| Ревматоиден артрит и артрози (M05-M06, M15-M19)   | 0,1  | -    | 0,1  | 0,1  | 0,0  | 0,2  | 0,1  | 0,0  | 0,1  |
| Други увреждания на костно-мускулната система и на съединителната тъкан (M00-M02, M08-M13, M20-M99) | 0,4  | 0,4  | 0,4  | 0,4  | 0,4  | 0,4  | 0,5  | 0,5  | 0,4  |
| Клас XIV Болести на пикочо-половата система (N00-N99)   | 21,9 | 24,2 | 19,8 | 21,9 | 23,5 | 20,4 | 26,2 | 28,8 | 23,7 |
| Болести на бъбреците и уретера (N00-N29)  | 21,7 | 23,9 | 19,7 | 21,6 | 23,0 | 20,3 | 25,8 | 28,2 | 23,5 |
| Други болести на пикочо-половата система (N30-N99)  | 0,2  | 0,4  | 0,1  | 0,3  | 0,5  | 0,1  | 0,4  | 0,6  | 0,2  |



Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| Причини за смъртта, МКБ - X ревизия,<br>"Европейски съкратен списък" 1  | 2017       |             |            | 2018       |             |            | 2019       |             |            |
|---|------------|-------------|------------|------------|-------------|------------|------------|-------------|------------|
|   | общо       | мъже        | жени       | общо       | мъже        | жени       | общо       | мъже        | жени       |
| Клас XV Бременност, раждане и послеродов период (O00-O99)   | 0,1        | -           | 0,1        | 0,1        | -           | 0,1        | -          | -           | -          |
| Клас XVI Някои състояния, възникващи през перинаталния период (P00-P96)   | 2,9        | 3,6         | 2,3        | 2,5        | 2,9         | 2,0        | 2,2        | 2,8         | 1,7        |
| Клас XVII Вродени аномалии (пороци на развитието), деформации и хромозомни аберации (Q00-Q99)   | 1,5        | 1,6         | 1,3        | 1,4        | 1,6         | 1,2        | 1,6        | 1,6         | 1,6        |
| Клас XVIII Симптоми, признаци и отклонения от нормата, открити при клинични и лабораторни изследвания, неклассифицирани другаде (R00-R99) | 54,9       | 56,1        | 53,8       | 53,9       | 55,6        | 52,4       | 55,1       | 57,1        | 53,2       |
| Внезапна смърт на кърмаче (R95)   | 0,0        | 0,1         | 0,0        | 0,1        | 0,1         | -          | 0,0        | 0,0         | 0,0        |
| Недобре определени и неуточнени причини за смърт (R96-R99)  | 28,1       | 33,9        | 22,6       | 28,2       | 33,9        | 22,8       | 30,6       | 37,0        | 24,7       |
| Други симптоми, признаци и отклонения от нормата, открити при клинични и лабораторни изследвания, неклассифицирани другаде (R00-R94)      | 26,8       | 22,1        | 31,2       | 25,7       | 21,5        | 29,5       | 24,4       | 20,1        | 28,5       |
| Клас XX Външни причини за заболяемост и смъртност (V01-Y98)   | 38,1       | 56,3        | 20,9       | 36,2       | 54,1        | 19,2       | 36,9       | 55,6        | 19,2       |
| Злополуки (V01-X59, Y85-Y86)  | 24,2       | 35,0        | 14,0       | 23,0       | 33,8        | 12,8       | 23,2       | 34,5        | 12,5       |
| в това число:   |            |             |            |            |             |            |            |             |            |
| <b>Транспортни злополуки (V01-V99, Y85)</b>   | <b>8,1</b> | <b>12,2</b> | <b>4,2</b> | <b>8,0</b> | <b>12,2</b> | <b>4,0</b> | <b>8,1</b> | <b>12,5</b> | <b>3,9</b> |
| Падания (W00-W19)   | 5,6        | 6,6         | 4,6        | 5,8        | 7,3         | 4,4        | 6,6        | 8,7         | 4,6        |
| Случайно удавяне и потъване във вода (W65-W74)  | 1,7        | 2,6         | 0,8        | 1,8        | 3,1         | 0,6        | 1,4        | 2,5         | 0,4        |
| Случайно отравяне и въздействие на отровни вещества (X40-X49)   | 1,1        | 1,8         | 0,5        | 1,0        | 1,5         | 0,5        | 0,9        | 1,2         | 0,6        |
| Други злополуки (W20-W64, W75- X39, X50-59, Y86)  | 7,7        | 11,8        | 3,9        | 6,4        | 9,7         | 3,3        | 6,3        | 9,7         | 3,0        |
| Умишлено самоанарявяне (X60-X84, Y87.0)   | 9,9        | 15,5        | 4,5        | 9,1        | 14,6        | 4,0        | 8,2        | 13,3        | 3,4        |
| Нападение (X85-Y09, Y87.1)  | 1,2        | 1,6         | 0,8        | 1,2        | 1,6         | 0,9        | 1,0        | 1,5         | 0,6        |



Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| Причини за смъртта, МКБ - X ревизия,<br>"Европейски съкратен списък" 1 | 2017 |      |      | 2018 |      |      | 2019 |      |      |
|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
|  | общо | мъже | жени | общо | мъже | жени | общо | мъже | жени |
| Нараняване с неопределени намерения (Y10-Y34,<br>Y87.2)                | 2,1  | 3,1  | 1,2  | 2,2  | 3,4  | 1,1  | 3,5  | 4,9  | 2,1  |
| Други външни причини за травми и отравяния (Y35-<br>Y84, Y88-Y89)      | 0,7  | 1,1  | 0,3  | 0,6  | 0,8  | 0,4  | 1,0  | 1,4  | 0,6  |



В структурата на смъртността по причини през 2019 г. не се наблюдават съществени промени спрямо предходните години. Водеща причина за умиранията остават *болестите на органите на кръвообращението*, чийто интензитет е 998.2 на сто хиляди души от населението, а относителният им дял е 64.4%. Сред тях най-голяма е честотата на умиранията от мозъчно-съдови болести и исхемична болест на сърцето. Сравнено с предходните години се наблюдава тенденция, макар и незначителна, за намаляване на тези случаи.

На второ място са умиранията от новообразувания. През 2019 г. равнището на смъртност по тази причина е 262.3 на сто хиляди от населението, като смъртността сред мъжете се запазва много по-висока отколкото при жените. Тенденцията е за увеличаване на случаите в последните години.

В структурата на останалите причини за смърт следват: болести на дихателната система; болести на храносмилателната система; симптоми, признаци и отклонения от нормата, открити при клинични и лабораторни изследвания, неклассифицирани другаде; външни причини за заболяемост и смъртност и т.н. На тези шест класа болести през 2019 г. се дължат 95% от всички смъртни случаи в страната.

Съгласно констатациите на *Здравен профил на страната 2019 г., издание на Европейската комисия (с актуалност на данните - 2017 г.)* България отчита най-ниска средна продължителност на живота от 2000 г. насам.

### ***Естествен прираст***

Данните за естествения прираст в страната на 1000 души от населението за периода 2015-2019 г. са представени в следващата таблица:

**Таблица 2.1.17-8.** Естествен прираст за страната за периода 2015-2019 г. (Източник: НСИ)

| Година   | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|----------|------|------|------|------|------|
| Стойност | -6.2 | -6   | -6.5 | -6.5 | -6.7 |

Данните показват, че отрицателния прираст нараства за последната година.

### ***Заболеваемост на населението***

Обект на изследване на заболеваемостта на населението е съвкупността от случаите на заболявания на лицата. Единица на наблюдение са регистрираните случаи, респ. болните лица, потърсили медицинска помощ. Техническа единица и източник на информацията е лечебното заведение, където са регистрирани случаите. Най-актуалните налични данни са от статистически справочник „Здравеопазване 2020“, НСИ (данните се отнасят за 2019 г.).



През 2019 г. се наблюдава увеличаване на заболяванията от някои **заразни болести** - морбили, варицела, епидемичен паротит, менингококов менингит и сепсис, вирусни хепатити, вирусни менингити и менингоенцефалити. Регистрирани са осем случая на малария, внесени от чужбина. Намаляват случаите на заболявания от коклюш, Ку треска, Кримска-Конго хеморагична треска, дизентерия, лептоспироза и лаймска борелиоза.

Заболеваемостта от активна **туберкулоза** през 2019 г. е 18.5 на сто хиляди. Сред децата до 17-годишна възраст е 5.7 на сто хиляди и е по-ниска в сравнение с предходната година.

През 2019 г. честотата на новите случаи на **заболявания от злокачествени новообразувания** нараства спрямо предходната година и е 434.9 на сто хиляди души от населението. В нозологичната структура на тези заболявания няма съществени изменения. Висока е заболеваемостта от злокачествени новообразувания на: млечната жлеза при жените; простатата; кожата; трахеята, бронхите и белия дроб; дебелото черво; тялото на матката; шийката на матката; ректосигмоидалната област, правото черво (ректум), ануса и аналния канал и т.н.

През 2019 г. **заболеваемостта от злокачествени новообразувания при децата до 17 години** е 5.0 на сто хиляди, като с най-висока честота са злокачествените заболявания на лимфната, кръвотворната и сродните им тъкани - 2.6 на сто хиляди. Следват злокачествените новообразувания на: окото, главния мозък и други части на централната нервна система - 1.1 на сто хиляди; мезотелиалната и меките тъкани - 0.5 на сто хиляди; пикочната система, костите и ставните хрущяли - по 0.3 на сто хиляди; неточно определени, вторични и неуточнени локализации - 0.2 на сто хиляди, и т.н.

Заболеваемостта от **сифилис** през 2019 г. е по-ниска в сравнение с предходната година и е 6.2 на сто хиляди души от населението.

Сред децата до 17-годишна възраст водещо място заемат заболяванията от микроспория, трихофития и фавус, като по-голямата част от регистрираните случаи са нови.

В края на 2019 г. броят на **болните, намиращи се под наблюдение на психиатричните заведения**, отделения, кабинети и амбулатории, е 116 851. Сред тях с най-голяма честота са случаите на: шизофрения - 332.7 на сто хиляди; психични и поведенчески разстройства, дължащи се на употребата на алкохол - 114.3 на сто хиляди; рецидивиращо депресивно разстройство - 104.3 на сто хиляди; биполарно афективно разстройство - 85.5 на сто хиляди, и т.н.

**Хоспитализираните случаи** (изписани и умрели) в стационарите на лечебните заведения през 2019 г. са 2 412 523, или 34 584.4 на сто хиляди души от населението. От тях



416 713 (17.3%) случая са по повод фактори, влияещи върху здравето състояние на населението и контакта със здравните служби.

В структурата на хоспитализираните случаи по класове болести водещо място през 2019 г. заемат болестите на органите на кръвообращението, дихателната система, храносмилателната система, новообразуванията, болестите на пикочо-половата система, травмите, отравянията и някои други последици от въздействието на външни причини, болестите на костно-мускулната и на съединителната тъкан, бременността, раждането и послеродовият период.

При децата до 17-годишна възраст най-голям сред класовете болести е относителният дял на хоспитализираните случаи поради: заболявания на дихателната система; някои състояния, възникващи през перинаталния период; травми, отравяния и някои други последици от въздействието на външни причини; някои инфекциозни и паразитни болести; болести на храносмилателната система. Сравнително високият относителен дял на хоспитализираните случаи при децата по повод фактори, влияещи върху здравето състояние на населението и контакта със здравните служби, е резултат от отчитането на здравите живородени деца към този клас.

Сред лицата на възраст 18 - 64 години най-голям сред класовете болести е дялът на хоспитализираните случаи поради болести на храносмилателната система, болести на органите на кръвообращението, бременност, раждане и послеродов период, болести на пикочо-половата система, новообразувания, болести на костно-мускулната система и съединителната тъкан.

Водещи заболявания в структурата на хоспитализираните случаи по класове болести над 65-годишна възраст са болестите на: органите на кръвообращението, на храносмилателната система, новообразуванията и дихателната система.

През 2019 г. броят на освидетелстваните лица над 16-годишна възраст, на които е призната **трайно намалена работоспособност/вид** и степен на увреждане, е 55 494, или 9.4 на хиляда души от населението над 16 години.

Лицата с трайно намалена работоспособност/вид и степен на увреждане от 50 до 70% с най-голям относителен дял (33.3%), следвани от лицата със 71 - 90% (25.9%), лицата с над 90% (25.2%) и тези с до 50% (15.6%). От общия брой на освидетелстваните лица, на които е призната трайно намалена работоспособност/вид и степен на увреждане през 2019 г., 35.0% са със срок две и три години, а 40.3% са „пожизнено“. Най-честата причина за призната трайно намалена работоспособност/вид и степен на увреждане са болестите на органите на кръвообращението - 32.4%. Следват новообразуванията (24.9%), болестите на костно-



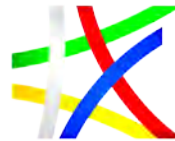
мускулната система и съединителната тъкан (11.1%), болестите на ендокринната система, разстройствата на храненето и обмяната на веществата (5.9%) и т.н.

Наблюдава се определена специфика в нозологичната структура на заболяванията според тежестта на трайно намалената работоспособност/вид и степен на увреждане:

- При лицата с над 90% трайно намалена работоспособност/ вид и степен на увреждане водещи заболявания са новообразуванията, следвани от болестите на органите на кръвообращението, психичните и поведенческите разстройства, болестите на окото и придатъците му, болестите на нервната система, травмите и отравянията и някои други последици от въздействието на външни причини, болестите на костно-мускулната система и съединителната тъкан;
- При лицата с трайно намалена работоспособност/вид и степен на увреждане от 71 до 90% водещи са новообразуванията, следвани от болестите на органите на кръвообращението, болестите на костно-мускулната система и съединителната тъкан, психичните и поведенческите разстройства, болестите на ендокринната система, разстройствата на храненето и обмяната на веществата, а при лицата с трайно намалена работоспособност/ вид и степен на увреждане от 50 до 70% след болестите на органите на кръвообращението се нареждат болестите на костно-мускулната система и на съединителната тъкан, болестите на ендокринната система, разстройствата на храненето и обмяната на веществата, новообразуванията и други;
- Сред лицата с призната неработоспособност/вид и степен на увреждане до 50% най-чести са заболяванията на органите на кръвообращението, на костно-мускулната система и на съединителната тъкан, както и на ендокринната система, разстройствата на храненето и на обмяната на веществата. През последната година броят на освидетелстваните деца до 16-годишна възраст, на които са признати вид и степен на увреждане, е 3 441, или 3.2 на хиляда.

Най-голям е дялът на освидетелстваните деца с вид и степен на увреждане от 50 до 70% (41.9%). От освидетелстваните деца с признати вид и степен на увреждане 52.4% са със срок две и три години. Водещи причини за признати вид и степен на увреждане при освидетелстваните деца са психичните и поведенческите разстройства (22.7%), болестите на дихателната система (19.4%), вродените аномалии (пороци на развитието), деформациите и хромозомните аберации (17.9%) и болестите на нервната система (12.0%).





При децата също се наблюдава известна специфика в нозологичната структура на заболяванията според тежестта на признатите вид и степен на увреждане. За съвкупността с вид и степен на увреждане над 90% водещи заболявания са вродените аномалии (пороци на развитието), деформациите и хромозомните аберации, новообразуванията, болестите на нервната система, психичните и поведенческите разстройства. При децата с вид и степен на увреждане 71 - 90% водещи заболявания са психичните и поведенческите разстройства, болестите на ендокринната система, разстройствата на храненето и на обмяната на веществата, вродените аномалии (пороци на развитието), деформациите и хромозомните аберации и болестите на нервната система. При децата с вид и степен на увреждане 50 - 70% и до 50% на първо място са болестите на дихателната система, като при първата група деца следват вродените аномалии (пороци на развитието), деформациите и хромозомните аберации, психичните и поведенческите разстройства, болестите на нервната система, болестите на костно-мускулната система и на съединителната тъкан и т.н., а при втората група деца - психичните и поведенческите разстройства, вродените аномалии (пороци на развитието), деформациите и хромозомните аберации, болестите на нервната система, болестите на окото и придатъците му, болестите на ухото и мастоидния израстък и т.н.

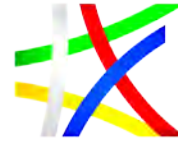
***Влияние на съществуващото ниво на развитие транспорта и транспортната инфраструктура, в т.ч. КТ, върху здравното състояние на населението и общественото здраве:***

Транспортът и нивото на развитие на транспортната инфраструктура са източник на въздействие с неблагоприятен ефект върху здравното състояние на населението и общественото здраве.

**Директна, пряка връзка** със смъртността на населението имат **транспортните злополуки**, отнасящи се към **Клас XX Външни причини за заболяемост и смъртност**. Тенденциите през последните години (за периода 2015-2019 г.) показват намаляване на броя на смъртните случаи спрямо базовата година, по-висока смъртност при мъжете, вариране на показателя през годините.

Основно значение за редуциране на стойността на този показател има политиката по пътна безопасност на държавата. В тази връзка, с решение на МС от 26.10.2020 г. е приета **Национална стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България за периода 2021 – 2030 г.**, както и **План за действие 2021 – 2023 г.** с приложения към него.

Съгласно анализите в Стратегията, страната ни е постигнала 19% намаление на жертвите от ПТП и 22% на тежко ранените при пътни инциденти в периода 2010-2019 г. Никоя страна в ЕС не успява да изпълни заложената обща цел за 50% намаление на жертвите



от ПТП, като средноевропейският темп на намаление за десетилетието към 2018 г. е около 21%.

Стратегията и Планът за действие са разработени при отчитане на новата стратегическа рамка на Европейската комисия от 2019 г., която определя акцентите на общоевропейските политики в областта на БДП за предстоящото десетилетие 2021-2030 г. Те предвиждат прилагането на интегрирана система за планиране, изпълнение, наблюдение, отчитане, контрол и оценка на държавната политика по БДП, в единна стратегическа рамка, която обхваща компетентните органи на централно, областно и общинско ниво.

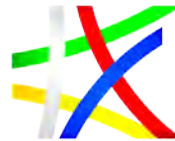
Стратегията интегрира подхода „безопасна система“, съгласно който хората ще допускат грешки и могат да попаднат в пътнотранспортни произшествия, но стремежът винаги следва да е насочен към създаване на среда, която е щадяща и пригодна да смекчава нежеланите тежки последици.

За постигането на целите се набелязва прилагането на широк спектър от мерки, залегнали в Плана за действие, в тематичните направления: управление, основано на интегритет; социално-отговорно поведение – учене през целия живот; контрол – ефективен и превантивен; **щадяща пътна инфраструктура**; превозни средства в защита на човека; спасителна верига за опазване на живота.

Планът интегрира обединените ангажименти на институциите на национално, областно и общинско ниво, както и взаимодействието с гражданския сектор, бизнеса, научните и академичните среди в условията на споделена визия и широк национален консенсус. Всяка мярка за въздействие е планирана да се прилага в условията на конструктивен обществен дебат: когато тя е осъзната, припозната и осъществима в контекста на държавния апарат, академичното познание, изследователската и приложната наука, неправителствената дейност, училището, работното място и семейството.

В контекста на европейската политика в областта, България изразява ангажимент в дългосрочен план да работи за постигне на „Визия нула“ загинали и тежко ранени в резултат от пътни инциденти, а до 2030 г. техният брой да бъде намален наполовина.

Следва да се отбележи, че обобщените данни за транспортни злополуки в страната не могат да бъдат отнесени 1:1 към транспортните злополуки при експлоатация на инфраструктурата и съоръженията на КТ – терминали, логистични центрове и довеждащите пътища към тях, тъй като на територията на тези съоръжения има ограничения за движението и скоростта на транспортни средства, което намалява значително риска от ПТП.



**Неблагоприятните въздействия** на транспорта върху здравето състояние и общественото здраве са свързани основно със **замърсяването на въздуха и шумовото замърсяване** от транспорта, които причиняват множество различни здравословни проблеми.

В резултат от транспортния трафик, с отработените газове от автомобилите в **атмосферния въздух** се емитират азотни оксиди, фини прахови частици (ФПЧ<sub>10</sub> и ФПЧ<sub>2,5</sub>), серни оксиди, въглероден моноксид и различни тежки метали като кадмий, олово и живак. Освен това прекурсорите в отработените газове могат да реагират в атмосферата и така да се образува озон. На последно място, в резултат на износването на гуми и спирачки, във въздуха се изпускат също фини прахови частици и тежки метали, които след отлагането си върху асфалта могат да се повдигнат отново във въздуха от преминаващите коли. Съприкосновението с тези замърсители може да има много конкретни последици за здравето, но като цяло се засягат органите, нервната система и кръвта, което причинява или влошава състояния, сред които белодробни заболявания, водещи до респираторни проблеми, сърдечни удари, астма, тревожност, световъртеж и умора.

Последните данни за Европа показват, че въпреки значителните намаления на емисиите през последното десетилетие, над 400 000 случая на преждевременна смърт всяка година могат да се отдадат на замърсяването на въздуха от всички източници.

Особено сериозен е проблемът в големите градове, в някои от които се наблюдават застрашаващи здравето нива на замърсяване на въздуха. Този проблем се задълбочава още повече предвид последиците от изменението на климата - специфичните метеорологични условия, съчетани с високите емисии на замърсители и предвижданите рекордни температури, свързани с изменението на климата предполагат отклоненията от нормите да зачестяват.

Все повече са доказателствата за последиците за здравето, които може да има излагането на различните замърсители на въздуха. Тук е много важно да се отбележи, че опасни са не само експозициите на високи концентрации на замърсители, тъй като дългосрочното, непрекъснато излагане дори на ниски концентрации замърсители на въздуха е много по-вредно за човешкото здраве.

Европейският транспортен сектор е постигнал значително намаляване на емисиите на някои основни замърсители на въздуха — най-вече благодарение на въведените стандарти за емисии, финансови стимули и — в по-малка степен — алтернативни горива и мерки за избягване на транспорт. Необходима е обаче още работа, за да продължи намаляването на нивата на замърсяване и да се изпълнят целите на Европейския съюз за 2030 г. и по-нататък.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

По подобен начин, **шумовото замърсяване** застрашава човешкото здраве и благосъстояние, като отново най-големият му причинител е движението по пътищата.

Шумът също има съществени последици за здравето. Излагането на шум през нощта може да причини смущения на съня, което да доведе до неблагоприятни последици за здравето. Дългосрочното, продължително ежедневно излагане на шум може да доведе до повишено кръвно налягане и сърдечносъдови заболявания, наред с други болести.

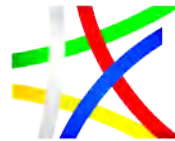
Според изчисления, на европейско ниво, 125 милиона европейци (т.е. един на четирима) са подложени на нива на шума от пътен транспорт, надвишаващи средно дневно, вечерно и нощно ниво от 55 децибела (55 dB Lden). Поради непълната отчетност, е вероятно тези стойности да са значително по-високи.

Последни данни сочат, че това излагане на шум води до раздразнение при 20 милиона европейци, смущения на съня при 8 милиона души, 43 000 хоспитализации и най-малко 10 000 случая на преждевременна смърт. Освен това шумът от движението на самолети в летищата и около тях засяга значителен брой хора, включително деца, като най-малко 8 000 ученици в Европа страдат от нарушения в четенето в резултат на излагане на високи нива на шум.

За да се намали вредата от шумовото замърсяване, ЕС е въвел различни мерки, включително технически стандарти за намаляване на емисиите на шум при източника (напр. европейско етикетирание на гумите, което помага на потребителите да откриват „по-тихи“ гуми). Директивата относно шума в околната среда допълва тези стандарти. Тя има за цел да подобри качеството на събираните данни с цел по-добро управление на отношението между жителите и пътното движение. Директивата изисква да се изготвят планове за действие по отношение на основните транспортни източници и най-големите градски райони с цел намаляване въздействието на шума върху засегнатото население, а при необходимост — и на самото ниво на шума, както и защита на тихите места, т.е. местата без шумово замърсяване.

От ключово значение е да се подобри отчитането на шумовите нива, за да се изгради по-пълна картина за предизвикваните от тях последици за здравето. Страните се насърчават да продължат развитието на своите планове за действие относно шума, но е необходимо да се акцентира и върху намаляването на шума още при източника — далеч по-ефективен начин за решаване на проблема.

**Развитието на КТ** се счита за положителна стъпка към ограничаване на замърсяването на атмосферния въздух от транспорта, тъй като е свързано със значително намаляване на трафика, задръстванията и натовареността по автомобилните пътища,



съответно намаляване на емисиите от транспорта. Също така, КТ е свързано с по-високата ефективност и безопасност на железопътния транспорт, съкращаване на времето за престой в гранични пунктове, запазване на автомобилните пътища (удължаване на експлоатационния им срок), намаляване на ПТП, намаляване на натовареността на магистралите и пътищата в населените места – което ще има принос към намаляване на шума в населените места, чрез преразпределяне на товарния трафик към железопътния и воден транспорт.

### Обобщения:

*По отношение на здравния статус на населението в страната се наблюдава:*

- *трайна тенденция за прогресивно намаляване на населението, с основна причина – засилена емиграция извън страната, но и високи нива на смъртност;*
- *трайни тенденции на демографско остаряване на населението;*
- *трайни тенденции на ниска раждаемост, висока смъртност и отрицателен естествен прираст;*
- *намалява детската смъртност;*
- *водеща причина за умиранията остават болестите на органите на кръвообращението и новообразуванията;*
- *като положителна тенденция може да се отбележи, намаляването на детската, която за 2019 г. достига най-ниска стойност;*
- *съгласно констатациите на Здравен профил на страната 2019 г., издание на Европейската комисия (с актуалност на данните - 2017 г.) България отчита най-ниска средна продължителност на живота от 2000 г. насам;*
- *висока е заболяемостта от злокачествени новообразувания на: млечната жлеза при жените; простатата; кожата; трахеята, бронхите и белия дроб; тялото на матката; дебелото черво; шийката на матката; ректосигмоидалната област, право черво (ректум), анус и анален канал и т.н.;*
- *в структурата на хоспитализираните случаи по класове болести водещо място заемат болестите на органите на кръвообращението, дихателната система, храносмилателната система, новообразуванията, болестите на пикочо-половата система, травмите, отравянията и някои други последици от въздействието на външни причини, болестите на костно-мускулната и на съединителната тъкан, бременност, раждане и послеродов период;*



● *транспортът и нивото на развитие на транспортната инфраструктура са източник на въздействие с неблагоприятен ефект върху здравето състояние на населението и общественото здраве:*

■ *пряка връзка със смъртността на населението имат транспортните злополуки, отнасящи се към Клас XX Външни причини за заболяемост и смъртност - тенденциите през последните години (за периода 2015-2019 г.) показват намаляване на броя на смъртните случаи спрямо базовата година, по-висока смъртност при мъжете, вариране на показателя през годините;*

■ *неблагоприятните въздействия са свързани основно със замърсяването на въздуха и шумовото замърсяване от транспорта, които причиняват множество различни здравословни проблеми;*

■ *необходимо е развитието на транспорта и транспортната инфраструктура да интегрира необходимостта от разрешаване на съществуващите проблеми и опазване на здравето на хората, подобряване на здравния статус и общественото здраве на населението;*

● *КТ има принос за намаляване на емисиите на вредни вещества от транспорта, намаляване на ПТП, както и за редуциране на шума, предвид, че е свързан с ограничаване на автомобилния трафик.*

## **Б. Анализ на рисковите фактори, свързани с населението и човешкото здраве, в т.ч. свързани с околната среда и в частност – развитието и състоянието на транспортната инфраструктура и значение на КТ**

Рисковите фактори за населението и здравето на хората условно могат да бъдат анализирани в три групи (съгласно начина им на разглеждане в *Годишните доклади на министъра за здравеопазването за състоянието на здравето на гражданите и изпълнение на Националната здравна стратегия* – последният такъв доклад е одобрен м. април, 2020 г. и се отнася за 2018 г.):

### ***Рискови фактори, свързани със социално-икономическата среда (социални детерминанти на здравето)***

Към тези фактори се отнасят:

- **доходите и разходите** на населението, като за 2017-2018 г. се запазва тенденцията за ръст на доходите на домакинствата и леко изпреварване на ръста на разходите;



- **бедността** - относителният дял на хората в риск от бедност и социално изключване остава сравнително висок, независимо че като цяло лицата, живеещи под абсолютния праг на бедността, е намалял, поради известно съживяване на пазара на труда, за някои области се увеличава размера на дохода от трудова дейност, намаляване на икономически неактивни лица и безработните;
- **деца в риск от бедност и материални лишения** – за 2018 г. броят им намалява спрямо 2017 г. с 2.6%, като остава сравнително висок – 26,6% от децата на възраст 0-17 г. в България са изложени на риск от бедност;
- **безработица** – 2018 г. бележи исторически най-нисък брой безработни – 6.2% спрямо предходната година;
- **образование** – за 2018 г. записаните в детски градини, завършилите средно образование, записаните висше образование, докторантите и записаните студенти като цяло бележи лек спад.

#### ***Рискови фактори, свързани начина на живот***

Такива фактори са тютюнопушенето, употребата на алкохол, ниската физическа активност, храненето и хранителния статус на населението, употребата на наркотици – не се разглеждат детайлно, тъй като нямат връзка с проекта на НПКТРБ-2030 г..

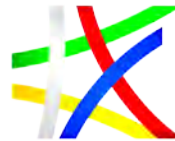
#### ***Рискови фактори, свързани с околната и трудовата среда***

Като рискови фактори, свързани с околната среда, са възприети атмосферен въздух, питейни води, води за къпане, почви, отпадъци, шум, генетично модифицирани организми в храни, нейонизиращи лъчения, йонизиращи лъчения.

От анализа на компонентите и факторите на околната среда в страната, направен в предходните части на **т. 2.1 на ДЕО**, могат да се изведат следните изводи за рисковите фактори, свързани с околната среда и имащи отношение към проекта на НПКТРБ-2030 г.:

**Атмосферното замърсяване** е най-мобилният и химически агресивен рисков фактор от околната среда, който засяга всички региони, социалноикономически и възрастови групи. Идентифицира се като съществен, но предотвратим рисков за човешкото здраве фактор и се използва като маркер за устойчиво развитие. Системната експозиция на повишени нива атмосферни замърсители директно или индиректно провокира диапазон от нежелани ефекти - от незначителни функционални смущения до появата на сериозни заболявания на отделни органи и системи.

Най-общо потенциалният вреден ефект от експозицията на атмосферните замърсители, в това число и на фините прахови частици се изразява в:

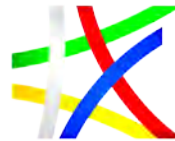


- Понижена белодробна функция;
- Повишена възприемчивост на организма към респираторни инфекции;
- Усложнено протичане на съществуващи сърдечносъдови заболявания;
- Усложнено протичане на съществуващи хронични респираторни заболявания, включително и астма;
- Намалена средна продължителност на живота.
- Свързват се с по-висока вероятност от:
- Белодробен карцином;
- Проблеми с развитието на плода (ниско тегло при раждане) и забавено функционално развитие на дихателната система;
- Нарастване броя на хоспитализациите;
- Нарастване посещаемостта в медицинските центрове за спешна помощ;
- Нарастване броя на посещенията при общопрактикуващия лекар;
- Нарастване употребата на медикаменти.

През последните години, въпреки продължаващата тенденция към подобрене на КАВ, проблем за почти всички населени места остават фините прахови частици (ФПЧ<sub>10</sub>). Основен източник е битовото отопление, следвано от **транспортния трафик** и промишлеността. В транспортноориентираните пунктове за мониторинг в Хасково, Монтана, Плевен, Стара Загора се установяват полиароматни въглеводороди в концентрации над нормата. Както беше описано и по-горе, с развитието на КТ, при което товарният трафик ще се преразпредели от автомобилния към железопътния и воден транспорт, се очаква намаляване на автомобилния трафик, съответно положително въздействие върху КАВ в сравнение със съществуващото състояние като цяло. При реализиране на конкретните проекти, обаче следва да се съобразяват прогнозите за увеличение на пътния трафик към съответните интермодални терминали, особено ако същите са в населени места.

По отношение на **питейните води** степента на развитие на транспортната инфраструктура и транспортния трафик, в т.ч. КТ, не са значими и съществени рискови фактори за качеството на питейните води. Транспортът се определя като дифузен източник на замърсяване на повърхностните води, не е замърсител на подземни води. Изключително малка част от емисиите от транспортния трафик попадат във водите. Разбира се, при проектирането и изграждането на транспортна инфраструктура при всички случаи следва да се съобразява местоположението на повърхностни водни тела, използвани за питейно





водоснабдяване и санитарно-охранителни зони около водоизточници за питейно водоснабдяване, като се предприемат мерки за недопускане на замърсяването им.

По отношение на **водите за къпане** – транспортът също не е от значимите замърсители и рискови фактори за качеството на тези води. Тук значение има основно водния транспорт в близост до учредени зони за къпане, съответно водите за къпане за важен аспект, който следва да се съобрази при развитието на КТ и имат пряко отношение и значение за НПКТРБ-2030 г.

Незначителен е и приносът на транспорта за замърсяване на **почвите**, основното въздействие на транспортната инфраструктура е промяната на земеползването и почвеното запечатване. Стойностите за почвено запечатване показват, че делът на застроените и антропогенизираните почви в страната е около 1,8%, което е под средния за ЕС – 4.1%. Развитието на КТ в страната е свързано в не малка част с развитие и подобрения на съществуващи съоръжения и инфраструктура в урбанизирани терени, т.е. не се очаква значително отнемане на почви или замърсяване на естествени или земеделски почви.

По отношение на **отпадъците** източник на такива е строителството на обекти и съоръжения на транспортната инфраструктура – в страната се прилага специфично законодателство за управление на строителните отпадъци, което гарантира предотвратяването на възможното въздействие от тези отпадъци върху човешкото здраве. Експлоатацията на транспортната инфраструктура не е значим източник на отпадъци, като отново прилагането на нормативната уредба по управление на отпадъците гарантира липсата на неблагоприятни въздействия.

По отношение на **шума** – по вредност на факторите на околната среда върху човешкото здраве, шумът е посочен на второ място след атмосферното замърсяване от СЗО. Характеризира се с пряко – върху слуховия анализатор (специфично) и непряко (неспецифично) въздействие върху човешкото здраве:

- Пряко въздействие върху слуховия анализатор - нарича се още специфично въздействие (аурален ефект):
  - преходно (частично) понижение на слуха – остра слухова умора на слуховия анализатор. Получава се при краткотрайни шумови въздействия. Промените са функционални и обратими;
  - трайно хронично увреждане на слуха при професии, свързани с експозиция на постоянни високи шумови нива (професионална твърдоухост). Изразява се с двустранна загуба на слуха с първоначално засягане на високите честоти (4000



- Nz) и е с прогресиращо развитие. Професионалната твърдоухост настъпва постепенно след различна продължителност на трудовия стаж – най-често 8 – 10 години. Признава се за професионално заболяване при установяване на причинната връзка с извършваната работа;
- остра звукова травма – възниква при много интензивен шум (при взривни работи) и при резки високи шумови нива.
  - Непряко (неспецифично – екстрааурални ефекти) въздействие – влиянието е върху целия организъм, като преди всичко засяга:
    - нервната система – нарушава се вниманието, появява се бърза уморемост, раздразнителност, разсеяност, забавя се скоростта на психичните процеси, увеличават се грешките при работа, намалява се работоспособността;
    - сърдечно-съдовата система – по-често се наблюдава повишено кръвно налягане, нарушаване на сърдечната дейност, спазъм на периферните съдове с намаляване на периферния кръвоток и кожната температура, намаляване амплитудата на пулса на пръстите;
    - храносмилателната система – установена е връзка между шумовия стрес и повишаване на честота на стомашно-чревните заболявания – гастрити и язвена болест;
    - промени в зрителния анализатор – понижаване на устойчивостта на ясното виждане и промени в цветоусещането;
    - промени в обменните процеси и ендокринната система (при по-интензивен шум и при шум с импулсен характер се наблюдава повишена екскреция на катехоламини и др.).

Шумът от транспорта се свързва основно с непрякото въздействие.

Характерно за шумовото въздействие са субективни оплаквания, като главоболие, невротизъм, шум в ушите, световъртеж, промени в самочувствието и настроението, безпокойство, нарушения на съня.

Следва да се отбележи, че развитието на КТ се очаква да доведе косвено до понижаване на шумовите нива, чрез ограничаване на пътния трафик на товари през населените места, но при развитие на интермодални терминали и логистични центрове следва да се преценява точно очакваното увеличение на трафика по пътищата към тези обекти, особено, при преминаване през територии с нормиран шумов режим. Това е отразено и в самия текст на *Директива 92/106/ЕИО НА СЪВЕТА относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите-членки*, където като необходимост от развитие на КТ са посомчени увеличаващите се проблеми



относно задръстванията по пътищата, околната среда и пътната безопасност. Към момента Директивата е в процес на преразглеждане, като предложените текстове за изменението ѝ представят в по-широк обхват предимствата на КТ за околната среда и човешкото здраве.

Транспортът и транспортната инфраструктура, в т.ч. КТ, нямат отношение към **нейонизиращите и йонизиращите лъчения**, както и към **генетично модифицираните организми**.

**Рисковите фактори, свързани с трудовата среда** – нивото на трудовите злополуки намалява, като е най-високо в икономическите сектори: държавно управление, **сухопътен транспорт**, търговия на дребно, хуманно здравеопазване и образование. Нивото на професионална заболяемост е значително по-ниско от това на ЕС. Намаляват случаите на смъртни трудови злополуки. С КТ, чрез който ще се ограничи ползването на автомобилните превози се очаква намаление на транспортните злополуки.

**Обобщения:**

*Най-сериозни от рисковите фактори на околната среда за здравето на хората, имащи връзка с транспорта, са замърсяването на атмосферния въздух и наднормените шумови нива, към които развитието на КТ се очаква да има положително въздействие за тяхното ограничаване.*

**2.2 Евентуално развитие на околната среда без прилагането на НПКТРБ – 2030 г.**

След анализ на данните от подробната характеристиката на околната среда в предходната **т.2.1 на ДЕО**, в следващата таблица е оценено развитието на аспектите на околната среда без прилагането на НПКТРБ – 2030 г. по компоненти и фактори на околната среда, вкл. човешкото здраве. Така се оценява и въздействието и на „нулевата алтернатива“, т.е. отказ от реализиране на НПКТРБ – 2030 г.

**Таблица 2.2-1** *Евентуално развитие на околната среда без прилагането на НПКТРБ – 2030 г.*

| <b>Компоненти и фактори на околната среда</b> | <b>Развитие без прилагане на НПКТРБ – 2030 г.</b>  |
|---|--|
| <b>Климат и климатични изменения</b>          | Климатичните изменения са съвкупност от множество природни и антропогенни фактори в глобален мащаб. Прилагането или не на НПКТРБ-2030 г. няма съществено значение за този фактор на околната |



| <b>Компоненти и фактори на околната среда</b> | <b>Развитие без прилагане на НПКТРБ – 2030 г.</b>   |
|---|---|
|   | среда на глобално ниво, но на ниво „държава“ неприлагането на плана ще има неблагоприятно въздействие, свързано със затрудняване изпълнението на целта за намаляване на емисиите на парникови газове с най-малко 40% до 2030 г.   |
| <b>Атмосферен въздух</b>                      | В случай, че не се приложи НПКТРБ ще се пропусне възможността за намаляване на тежкотоварния автомобилен транспорт за сметка на железопътния. Няма да се реализират средства, които ще доведат до намаляване на изпусканията от сектора „Транспорт“ азотни оксиди, които са проблемни замърсители в РОУКАВ Столична и Пловдив.  |
| <b>Повърхностни води</b>                      | Ако не се приложи НПКТРБ, няма да се реализират строителните дейности свързани с комбинирания транспорт – строителство на довеждащи до интермодалните терминали пътни и жп отсечки, изграждане на нови или реконструкции на съществуващи интермодални терминали с прилежаща към тях инфраструктура и складови бази и др, което не води до въздействие върху хидроморфологичното състояние на повърхностни водни тела. Това няма да доведе до въздействие върху тенденциите за състоянието на повърхностните и подземни води. Ще бъдат пропуснати ползи, свързани с обновяване на инфраструктура и съоръжения. |
| <b>Подземни води</b>                          | Ако не се приложи НПКТРБ, няма да се реализират строителните дейности свързани с комбинирания транспорт – строителство на довеждащи до интермодалните терминали пътни и жп отсечки, изграждане на нови или реконструкции на съществуващи интермодални терминали с прилежаща към тях инфраструктура и складови бази и др. Това няма да доведе до промяна на тенденциите, наблюдавани за състоянието на подземните води към момента.  |
| <b>Земни недра</b>                            | Ако не се приложи НПКТРБ, няма да се реализират строителните дейности свързани с комбинирания транспорт – строителство на довеждащи до интермодалните терминали пътни и жп отсечки, изграждане на нови или реконструкции на съществуващи интермодални   |



| <b>Компоненти и фактори на околната среда</b> | <b>Развитие без прилагане на НПКТРБ – 2030 г.</b>   |
|---|---|
|   | терминали с прилежаща към тях инфраструктура и складови бази и др. Това няма да доведе до въздействие върху земните недра (геоложката основа). Възможни са въздействия вследствие на възникване на ерозионни процеси, срутища или др. физико-геоложки процеси, активизираи липсата на поддръжка на съществуващата и ползвана от комбинирания транспорт инфраструктура – ИМТ, жп и пътни отсечки, пристанищни съоръжения и др. Възможно е и локално замърсяване на геоложката основа при евентуални произшествия с петролни продукти и/или опасни вещества при експлоатацията на ИМТ и техните съоръжения. |
| <b>Почви и земеползване</b>                   | Без прилагане на НПКТРБ – 2030 г. няма да се постигнат целите за устойчиво развитие на транспорта, което ще означава запазване на съществуващите тенденции във въздействието на транспорта върху почвите около пътищата – замърсяване с битови отпадъци, непредвидени аварии и др. Ще се пропуснат ползите за околната среда, в т.ч. за състоянието на почвите, в резултат на пренасочване на товарния трафик от пътен към жп и воден.  |
| <b>Растителност и животински свят</b>         | Неприлагането на плана няма да доведе до въздействие върху растителността и животинския свят.   |
| <b>Защитени зони и територии</b>              | Неприлагането на плана няма да доведе до въздействие върху защитените зони и територии.   |
| <b>Ландшафт</b>                               | Независимо от това дали ще бъде приложен плана или не промени в локалния ландшафт ще настъпят.<br>Всяка една антропогенна намеса води до изменение и промяна в локалния ландшафт. Пътищата, и ж.п. линиите формират т.н. „линейни ландшафти” със собствено съдържание и специфика.<br>Изследвани са готовността за развитие на комбинирана транспортна мрежа и екологичните аспекти, които имат пряка връзка с ландшафта, с   |



| <b>Компоненти и фактори на околната среда</b> | <b>Развитие без прилагане на НПКТРБ – 2030 г.</b>  |
|---|--|
|   | <p>неговите визуални качества (останалите природни компоненти на ландшафта са разгледани в отделните точки).</p> <p>Неприлагането на НПКТРБ ще задълбочи натоварването на съществуваща пътна инфраструктура, съоръженията към нея, респективно, износването им, което от своя страна води до натоварване на локалния ландшафт, екологични проблеми и неблагоприятни визуални промени в него.</p>   |
| <b>Материални активи</b>                      | <p>Без реализиране на НПКТРБ – 2030 г., няма да се изпълнят проектите за доразвиване и привеждане на КТ в съответствие със стандартите за експлоатация и качество на ЕС. Това се отнася за транспортната инфраструктура, товаро-претоварните бази, паркингите за товарни автомобили, ИМТ, пристанищните и гаровите съоръжения, логистиката, комуникациите, интелигентните транспортни системи и всички елементи на КТ.</p> <p>Материалните активи към момента са в лошо състояние и с много дефицити по отношение на европейските стандарти и изискванията за експлоатация и сигурност.</p> <p>Без прилагане на НПКТРБ – 2030 г. той няма финансовия и проектен ресурс да се развие и модернизира, а ползваната към момента материално-техническата база ще продължи да се амортизира и аварира с все по-бързи темпове, вследствие на тежката експлоатация. Това ще доведе до все повече рискове за безопасността на движение и работа, както и рискове за околната среда и човешкото здраве, вследствие на аварии, ниска производителност и тежки условия на труд за работещите в този отрасъл.</p> |
| <b>Културно-историческо наследство</b>        | <p>Без прилагане на НПКТРБ – 2030 г. няма да има въздействие върху обектите на КИН. Обектите няма да бъдат подложени на никакво въздействие и ще бъдат в състоянието си към момента.</p> <p>Тъй като за всеки проект се прилагат изискванията на ЗКН, всякакво строителство се предшества от редица дейности по съхраняване на</p>   |



| <b>Компоненти и фактори на околната среда</b> | <b>Развитие без прилагане на НПКТРБ – 2030 г.</b>   |
|---|---|
|   | идентифицирани и неоткрити НКЦ. Така се изключва възможността от увреждане на археологически артефакти и не може да се приеме, че неприлагането на плана ще има положителен ефект за запазване на културно-историческото наследство   |
| <b>Вредни физични фактори</b>                 | <p>В случай, че не се приложи НПКТРБ ще се пропусне възможността за извършване на модернизации и/или изграждането на съвременни интермодални терминали, позволяващи експлоатацията на блок-влакове на територията на страната, въвеждането на стимули за преминаване от автомобилен към жп товарен транспорт и др., които се очаква да допринесат за снижаването на шумовите нива в селищата.</p> <p>Нереализирането на подобни планове/програми ще доведе в най-добрия случай до запазване на високите нива на шум, които се регистрират през последните години в пунктовете за контрол.</p>   |
| <b>Отпадъци</b>                               | <p>Неприлагането на НПКТРБ – 2030 г. няма да окаже въздействие върху управлението на отпадъчните потоци, които имат връзка с КТ, но като цяло ще се увеличи негативното влияние върху количествата генерирани отпадъци по видове.</p> <p>Ниският капацитет и амортизацията на транспортната инфраструктура и ИМТ, ще водят до по-чести аварии, ремонти и доведат до увеличаване на отпадъците.</p> <p>Амортизираната инфраструктура и подвижен състав при жп транспорта е условие за повече инциденти и аварии.</p> <p>Същото се отнася за пристанищните съоръжения и поддръжката на плавателните съдове ползвани за КТ.</p> <p>Всеки транспортен инцидент е свързан с генериране на нови количества отпадъци, което е особено мащабно при инциденти с подвижния жп състав или кораби (речни и морски).</p> |



| <b>Компоненти и фактори на околната среда</b>          | <b>Развитие без прилагане на НПКТРБ – 2030 г.</b>   |
|--|---|
| <b>Опасни химични вещества и риск от големи аварии</b> | Подобряването на транспортната инфраструктура няма пряко отношение към увеличаване на риска от големи аварии, свързан с наличието на ПСВРП или ПСНРП. В етапа на проучване за изграждане на интермодални терминали и съоръжения, логистични центрове/товарни селища в Република България е задължително съобразяването на отстоянията до съществуващи предприятия и съоръжения с рисков потенциал, при предлагане на конкретните площадки.  |
| <b>Здравно състояние на населението и здравен риск</b> | При отказ от реализиране на НПКТРБ – 2030 г. ще се затрудни прехода към по-устойчивия КТ, поради липсата на цялостен планов документ за развитието му. В тази връзка ще се пропуснат ползите от мерките в плана, които имат принос за ограничаване на емисиите на замърсители в атмосферата, повишаване безопасността на превозите и ограничаване на риска от ПТП и ограничаването на шума (при редуциране на пътния трафик на товари през населените места, което се очаква с развитие на КТ). |

### **3 Характеристика на околната среда за територии, които вероятно ще бъдат значително засегнати с реализацията на НПКТРБ – 2030 г.**

НПКТРБ – 2030 г. се реализира на територията на България, като повечето мерки от плана – в т.ч. всички мерки от първите две групи, са без инвестиционен характер и съответно не водят до засягане на територии.

По отношение на третата група мерки за подобрене на инфраструктурата, част от мерките са със зададено местоположение, макар и не точно определено – такива са мерките за изграждане на интермодални терминали в района на град София и Северна България, модернизация/развитие на съществуващи терминали.

За инфраструктурните мерки не са конкретизирани параметри, обхват и конкретна инфраструктура, която ще се изгражда. В тази връзка, всички тези територии, където има





потенциална възможност за изграждане, реконструкция, разширяване или модернизиране на базата или елементите на КТ в някаква степен ще бъдат засегнати. По отношение на значимостта на засягане на компонентите на околната среда и въздействието на факторите на околната среда, се очаква следното:

Реализацията на плана не е свързана със значително засягане на територии по отношение на **изменение на климата** – напротив, очаква се положително въздействие при изпълнение на мерките по плана, свързано с намаляване на емисиите на парникови газове, в резултат на пренасочване на част от пътните превози към железопътния и воден транспорт.

По отношение на **качеството на атмосферния въздух**, на настоящия етап и подробност на предвижданията на плана не може да се оцени точно очакваното намаляване на автомобилния товарен трафик вследствие реализацията на плана, съответно количествения принос на реализацията на проектите за редуциране на емисии на вредни вещества във въздуха. Така например не е ясно къде точно ще се изградят и предвидените терминали в района на гр. София и Северна България – в регулационните граници на населени места или извън тях, в близост или не до жилищни зони или други обекти, подлежащи на здравна защита. Самите терминали, както и предвидените логистични центрове и товарни селища, на местно ниво ще привлекат автомобилен трафик. Като цяло, на стратегическо ниво, при изпълнение на мерките, развитието на КТ ще е за сметка на ограничаване на превозите с автомобилен транспорт, което е по-щадящо по отношение на негативните ефекти върху КАВ. На етап одобряване реализацията на конкретни инвестиционни предложения (*напр. за изграждане на интермодален терминал*) по реда на глава шеста, раздел III от ЗООС ще може да се направят по-точни анализи и прогнози за очакваното намаляване на автомобилния трафик в района на проектите.

Мерките, които се очаква да доведат до подобряване на КАВ по отношение на показателя NOx, и съответно териториите, в които се очаква такова въздействие, са:

- мярка 2.5 и 2.6 - експлоатация на блок-влакове по направленията Варна - Горна Оряховица - София и Бургас – Пловдив – София ще спомогне за намаляване на автомобилния транспорт;
- мярка 2.7 – въвеждането на стимули за преминаване към комбиниран транспорт и по-конкретно, към жп транспорт ще спомогне за намаляване на автомобилния транспорт;
- мерки 3.2, 3.4, 3.6, 3.9 – експлоатацията на интермодални терминали в района на град София и в Северна България и подобрената инфраструктура на съществуващи жп терминали и връзки към тях ще спомогне за частично преминаване от автомобилен



транспорт към жп транспорт, с което ще се намалят и едни от основните източници на замърсяване на NOx, който е проблемен замърсител за РОУКАВ Столична;

- мярка 3.6 – модернизацията/развитието на съществуващи терминали в Република България ще спомогне за обработка и транспорт на по-голям обем товари чрез използване на комбиниран транспорт, т.е. преминаване от автомобилен към жп транспорт;
- мерки 3.8 и 3.9 - изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България и подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите ще повиши атрактивността на комбинирания транспорт (*претоварване от автомобилен към жп транспорт*) за сметка на автомобилния.

Прилагането на НПКТРБ-2030 г. ще доведе и до намаляване на замърсяването на въздуха с ФПЧ<sub>10</sub>, ФПЧ<sub>2.5</sub>, но предвид, че основния принос към наднормените стойности на прах в атмосферния въздух е сектор „Битово отопление“, то ефекта от прилагането на Плана ще е с по-слабо отражение върху КАВ.

Реализирането на Плана не е свързано с отрицателно значително засягане на територии по отношение на КАВ.

Транспортът като цяло не е значим източник на замърсяване и не влияе на общите тенденции за химично, екологично състояние и потенциал на **повърхностните водни тела и зоните за защита на водите**, на химичното и количествено състояние на **подземните водни тела, в т.ч. зоните за защита на водите**, обявени с цел защита на подземни води предназначени за питейно – битово водоснабдяване и на РЗПРН. Очакваното въздействие по време на строителството е свързано с нарушаване на хидроморфологични характеристики на речните корита и напречната свързаност на реката с крайречни влажни зони. При осъществяване на строителни дейности (проекти по изграждане и рехабилитация на пътища, жп трасета и всяка дейност свързана с комбинирания транспорт непременно се следват всички нормативни изисквания за тези дейности и проектите преминават през съгласуване с БД. Това съгласуване ще определи степента на засягане на подземните водни тела, наличие на СОЗ, водни тела с влошено качество и в риск от съответното инвестиционно намерение и ще набележи мерките за ограничаване и предотвратяване на въздействието

Не се очаква значително засягане на **земните недра** от реализацията на НПКТРБ. Изграждането на ИМТ, пристанищни терминали и съоръжения, жп и пътна инфраструктура всякаква строителна дейност свързана с експлоатацията на комбинирания транспорт задължително се изготвят инженерно- геоложки проучвания и доклади. Това гарантира



стабилитета на основата, а от там и на съоръжения и трасета. Не се идентифицира потенциално опасна дейност по изброените проекти свързани с проучване, изграждане и разширение на ИМТ, транспортни отсечки и др. по отношение на земните недра, при условие на спазване на изискванията за проектиране и предварително инженерно-геоложко проучване.

С прилагането на плана ще бъдат засегнати територии, характеризиращи се с различни типове **почва** (от изграждане на нови обекти - пътища, железопътни линии, разширение и реконструкция на съществуващи обекти на транспортната инфраструктура, изграждане на ИМТ, пристанищни терминали и съоръжения). *Проектите за ново строителство* частично са свързани с нови отчуждения от поземления фонд, нарушения на земите и почвите в обхвата на строителната полоса и съоръженията към тях, евентуално до замърсяване на почвите. *При проектите за реконструкция и модернизация, изграждане на пристанищни терминали и съоръжения* - освен дейностите по съществуващите участъци може да се наложи и изграждане на нови участъци. Обикновено въздействията са в обхвата на съществуващия участъци или територии на пристанищни комплекси, но понякога се налага усвояване на нови терени водещи до допълнително почвено запечатване.

Основните въздействия върху почвите в резултат на реализирането на отделните инвестиционни проекти ще са свързани с частично почвено запечатване и нарушения на почвения профил, с промяна на протичащите в почвения субстрат физико-химични, водно-физични и биологични процеси, водещи до локално влошаване качеството на почвите в прилежащите земи

Като по-чувствителни по отношение на **биоразнообразието** територии са защитените зони по смисъла на ЗБР и защитените територии по смисъла на ЗЗТ. Нивото на подробност на плана не дава информация за точно местоположение на обектите и дейностите, предвидени с инфраструктурните мерки от третата група мерки. В тази връзка такива анализи и оценки следва да се направят при прединвестиционните, предпроектни и проектни проучвания за всеки конкретен проект, с оглед недопускане на значително засягане на такива чувствителни територии.

Основното негативно въздействие при реализиране на инфраструктурните мерки за нови обекти е фрагментацията, която налагат на **ландшафта**, и произтичащите от това последствия, като степента на въздействие зависи изцяло от конкретната територия. В повечето случаи с реализиране на рекултивационни работи за възстановяване на засегнатите



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

*Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година*

---

терени и допълнително ландшафтно оформяне с растителност, новите обекти ще се приобщат към околния локален ландшафт.

**Материалните активи** при развитието на комбинирания транспорт няма вероятност да окажат значително негативно въздействие върху околната среда на съответните територии. Всяка строителна дейност, която ще се наложи за изпълнение на мерките, минава през съответните съгласувателни процедури по ЗУТ, ЗООС и ЗБР, което оптимизира технически и технологични характеристики, осигурява проектна допустимост и екологосъобразност на всяко конкретно инвестиционно предложение. Така материалните активи при реализацията на НПКТРБ-2030 г. имат положително въздействие върху околната среда.

Всяка строителна дейност, свързана с развитието на комбинирания транспорт (мерките от трета група, свързани със строителство) има потенциала да застраши нерегистрирани до момента **археологически културни ценности**, и да доведе до нарушаване или разрушаване на археологически обекти. В ЗКН са предвидени конкретни действия, които следва да бъдат предприети при откриване на такива обекти, и в тази връзка не се очаква значително отрицателно засягане.

Генериране на **шум** ще се наблюдава основно при фазата на строителство, съпътстващи изпълнението на инфраструктурните проекти. При спазването на условията и мерките заложи в решенията по глава шеста от ЗООС, за одобряване реализацията на съответния обект, въздействието върху прилежащите жилищни зони ще бъде сведено до допустимото натоварване на селищната среда.

Във фазата на експлоатация е възможно да има негативно въздействие единствено по отношение на селищната среда в близост до нови обекти от железопътната инфраструктура. Аналогично на строителната фаза, при спазване на условията и мерките заложи в решенията по глава шеста от ЗООС, за одобряване реализацията на съответния обект, въздействието върху прилежащите жилищни зони ще бъде сведено до допустимото натоварване на селищната среда.

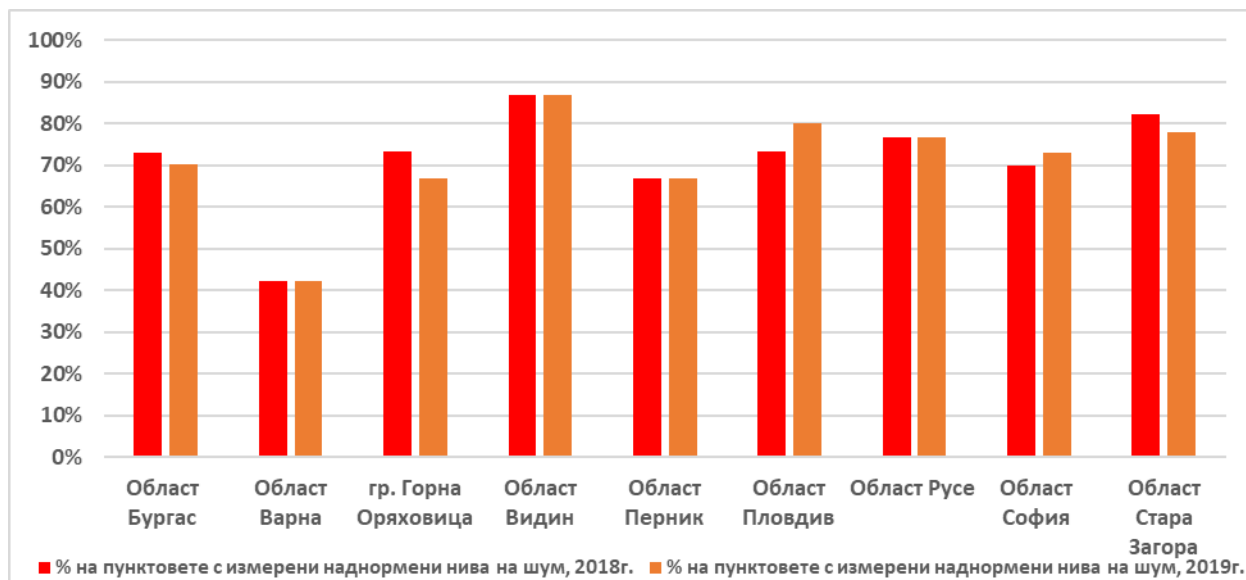
От друга страна реализацията на мерките към НПКТРБ и по-конкретно мерки 2.5, 2.6, 2.7, 3.2, 3.4, 3.6, 3.8-3.10, ще доведе до намаляване на съществуващото шумово натоварване в районите, които ще бъдат пряко засегнати от реализацията му.

През 2018 г. се регистрират превишения в 71% от пунктовете на Националната система за мониторинг на шума, като областите, които ще бъдат пряко засегнати от реализацията на НПКТРБ са:



- Бургас, където през 2018 и 2019 г. са регистрирани превишения съответно в 73 и 70% от пунктовете за мониторинг;
- Варна – през 2018 и 2019 г. са регистрирани значително по-малко превишения – в 42% от пунктовете за мониторинг;
- Велико Търново и по-конкретно гр. Горна Оряховица, където през 2018 и 2019 г. са регистрирани превишения съответно в 73 и 67% от пунктовете за мониторинг;
- Видин - през 2018 и 2019 г. са регистрирани превишения в 87% от пунктовете за мониторинг;
- Перник – през 2018 и 2019 г. са регистрирани превишения в 67% от пунктовете за мониторинг;
- Пловдив – през 2018 и 2019 г. са регистрирани превишения съответно в 73 и 80% от пунктовете за мониторинг
- Русе – през 2018 и 2019 г. са регистрирани превишения в 77% от пунктовете за мониторинг;
- София – през 2018 и 2019 г. са регистрирани превишения съответно в 70 и 73% от пунктовете за мониторинг;
- Стара Загора, където през 2018 и 2019 г. са регистрирани превишения съответно в 82 и 78% от пунктовете за мониторинг.

Базовото състояние по отношение дела на пунктовете с регистрирани превишения на шума в териториите, които вероятно ще бъдат до известна степен засегнати с реализацията на НПКТРБ, е представено на следващата фигура:



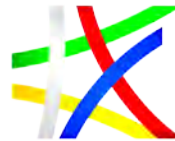
**Фигура 3-1.** Процент на пунктове с регистрирани наднормени нива на шума в областите, които вероятно ще бъдат значително засегнати с реализацията на НПКТРБ-2030 г.

Тук е важно да се отбележи, че с реализацията на НПКТРБ-2030 г. се очаква подобряване на акустичната среда, което се изразява в:

- възможност за намаляване на лекотоварния и тежкотоварния автомобилен поток, чрез изграждането на съвременни интермодални терминали позволяващи експлоатацията на блок-влакове на територията на страната;
- въвеждането на стимули (*мярка 2.7*) за преминаване от автомобилен към жп товарен транспорт.

На настоящия етап не може да се прогнозира, до каква степен е възможно да се очаква негативно въздействие изразяващо се в повишени нива на шум вследствие на повишен жп трафик, както и от товаро-разтоварните дейности в интермодалните терминали и логистичните центрове. Като цяло повишения жп трафик от реализацията на Плана ще доведе до понижаване на автомобилния товарен трафик, което е по-щадящо по отношение на евентуални негативни последици за компонентите и факторите на околната среда.

На етап одобряване реализацията на конкретни инвестиционни предложения по реда на глава шеста от ЗООС ще може да се направят по-точни анализи и прогнози за евентуални негативни въздействия върху акустичната среда на селищата и да се предложат съответните смекчаващи мерки.



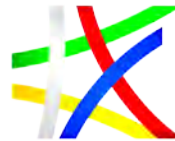
Въздушните линии (електропроводите) и контактната мрежа, които съпътстват развитието на комбинирания транспорт, са източници на **електромагнитно поле с промишлена честота от 50 Hz**. Те не са източник на електромагнитни лъчения в честотен интервал от 30 kHz до 30 GHz, определен като вреден съгласно Наредба № 9 от 14 март 1991 г. на МЗ и МОСВ за пределно допустими нива на електромагнитни полета в населени територии и определяне на хигиенно-защитни зони около излъчващи обекти.

Действието на електрическият ток върху живия организъм представлява сложно биофизично явление. Биологичното действие на електрическия ток води до нарушаване на нормалните процеси в живата материя. В мускулната тъкан, а също и в централната и периферната нервна система постоянно възникват потенциали и биотокове. Съгласно физиологичния закон за електрическата възбудимост на биологичните тъкани (закона на Дюбоа-Раймон) тъканта реагира на действието на електрическия ток в момента на неговото нарастване и намаляване т.е. изменението на тока във времето. Особено опасен е променливият ток с промишлена честота и оказва непосредствено раздразнително действие на тъканите и органите. Честотата 50 Hz на променливия ток се възприема различно от отделните тъкани и органи.

Степента на непосредствено неблагоприятно действие на електрическото поле върху човека зависи от интензитета на полето и продължителността на престоя в него. Извършените изследвания показват, че полета с интензитет до 10 kV/m само нарушават комфорта и предизвикват неприятни усещания. Полета с интензитет от 10 до 20 kV/m, при престой в тях няколко часа дневно, не оказват съществено влияние върху хората и не водят до трайни функционални и други изменения. При пребиваване в зона с интензитет на електрическото поле над 25 kV/m персоналят трябва да използва защитни средства.

Шоков удар, аналогичен на предизвиканите от електрически ток, възниква едва при интензитета, която превишава 2000 kV/m.

При експлоатацията на съоръженията за високо напрежение на обслужващия персонал често се налага да пребивава за кратко или за дълго време в места, където интензитетът на електрическото поле, създадено от тези съоръжения, може да бъде много високо. Освен обслужващият персонал в зоната на действие на електрическото поле около и под електропроводите могат да пребивават хора, животни и машини при извършване на селскостопански и др. работи, които не са свързани с поддържането и експлоатацията на електропроводите.



Установено е, че погълнатата от човешкото тяло магнитна енергия, в която е точка на **електромагнитното поле** около съоръженията за високо напрежение е около 50 пъти по-малка, отколкото погълнатата енергия на електрическото поле.

Вредното действие на магнитното поле с промишлена честота върху биологични обекти се проявява при интензитет на магнитното поле от 200 до 400 А/м. Вредното влияние на електромагнитните полета с промишлена честота върху човешкия организъм се обуславя преди всичко от електрическото поле.

При реализацията на Плана не се очаква стойностите на електрическите и магнитни полета на съоръженията за електротранспорт да доведат до негативни последици за живота и здравето на хората.

Всички **отпадъчни потоци**, които се генерират при развитието на КТ, в т.ч. изграждане и експлоатация на обекти на КТ, се управляват съгласно разпоредбите на ЗУО и подзаконовите нормативни актове към него. Не се очаква значително отрицателно въздействие, нито засягане на конкретни територии.

По отношение на **опасните химични вещества и смеси**, чувствителни територии са аварийните зони, определени около обектите с рисков потенциал от възникване на голяма авария. Планирането на нови обекти или разширение на съществуващи следва да се съобрази с наличието на такива предприятия и радиуса на аварийните зони около тях.

По отношение на **човешкото здраве** реализиране на предвижданията на проекта на НПКТРБ-2030 г. се очаква подобряване на качеството на околната среда по отношение на КАВ и акустична обстановка, тъй като мерките от плана като резултат ще дадат преразпределяне на превозите от автомобилен към жп и воден транспорт, които се характеризират с по-ниски емисии на вредни вещества, съответно като вторичен ефект ще се наблюдава и преразпределяне и ограничаване на товарния трафик през населените места, ограничаване на риска от ПТП, повишаване безопасността на превозване на товарите. От изключителна важност е местоположението на новите обекти като интермодални терминали, логистични и товарни селища да се съобрази с най-близко разположените **зони и обекти, подреждащи на здравна защита**, както и да се гарантира спазване на нормативните изискванията по отношение опазване на водите и по-специално забраните и ограниченията в **санитарно-охранителните зони** на водоизточниците за питейно-битово водоснабдяване и на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди. Подробна оценка на очакваните въздействия е представена в **т.6 на ДЕО**.





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

*Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година*

---

#### ***4 Съществуващи екологични проблеми, установени на различно ниво, имащи отношение към НПКТРБ – 2030 г., включително отнасящите се до райони с особено екологично значение, като защитените зони по Закона за биологичното разнообразие***

Анализ на съществуващите екологични проблеми в страната, установени на различно ниво, имащи отношение към НПКТРБ – 2030 г., в т.ч. на връзката между екологичните проблеми и предвижданията на плана, съответно – изводи дали НПКТРБ – 2030 г води до подобряване на екологичната обстановка, или до влошаване и задълбочаване на съществуващи екологични проблеми и/или възникване на нови такива, е направен в следващата таблица:



Таблица 4-1 Съществуващи екологични проблеми и отношението им към проекта на НПКТРБ – 2030 г.

| Компонент/Фактор на околната среда                           | Съществуващи екологични проблеми с отношение към НПКТРБ – 2030 г.   | Развитие на проблема без прилагане на НПКТРБ – 2030 г.  | Развитие на проблема/Възникване на нови екологични проблеми с прилагане на НПКТРБ – 2030 г.  |
|--|---|---|--|
| <b>Изменение на климата и адаптация към изменящия климат</b> | Изменението на климата е глобален проблем, който се влияе в най-голяма степен от индустриализацията на някои от най-големите световни икономики, като България има нищожен дял. Значим източник на емисии на парникови газове е транспортът, като в последните години емисиите от транспорта нарастват.   | Ще се затрудни изпълнението на целта за намаляване на емисиите на парникови газове с най-малко 40% до 2030 г. (в сравнение с 1990 г.)   | Прилагането на плана се свързва с очаквано намаление на емисиите на парникови газове, в резултат на пренасочване на част от превозваните товари към железопътния и водния транспорт. |
| <b>Атмосферен въздух</b>                                     | През последните 4 години са установени следните екологични проблеми имащи отношение към НПКТРБ-2030 г.<br>- РОУКАВ Столична е нарушено КАВ по отношение на допустим брой превишения на СЧН за NO <sub>2</sub> (18 бр. за една година) в пункт „ИАОС/Павлово“.<br>- РОУКАВ Пловдив е нарушено КАВ по отношение на СГН на NO <sub>2</sub> в пункт „ЖК Тракия“ и допустим брой превишения на СЧН за NO <sub>2</sub> (18 бр. за една година) в пункт „ЖК Тракия“. | Не може точно да се прогнозира, дали без прилагане на НПКТРБ ще има развитие на проблема, тъй като се реализират и други планове, програми, стратегии имащи отношение към сектора „Транспорт“. Със сигурност може да се твърди, че прилагането на НПКТРБ ще доведе до положително въздействие върху компонента, изразяващо се в | Не се очаква задълбочаване на съществуващите проблеми в страната по отношение на КАВ, както и възникване на нови такива, в резултат на реализирането на плана.                       |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| Компонент/Фактор на околната среда  | Съществуващи екологични проблеми с отношение към НПКТРБ – 2030 г.   | Развитие на проблема без прилагане на НПКТРБ – 2030 г.   | Развитие на проблема/Възникване на нови екологични проблеми с прилагане на НПКТРБ – 2030 г.   |
|---|---|--|---|
|   |   | преминаване от автомобилен към жп товарен транспорт.   |   |
| <b>Повърхностни води, Подземни води, Зони за защита на водите, Риск от наводнения</b> | Едно от основните въздействия от комбинирания транспорт върху водите е дифузното замърсяване - вток на замърсени води от автомобилните пътища в повърхностни и подземни водни тела. Възможно е краткотрайно отрицателно въздействие върху вхидроморфологичното състояние на водни тела. развитието на комбинирания транспорт и неговата инфраструктура не са значим източник на отрицателно въздействие върху водите. | Не се очаква различно от наблюдаваното към момента развитие на проблемите.   | НПКТРБ е рамков документ, очертаващ развитието на транспорта в България. Като такъв, прилагането му няма да се отрази на проблема. Възможностите за възникване на допълнителни такива са разгледани в т. б. |
| <b>Земни недра</b>  | Инженерно-геоложката основа може да бъде подложена на негативни и разрушителни въздействия, вследствие съществуващите физико-геоложки процеси и явления на територията на РБългария. Свлачища, срутища и пропадане, а в последствие и ерозия може да се получат при некачествено изпълнение на строителни дейности или непълни и неточни проучвания в терени със сложен геоложки строеж                               | Стареещите, неподдържани и амортизирани инфраструктура и съоръжения са предпоставка за възникване на отрицателни въздействия върху земните недра (геоложката основа), вследствие на развитие на деструктивни физико-геоложки процеси - ерозия, срутища, технгенни свлачища и др. От своя страна това е | Не се очаква развитие на съществуващи или възникване на нови екологични проблеми  |



Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| Компонент/Фактор на околната среда | Съществуващи екологични проблеми с отношение към НПКТРБ – 2030 г.   | Развитие на проблема без прилагане на НПКТРБ – 2030 г.  | Развитие на проблема/Възникване на нови екологични проблеми с прилагане на НПКТРБ – 2030 г.  |
|------------------------------------|---|---|--|
|                                    |   | предпоставка за увеличаване на риска от инциденти, вкл. с превоза на опасни вещества по транспортната инфраструктура и от там замърсяване на геоложката основа от тях.  |  |
| <b>Почви и земеползване</b>        | Негативните процеси са:<br>- допълнително почвено запечатване,<br>- отнемане на високопродуктивни земеделски земи.<br>- провокиране възникването на ерозионни процеси и свлачища по протежение на канавките за отвеждане на водите от пътищата;<br>- непредвидени аварии с разливи на нефтопродукти, замърсяване с тежки метали, засоляване на почвите;<br>- неизвършени или некачествено изпълнени рекултивационни мероприятия | Липсата на добра свързаност между различните видове транспортни системи ще има неблагоприятно въздействие върху опазване на продуктивните земи и почви.<br>- прекалено натоварен трафик и остарели и неизправни транспортни средства водещи до замърсяване на прилежащите земи и почви, повишен риск от аварии и ПТП, при които в повечето случаи се замърсяват и близките почви. | Не се очаква възникване на нови екологични проблеми по отношение на почвите.<br>Развитието на комбиниран транспорт, поддържането на транспортната инфраструктура и реализиране на необходима рекултивация, където е необходимо ще окаже дългосрочно благоприятно въздействие, предотвратяване на риска от възникване на ерозионните процеси, свлачища и ограничаване на попадането на замърсители върху почвата. |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| Компонент/Фактор на околната среда | Съществуващи екологични проблеми с отношение към НПКТРБ – 2030 г.  | Развитие на проблема без прилагане на НПКТРБ – 2030 г.   | Развитие на проблема/Възникване на нови екологични проблеми с прилагане на НПКТРБ – 2030 г.  |
|------------------------------------|--|--|--|
| <b>Растителност</b>                | <p>Едни от най-значимите фактори, оказващи въздействие върху горските местообитания, са сечите (регламентирани и нерегламентирани включително); Други са хидрологичните мероприятия и съоръжения (вкл. такива в морски води, напр. драгиране, както и водоползването), строителството на сгради, съоръжения и линейна инфраструктура, туристическия поток, замърсяване (вкл. на вода, въздух и почви, както и с ТБО), и общото засушаване на климата.</p> <p>Сечите, логично е, засягат най-вече горски местообитания. Унищожаването, или най-малкото влошаването на състоянието на горите обаче играе роля за влошаване и на съседни местообитания от други групи, най-вече чрез създаване предпоставки за ерозия и/или засушаване. Хидрологичните мероприятия и съоръжения - изграждане на диги, корекция на реки, пресушаване, каптиране и пр. влияе на местообитания от всички групи, свързани повърхностните и/или подземните води. Строителството засяга най-голяма част от крайбрежните местообитания</p> | <p>НПКТРБ е рамков документ, очертаващ развитието на комбинирания транспорт в България. Като такъв, неприлагането му, т.е. прилагането на „нулева алтернатива”, няма да се отрази на проблема.</p> | <p>НПКТРБ е рамков документ, очертаващ развитието на транспорта в България. Като такъв, прилагането му няма да се отрази на проблема. Възможностите за възникване на допълнителни такива са разгледани в т. 6.</p> |



| Компонент/Фактор на околната среда | Съществуващи екологични проблеми с отношение към НПКТРБ – 2030 г.   | Развитие на проблема без прилагане на НПКТРБ – 2030 г.   | Развитие на проблема/Възникване на нови екологични проблеми с прилагане на НПКТРБ – 2030 г.  |
|------------------------------------|---|--|--|
|                                    | <p>по Черноморското крайбрежие. Тази група е подложена и на най-силно въздействие от туристическия поток - присъствие на много хора на относително малка площ през летния сезон. Замърсяването засяга значително почти всички групи местообитания. Голяма част от замърсяването при някои групи, напр. на крайбрежните местообитания, се дължи на туризма. При други съществена роля играе замърсяването на водите или въздуха. Засушаването е най-значителния фактор, свързан с климатичните промени. Както видяхме от изсичането на горите обаче, засушаването може и да е локален произход, непряко въздействие от унищожаването на горите (по Бисерков 2011).</p> |  |  |
| <b>Животински свят</b>             | <p>По отношение на фауната, екологичните проблеми са свързани с преки и косвени въздействия върху популациите. Косвените въздействия възникват предимно при промяна на характеристиките на местообитанията на животинските видове, промяна на основни параметри на околната среда, като шум, замърсяване на водите, урбанизация,</p>  | <p>НПКТРБ е рамков документ, очертаващ развитието на комбинирания транспорт в България. Като такъв, неприлагането му, т.е. прилагането на „нулева алтернатива”, няма да се отрази на проблема.</p> | <p>НПКТРБ е рамков документ, очертаващ развитието на транспорта в България. Като такъв, прилагането му няма да се отрази на проблема. Възможностите за възникване на допълнителни такива са разгледани в т. б.</p> |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| Компонент/Фактор на околната среда        | Съществуващи екологични проблеми с отношение към НПКТРБ – 2030 г.  | Развитие на проблема без прилагане на НПКТРБ – 2030 г.   | Развитие на проблема/Възникване на нови екологични проблеми с прилагане на НПКТРБ – 2030 г.                     |
|---|--|--|---|
|   | интензификация на земеделските практики, изграждане на транспортна и енергийна инфраструктура и др. – най-често наблюдавани са безпокойството и фрагментацията. Преките въздействия са насочени към отделни индивиди и като следствие най-често се наблюдава тяхната пряка смъртност или прогонване от естественото местообитание.                         |  |   |
| <b>Защитени зони и защитени територии</b> | Основен компонент на ЗЗ и ЗТ, предмет на опазване в тях, са растителните местообитания и растителните и животински видове. В този смисъл, екологичните проблеми са същите, както тези, описани по-горе. Процедурите по ОВОС и, особено ОС за ЗЗ, са инструмента, чрез който тези проблеми се оценяват, и съответните въздействия намаляват или елиминират. | Не се очаква развитие  | Не се очаква възникване на проблеми   |
| <b>Ландшафт</b>                           | В някои случаи намаляване на природните ландшафти за сметка на урбанизираните, фрагментиране и формиране на линейни ландшафти с преобладаващи функции транспорт;   | Увеличаване антропогенния натиск върху територията на трасетата и усвояване на нови територии; | Не се очаква възникване на нови проблеми.<br>С прилагане на плана – минимален допълнителен антропогенен натиск. |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| Компонент/Фактор на околната среда | Съществуващи екологични проблеми с отношение към НПКТРБ – 2030 г.   | Развитие на проблема без прилагане на НПКТРБ – 2030 г.  | Развитие на проблема/Възникване на нови екологични проблеми с прилагане на НПКТРБ – 2030 г.   |
|------------------------------------|---|---|---|
|                                    | Визуални промени в локалния ландшафт, без промени в основния тип (клас) ландшафт.   | Визуални промени в локалния ландшафт; от естетическа гледна точка субективно.   | Субективни визуални промени в локалния ландшафт; положително с изпълнение на ландшафтен проект и рекултивация.  |
| <b>Материални активи</b>           | За развитието на КТ има изисквания към параметрите на транспортната инфраструктура, на които тя към момента не отговаря, което е предпоставка за екологични проблеми<br>Състоянието и параметрите на железопътната инфраструктура не съответстват на изискванията за ефективни и ефикасни комбинирани превози по железница за комбиниран транспорт. Това е условие не само повишен риск от аварии и инциденти, но и за предпочитане и ползване на автомобилен транспорт, който е много по неекологичен в сравнение с железопътния.<br>Пътната мрежа за комбинирани превози се характеризира с ниска степен на изграденост на висококачествени пътища, и недобро състояние на пътната настилка по част от първокласните и второкласни пътища. Това | Всички съществуващи проблеми ще се задълбочават с времето, поради увеличаващата се амортизация на транспортна инфраструктура, бази, съоръжения и др. Ще се увеличава риска от аварии и инциденти, което увеличава и риска за околната среда и човешкото здраве. | Прилагането на НПКТРБ – 2030 г. ще даде тласък в развитието на КТ, което ще доведе до редица позитивни резултати - намаляване на времето за транспортиране, поради комбиниране на най-подходящите видове транспорт, ограничаване на въздействието върху околната среда, вследствие на ограничаването на ползване на автомобили с ДВГ. Осигуряването на по-комфортни и безопасни условия на труда ще доведе до подобър здравен статус на работещите, по-малко стрес и натоварване за работещите и намаляване на злополуките. Модернизацията и осъвременяването на базите и |





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| Компонент/Фактор на околната среда     | Съществуващи екологични проблеми с отношение към НПКТРБ – 2030 г.  | Развитие на проблема без прилагане на НПКТРБ – 2030 г.   | Развитие на проблема/Възникване на нови екологични проблеми с прилагане на НПКТРБ – 2030 г.   |
|--|--|--|---|
|  | ограничава скоростта под оптималната, което води до влошаване на КАВ и увеличаване на парниковите газове. Също така е предпоставка за аварийни ситуации, допълнителен стрес и умора за водачите на МПС. Техническите параметри на морските пристанищни терминали и на подходите към тях ограничават достъпа на големи и по-ефективни контейнеровози. Наличната механизация в пристанищните терминали е остаряла и с ниска ефективност. Това е условие за по-висок риск от аварийни ситуации и предпочитание за ползване на автомобилен транспорт с всички рискове за околната среда, изброени по-горе. |  | инфраструктурата ще осигури по-добри условия, по-голяма безопасност и ще редуцира риска от инциденти и аварии. Няма вероятност от възникване на нови проблеми с реализирането на НПКТРБ – 2030 г.   |
| <b>Културно-историческо наследство</b> | Археологическите обекти и НКЦ са уязвими при строителни дейности свързани с трасетата на транспортната инфраструктура и изграждане на съоръжения и площадки за дейностите свързани с КТ.   | Без прилагане на НПКТРБ – 2030 г. НКЦ ще останат в състоянието си към момента. Не се очаква никакво въздействие. | Строителните дейности, свързани с развитието на КТ, имат потенциала да застрашават обектите на недвижимото културно наследство, при условие, че не се спазват ЗКН и ЗУТ и подзаконовите нормативни актове към тях. Всички строителни дейности са регламентирани и обвързани с |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| <b>Компонент/Фактор на околната среда</b> | <b>Съществуващи екологични проблеми с отношение към НПКТРБ – 2030 г.</b> | <b>Развитие на проблема без прилагане на НПКТРБ – 2030 г.</b> | <b>Развитие на проблема/Възникване на нови екологични проблеми с прилагане на НПКТРБ – 2030 г.</b>  |
|---|--|---|---|
|   |  |   | <p>редица съгласувателни процедури, които включват и изпълнението на мерките предвидени от ЗКН за опазване на недвижимите културни ценности.</p> <p>Задължително се провеждат консултации с НАИМ-БАН, провеждат се предварително проучвания на терените предвидени за строителство, спасителни археологически проучвания (при необходимост) и строителството може да започне след освобождаване на терена от експертите на НИИКН.</p> <p>Самото проучването има реален и положителен ефект върху изучаванета на културната история на България с увеличаване на информацията за историческите епохи, за които са открити нови данни. Новооткритите артефакти се добавят към музейните сбирки и надграждат познанията до момента</p> |



Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| Компонент/Фактор на околната среда | Съществуващи екологични проблеми с отношение към НПКТРБ – 2030 г.   | Развитие на проблема без прилагане на НПКТРБ – 2030 г.  | Развитие на проблема/Възникване на нови екологични проблеми с прилагане на НПКТРБ – 2030 г.  |
|------------------------------------|---|---|--|
|                                    |   |   | за културно-историческото развитие на държавата. В този смисъл не се очаква възникване на проблеми с опазването на културно-историческото наследство от прилагането на НПКТРБ – 2030 г.  |
| <b>Отпадъци</b>                    | КТ към момента не е фактор за генериране на големи или специфични отпадъчни потоци. Отпадъците не могат да се идентифицират като екологичен проблем към комбинирания транспорт. | Амортизираната и не отговаряща на изискванията за КТ жп инфраструктура е рисков фактор за възникване на аварии и инциденти, при които могат да се генерират допълнително отпадъци, вкл. и разливи на опасни вещества от аварирани цистерни. Същото се отнася за автомобилите, които ползват амортизираната пътна мрежа, особено второкласни и третокласни пътища. Остарялото оборудване на пристанищните терминали също крият риск от | С прилагането на НПКТРБ – 2030 г., управлението на съществуващите потоци ще се извършва съобразно ЗУО, което ще е предпоставка за ограничаване на новогенерирани отпадъчни потоци. Самото подобряване на инфраструктурата, базата и управлението ще доведе до редуциране на условията за аварии и инциденти и от там до ограничаване на вероятността от генериране на допълнителни количества отпадъци като последица от такива събития. Като цяло ще се получи дългосрочен и позитивен ефект от |



Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| Компонент/Фактор на околната среда                     | Съществуващи екологични проблеми с отношение към НПКТРБ – 2030 г.  | Развитие на проблема без прилагане на НПКТРБ – 2030 г.   | Развитие на проблема/Възникване на нови екологични проблеми с прилагане на НПКТРБ – 2030 г.               |
|--|--|--|---|
|  |  | замърсяване на речните и морските води   | прилагането на плана по отношение на фактор отпадъци.   |
| <b>Вредни физични фактори</b>                          | Като сериозен екологичен проблем на национално ниво се установяват повишените нива на шум в населените места. С изключение на областите Благоевград и Варна, във всички останали се наблюдава регистриране на наднормени нива на шума в над 50% от пунктовете. | Не може точно да се прогнозира, дали без прилагане на НПКТРБ ще има развитие на проблема, тъй като се реализират и други планове, програми, стратегии имащи отношение към сектора „Транспорт“. С нереализирането на НПКТРБ ще се пропусне възможността за допълнително намаляване на значимостта на основния източник на наднормен шум в селищната среда – автомобилния транспорт. | С прилагането на плана не се очаква възникване на нови екологични проблеми.                               |
| <b>Опасни химични вещества и риск от големи аварии</b> | Потенциал за екологичен проблем по отношение на риск от големи аварии е несъобразяването на аварийните/безопасни разстояния около предприятия с рисков потенциал и допускане на разполагане на   | Не се очаква развитие.   | С прилагането на плана не се предвижда съхранение, употреба и дейности с опасни химични вещества и смеси. |



Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| Компонент/Фактор на околната среда                            | Съществуващи екологични проблеми с отношение към НПКТРБ – 2030 г.  | Развитие на проблема без прилагане на НПКТРБ – 2030 г.   | Развитие на проблема/Възникване на нови екологични проблеми с прилагане на НПКТРБ – 2030 г.  |
|---|--|--|--|
|   | недопустими по нормативни изисквания обекти и съоръжения в тях. Проблемът се преодолява с изпълнението на разписаните процедури в нормативната уредба.   |  | Задължително е при проектиране на новите обекти и алтернативите за тях да се прави проучване за наличието в близост на предприятия с рисков потенциал, съответно да се съобразят безопасните разстояние до такива предприятие, с оглед предотвратяване на риска от възникване на нови екологични проблеми в този смисъл.   |
| <b>Население и човешко здраве</b><br><b>Риск от инциденти</b> | Проблемите и рисковете за населението и човешкото здраве, свързани с текущото развитие и състояние на транспортната инфраструктура и най-вече превоза на товари, са основно:<br>- замърсяването на въздуха;<br>- повишени нива на шум в населените места, в които има товарен трафик;<br>- риск от транспортни злополуки и аварии с разлив на опасни вещества;<br>- замърсяване на околната среда от експлоатацията на остаряла и амортизирана транспортна инфраструктура, което влошава | Без прилагане на плана проблемите ще се задълбочат, или разрешаването им ще се случи по-бавно във времето, поради липса на планова основа за прехода и развитието на КТ. | Прилагането на плана на стратегическо ниво е свързано с ограничаване на установените проблеми, но на ниво конкретни инфраструктурни проекти (проектите, свързани със строителство от третата група мерки по плана) има риск и от възникване на нови екологични проблеми по отношение на населението и човешкото здраве, в случай на несъобразяване на обектите по плана с обектите и |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



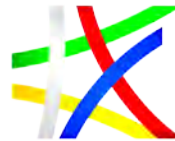
ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

*Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година*

| <b>Компонент/Фактор на околната среда</b> | <b>Съществуващи екологични проблеми с отношение към НПКТРБ – 2030 г.</b>                                     | <b>Развитие на проблема без прилагане на НПКТРБ – 2030 г.</b> | <b>Развитие на проблема/Възникване на нови екологични проблеми с прилагане на НПКТРБ – 2030 г.</b>  |
|---|--|---|---|
|   | качеството на околната среда и съответно качеството на живот на населението;<br>- дискомфорт за населението. |   | зоните, подлежащи на здравна защита, допускане на замърсяване на питейни води, води за къпане, нарушаване на ограниченията и забраните на санитарно-охранителни зони. В тази връзка такива въздействия не следва да се допускат, като още на етап преинвестиционни проучвания се заложат критерии и изисквания в тази насока. |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

## **5 Цели на опазване на околната среда на национално и международно равнище, имащи отношение към НПКТРБ – 2030 г. и начин, по който тези цели и всички екологични съображения са взети под внимание при изготвянето на плана**

Проектът на НПКТРБ-2030 г., с идентифицираните групи мерки, включени в него, са насочени към развитието на комбинирания транспорт на територията на страната. От самата дефиниция за КТ: „Комбинираният транспорт е частен случай на интермодален транспорт, при който стоките се превозват в една и съща товарна единица или пътно превозно средство, като се използват два или повече вида транспорт, като основната част от превоза е по железница, река или море, а всеки първоначален и/или краен пътен участък е възможно най-кратък“ произтича пряката и косвена екологична насоченост на плана - основната част от превоза е по железница, река или море, и пътните участъци са възможно най-кратки, което води до органичаване на автомобилните превози, които са най-неблагоприятни като въздействие върху околната среда.

В следващата таблица е анализиран начина и степента на съобразяване на целите по опазване на околната среда на национално и международно равнище, имащи отношение към НПКТРБ-2030 г., включени в някои от стратегиите, плановете и програмите, разгледани в т. 1.4. на ДЕО.



**Таблица 5-1** Начин на съобразяване на целите по опазване на околната среда на национално и международно ниво в проекта на НПКТРБ-2030 г.

| Цели по опазване на околната среда в стратегии, планове и програми, относими към НПКТРБ-2030 г.  | Начин и степен на съобразяване в проекта на НПКТРБ-2030 г., препоръки  |
|--|--|
| <p><b><u>Национална програма за развитие БЪЛГАРИЯ 2030</u></b></p> <p>Целите по опазване на околната среда се съдържат в <u>Ос на развитие</u>: Зелена и устойчива България</p> <p>Относими Национални приоритети:</p> <p>4. Кръгова и нисковъглеродна икономика</p> <p>5. Чист въздух и биоразнообразие</p> | <p><b>По Национален приоритет 4</b> – принос към нисковъглеродната икономика ще има редуцирането на автомобилните превози на товари и пренасочването им към жп, свързано с намаляване на емисиите на парникови газове от транспорта, спестяване на горива (невъзобновими), подобрена енергийна ефективност на превозите.</p> <p><b>По Национален приоритет 5</b> – Мерките от проекта на плана, които се очаква да доведат до подобряване на <b>чистота на въздуха</b> по отношение на показателя NOx, са</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• мярка 2.5 и 2.6 - експлоатация на блок-влакове по направленията Варна - Горна Оряховица - София и Бургас – Пловдив – София ще спомогне за намаляване на автомобилния транспорт;</li> <li>• мярка 2.7 – въвеждането на стимули за преминаване към комбиниран транспорт и по-конкретно, към жп транспорт ще спомогне за намаляване на автомобилния транспорт;</li> <li>• мерки 3.2, 3.4, 3.6, 3.9 – експлоатацията на интермодални терминали в района на град София и в Северна България и подобрената инфраструктура на съществуващи жп терминали и връзки към тях ще спомогне за частично преминаване от автомобилен транспорт към жп транспорт, с което ще се намалят и едни от основните източници на замърсяване на NOx, който е проблемен замърсител за РОУКАВ Столична;</li> <li>• мярка 3.6 – модернизацията/развитието на съществуващи терминали в Република България ще спомогне за обработка и транспорт на по-голям обем товари чрез използване на комбиниран транспорт, т.е. преминаване от автомобилен към жп транспорт;</li> <li>• мерки 3.8 и 3.9 - изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България и подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в</li> </ul> |





| Цели по опазване на околната среда в стратегии, планове и програми, относими към НПКТРБ-2030 г.   | Начин и степен на съобразяване в проекта на НПКТРБ-2030 г., препоръки   |
|---|---|
|   | <p>терминалите ще повиши атрактивността на комбинирания транспорт (претоварване от автомобилен към жп транспорт) за сметка на автомобилния.</p> <p>Прилагането на НПКТРБ-2030 г. ще доведе и до намаляване на замърсяването на въздуха с ФПЧ<sub>10</sub>, ФПЧ<sub>2,5</sub>.</p> <p>НПКТРБ-2030 г. не включва предвиждания или мерки за опазване на биологичното разнообразие, но и инфраструктурните мерки по плана са в ниска подробност, която не позволява определянето и оценката на начина и степента на засягане на биологичното разнообразие. Опазването на биологичното разнообразие ще бъде интегрирано и разгледано в рамките на прединвестиционните проучвания – мерките от трета група на плана.</p>  |
| <p align="center"><b><u>Европейска зелена сделка</u></b></p> <p>От 10-те основни точки на документа, отношение към плана имат:</p> <p><b>1. „Климатично неутрална“ Европа</b></p> <p><b>3. Реновиране на сградите;</b></p> <p><b>4. Нулево замърсяване</b> - независимо дали във въздуха, почвата или водата, целта е да се постигне „околна среда без замърсители“ до 2050 г.;</p> <p><b>5. Екосистеми и биоразнообразие</b> – нова стратегия за биологичното разнообразие до 2030 г. с нови мерки, адресиращи основните причинители за загубата на биологично разнообразие, мерки за справяне със замърсяването на почвата и водите, както и нова стратегия за горите – има косвено отношение;</p> <p><b>7. Транспорт</b> – цели по отношение на въглеродните емисии на автомобилите; насърчаване на електрическите превозни средства и на устойчивите алтернативни горива.</p> | <p><b>1. Климатично неутрална“ Европа</b> –Планът ще има принос към намаляване на емисиите на парникови газове от автомобилния транспорт, чрез пренасочването на преводите на товари основно към железопътния транспорт, но и към водния.</p> <p><b>4. Нулево замърсяване</b> – комбинираният транспорт е с по-ниска степен на замърсяване на околната среда, и конкретно – на атмосферния въздух, в сравнение с използването самостоятелно на автомобилен транспорт за превози.</p> <p><b>5. Екосистеми и биоразнообразие</b> – Планът не отразява цели по екосистеми и биоразнообразие, като аналогично на направената препоръка в предходния ред на таблицата - Опазването на биологичното разнообразие следва да бъде интегрирано като изискване и разгледано в рамките на прединвестиционните проучвания.</p> <p><b>7. Транспорт</b> – Планът ще има пряк принос за намаляване на въглеродните емисии от автомобилните превози, а като вторичен ефект и от намаляване на задръстванията.</p> |
| <p align="center"><b><u>Национална стратегия за намаляване на риска от бедствия</u></b><br/><b>2018-2030 г.</b></p>   |   |



| Цели по опазване на околната среда в стратегии, планове и програми, относими към НПКТРБ-2030 г.  | Начин и степен на съобразяване в проекта на НПКТРБ-2030 г., препоръки  |
|--|--|
| <p>Стратегически цели:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Постигане на устойчивост на обществото при бедствия;</li> <li>- Изграждане на капацитет за управление на риска от бедствия на всички административни нива на управление;</li> <li>- Постигане на съгласуваност при провеждане на политиките за устойчиво развитие, адаптиране към промените в климата и намаляване на риска от бедствия;</li> <li>- Постигане на устойчивост на финансирането на защитата при бедствия.</li> </ul>   | <p>Мярка 1.1 от проекта на НПКТРБ-2030 г. включва в обхвата си и дейност за подготовка на предложения за предприемане на действия при кризисни ситуации.</p>   |
| <p><b><u>Националната стратегия и План за действие за адаптиране към изменението на климата на Република България</u></b></p> <p>В Стратегията, в т.ч. в <b><u>Приложение 7</u></b> „Оценка на сектор „Транспорт“ към Национална стратегия и План за действие за адаптация към изменението на климата са идентифицирани варианти за адаптация:</p> <p>1. <i>Основните приоритетни варианти за адаптиране, които бяха ориентировъчно определени въз основа на МКА, са следните:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) Преглед на институционалната рамка;</li> <li>(b) Въвеждане на отговорностите за АИК в правилниците за дейността и вътрешните процедури на съответните заинтересовани страни и обучение на персонала;</li> <li>(c) Въвеждане и/или подобряване на практиките за събиране на данни, свързани с АИК;</li> <li>(d) Актуализиране на нормите за проектиране (със специален акцент върху пътните и железопътните мостове и водостоци) и периодично актуализиране на тези норми;</li> </ul> | <p>Проектът на НПКТРБ-2030 г. не предвижда конкретни мерки и дейности в съответствие с приоритетните варианти за адаптиране на Стратегията и Плана за действие, като съгласно подробността на предвижданията на плана, включването и изпълнението на мерки за адаптация към изменението на климата са относими за конкретните проекти.</p> <p><b>Препоръка:</b> Съобразяване и интегриране на Приложение 7 „Оценка на сектор „Транспорт“ към Национална стратегия и План за действие за адаптация към изменението на климата относимите варианти за адаптиране, при изпълнението на мерките по НПКТРБ-2030 г.- препоръката е включена като мярка в т.7 на ДЕО.</p> |



| Цели по опазване на околната среда в стратегии, планове и програми, относими към НПКТРБ-2030 г.  | Начин и степен на съобразяване в проекта на НПКТРБ-2030 г., препоръки   |
|--|---|
| <p>(а) Разработване на общи указания за всички бенефициенти, които да вземат под внимание АИК и да я включат в процеса на проектиране.</p> <p>2. Най-ефективните от гледна точка на икономиката действия за адаптиране приоритетни варианти са:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Преглед и подобряване на процедурите за подготовка на проекти;</li> <li>• Преглед и подобряване на работата и поддръжката;</li> <li>• Преглед и актуализиране на нормите за проектиране.</li> </ul>   |   |
| <p><b><u>Национална програма за подобряване на качеството на атмосферния въздух 2018-2024 г.</u></b></p> <p>Програмата предлага пакет от мерки, които да бъдат изпълнени до края на 2024 г., за да се постигне съответствие с изискванията на директивата за по-чист въздух за Европа по отношение на нивата на ФПЧ<sub>10</sub>. Мерките са целево ориентирани към намаляване на емисиите от двата основни сектора, които са източници на емисии на ФПЧ<sub>10</sub>, а именно битовото отопление и транспорта.</p>   | <p>Очаква се прилагането на НПКТРБ-2030 г. да окаже положително въздействие по отношение на качеството на въздуха и ограничаване на замърсяването от сухопътния транспорт, във връзка с преразпределяне на товарите от сухопътен към железопътен транспорт, с принос към целите на двете програми.</p> <p>На настоящия етап и подробност на предвижданията на плана не може да се оцени точно очакваното намаляване на автомобилния товарен трафик вследствие реализацията на плана, съответно количествения принос на реализацията на проектите за редуциране на емисии на вредни вещества във въздуха. Така например не е ясно къде точно ще се изградят и предвидените терминали в района на гр. София и Северна България – в регулационните граници на населени места или извън тях, в близост или не до жилищни зони или други обекти, подлежащи на здравна защита. Самите терминали, както и предвидените логистични центрове и товарни селища, на местно ниво ще привлекат автомобилен трафик. Като цяло, на стратегическо ниво, при изпълнение на мерките, развитието на КТ ще е за сметка на ограничаване на превозите с автомобилен транспорт, което е по-щадящо по отношение на негативните ефекти върху КАВ. На етап одобряване реализацията на конкретни инвестиционни предложения (напр. за изграждане на интермодален терминал) по реда на глава шеста, раздел III от ЗООС ще може да се направят по-точни анализи и прогнози за очакваното намаляване на автомобилния трафик в района на проектите.</p> |
| <p><b><u>Национална програма за контрол на замърсяването на въздуха 2020-2030 г.</u></b></p> <p>Програмата е разработена и приета с цел изпълнение на ангажиментите на Р.България за постигане на националните тавани за общите годишни емисии на някои замърсители на атмосферния въздух за 2020 и 2030 г. и по-конкретно за замърсителите- серен диоксид (SO<sub>2</sub>), азотни оксиди (NO<sub>x</sub>), метанови летливи органични съединения (НМЛОС), амоняк (NH<sub>3</sub>) и фини прахови частици (ФПЧ<sub>2,5</sub>), спрямо емисиите за базовата година- 2005 г. в съответствие с Директива (ЕС) 2016/2284.</p> |   |



| Цели по опазване на околната среда в стратегии, планове и програми, относими към НПКТРБ-2030 г.              | Начин и степен на съобразяване в проекта на НПКТРБ-2030 г., препоръки  |
|--|--|
|  | <p>Мерките, които се очаква да доведат до подобряване на КАВ по отношение на показателя NO<sub>x</sub>, и съответно териториите, в които се очаква такова въздействие, са:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• мярка 2.5 и 2.6 - експлоатация на блок-влакове по направленията Варна - Горна Оряховица - София и Бургас – Пловдив – София ще спомогне за намаляване на автомобилния транспорт;</li> <li>• мярка 2.7 – въвеждането на стимули за преминаване към комбиниран транспорт и по-конкретно, към жп транспорт ще спомогне за намаляване на автомобилния транспорт;</li> <li>• мерки 3.2, 3.4, 3.6, 3.9 – експлоатацията на интермодални терминали в района на град София и в Северна България и подобрената инфраструктура на съществуващи жп терминали и връзки към тях ще спомогне за частично преминаване от автомобилен транспорт към жп транспорт, с което ще се намалят и едни от основните източници на замърсяване на NO<sub>x</sub>, който е проблемен замърсител за РОУКАВ Столична;</li> <li>• мярка 3.6 – модернизацията/развитието на съществуващи терминали в Република България ще спомогне за обработка и транспорт на по-голям обем товари чрез използване на комбиниран транспорт, т.е. преминаване от автомобилен към жп транспорт;</li> <li>• мерки 3.8 и 3.9 - изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България и подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите ще повиши атрактивността на комбинирания транспорт (претоварване от автомобилен към жп транспорт) за сметка на автомобилния.</li> </ul> <p>Прилагането на НПКТРБ-2030 г. ще доведе и до намаляване на замърсяването на въздуха с ФПЧ<sub>10</sub>, ФПЧ<sub>2.5</sub>, но предвид, че основния принос към наднормените стойности на прах в атмосферния въздух е сектор „Битово отопление“, то ефекта от прилагането на Плана ще е с по-слабо отражение върху КАВ.</p> |
| <p><u><b>Интегриран план в областта на енергетиката и климата на Република България 2021-2030 г.</b></u></p> | <p>Прилагането на НПКТРБ-2030 г. ще има принос към първата основна цел на Интегрирания план, а именно – намаляване на емисиите на ПГ, тъй като мерките в</p>   |



| Цели по опазване на околната среда в стратегии, планове и програми, относими към НПКТРБ-2030 г.   | Начин и степен на съобразяване в проекта на НПКТРБ-2030 г., препоръки  |
|---|--|
| <p>Интегрираният план в областта на енергетиката и климата на Република България 2021-2030 г. определя основните цели и мерки за осъществяване на националните политики в областта на енергетиката и климата за изпълнение на европейското законодателство, принципи и приоритети за развитие на енергетиката, с цел постигане на обвързващите цели на ЕС за климата и енергетиката за 2030 г., както следва:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Намаляване на емисиите на парникови газове (ПГ) с най-малко 40% в сравнение с 1990 г.;</li> <li>- Повишаване на енергийната ефективност (ЕЕ) до поне 32,5%;</li> <li>- Увеличаване на дела на енергия от възобновяеми източници (ВИ) до поне 32% от брутното крайно потребление на енергия в ЕС;</li> <li>- Осигуряване на минимум 15% ниво на междусистемна електроенергийна свързаност между държавите членки.</li> </ul> <p>В тази връзка са определени основните цели на интегрирания план на Р. България, както следва:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- стимулиране на нисковъглеродно развитие на икономиката;</li> <li>- развитие на конкурентоспособна и сигурна енергетика;</li> <li>- намаляване зависимостта от внос на горива и енергия;</li> <li>- гарантиране на енергия на достъпни цени за всички потребители.</li> </ul> | <p>плана и развитието на КТ като цяло е свързано с намаляване на автомобилния трафик и свързаните с това:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- намаляване на консумацията на конвенционални горива в транспорта;</li> <li>- редуциране на емисиите от автомобилния транспорт, в т.ч. на парникови газове;</li> <li>- ограничаване на замърсяването на въздуха;</li> <li>- повишена енергийна ефективност на превозите – което има отношение и принос, макар и незначителен, към втората цел на Интегрирания план.</li> </ul> |
| <p><b><u>Национален план за управление на отпадъците 2021-2028 г.</u></b><br/>Формулирани са три основни цели, към които са приложени и съответните програми.</p>   | <p>НПКТРБ-2030 г. няма пряко отношение към Националния план за управление на отпадъците 2021-2028 г., но при прилагането на мерките <i>следва да</i> е съобразено и в съответствие с целите на плана и националното законодателство по управление на отпадъците.</p>   |



| Цели по опазване на околната среда в стратегии, планове и програми, относими към НПКТРБ-2030 г.  | Начин и степен на съобразяване в проекта на НПКТРБ-2030 г., препоръки  |
|--|--|
| <p>Цел 1: Намаляване на вредното въздействие на отпадъците чрез предотвратяване образуването им и насърчаване на повторното им използване</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Национална програма за предотвратяване образуването на отпадъци с</li> <li>- Подпрограма за хранителните отпадъци.</li> </ul> <p>Цел 2: Увеличаване на количествата на рециклираните и оползотворени отпадъци</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Програма за достигане на целите за подготовка за повторна употреба и за рециклиране на битовите отпадъци;</li> <li>- Програма за достигане на целите за рециклиране и оползотворяване на строителни отпадъци и отпадъци от разрушаване на сгради;</li> <li>- Програма за достигане на целите за рециклиране и оползотворяване на масово разпространени отпадъци.</li> </ul> <p>Цел 3: Намаляване на количествата и на риска от депонираните битови отпадъци</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Програма за намаляване на количествата и на риска от депонираните битови отпадъци.</li> </ul> | <p>В тази връзка в т.7 на ДЕО са препоръчани мерки за ограничаване на евентуални неблагоприятни въздействия по отношение на отпадъците.</p>  |
| <p><b><u>Национален план за опазване на най-значимите влажни зони в България 2013-2022 г.</u></b></p> <p>Основна цел на плана: Да осигури основа за планирането и изпълнението на дейности по опазването и устойчивото управление на най-значимите влажни зони в България.</p> <p>-Приоритет 1 – Разумно ползване на влажните зони в страната с оглед на дългосрочното опазване на техните екосистемни услуги и свързаните с тях ползи за обществото. Поддържането на екосистемните функции на влажните зони чрез устойчиво</p>  | <p>НПКТРБ-2030 г. няма предвиждания, интегриращи Националния план за опазване на най-значимите влажни зони в България, но при реализиране на мерките от трета група на НПКТРБ-2030 г., <i>следва да</i> се съобразят приоритетите на плана, в случай че проекти попадат в близост до или засягат влажни зони. Инфраструктурните проекти, произтичащи от НПКТРБ-2030 г. подлежат на нормативно изискващите се процедури по реда на ЗООС и ЗБР, чрез които ще се интегрират относимите изисквания за опазване на биологичното разнообразие, и в частност – на влажните зони. Тези мерки се определят в рамките на процедурите по ОВОС и ОС за конкретните проекти.</p> |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| <b>Цели по опазване на околната среда в стратегии, планове и програми, относими към НПКТРБ-2030 г.</b>   | <b>Начин и степен на съобразяване в проекта на НПКТРБ-2030 г., препоръки</b> |
|--|--|
| <p>ползване на техните ресурси допринася към качеството на живот на местните общности, техния поминък, а също така е важен подход към ограничаването и адаптацията към глобалните промени в климата.</p> <p>-Приоритет 2 – Запазване на добро екологично състояние на влажните зони, описани в настоящия план като значими за опазването на биологичното разнообразие и недопускане нетната загуба на територии заети от влажни зони в страната, включително и чрез поддържащи мерки;</p> <p>-Приоритет 3 – Ограничаване на неблагоприятни фактори с антропогенен характер, които въздействат върху влажните зони като екосистеми. Основни средства за опазване на влажните зони остават различните законови статuti на защита (по ЗЗТ и ЗБР), както и свързаните с тях режими и мерки за управление.</p> <p>-Приоритет 4 – Възстановяване на влажни зони, чието състояние е нарушено вследствие на различни антропогенни въздействия но имат висок потенциал за възстановяване и/или представляват важно местообитание за редки и застрашени видове. Основна роля тук има възстановяването и поддържането на водния режим, което често е свързано с проектиране и изграждане на хидротехнически съоръжения.</p> <p>-Приоритет 5 – Повишаване на обществената информираност и подкрепа за опазването, поддържането и възстановяването на влажните зони. Популяризирането на социалните, икономически и екологични ползи от влажните зони може да се осъществи чрез различните форми на екологично образование, както и чрез демонстрация на механизми за устойчиво ползване на природните ресурси. Подкрепата за устойчиви форми на ползване</p> |  |



| Цели по опазване на околната среда в стратегии, планове и програми, относими към НПКТРБ-2030 г.  | Начин и степен на съобразяване в проекта на НПКТРБ-2030 г., препоръки   |
|--|---|
| <p>на влажните зони има голямо значение за повишаване на обществената подкрепа, особено от страна на местните общности.</p>  |   |
| <p><u>Стратегия на ЕС за Дунавския регион</u><br/>От общо 11 приоритетни области, следните поставят цели по опазване на околната среда:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Поощряване на по-устойчива енергия</li> <li>- Възстановяване и поддържане на качеството на водите</li> <li>- Управление на екологичните рискове</li> <li>- Съхраняване на биологичното разнообразие, ландшафтите и качеството на въздуха и почвите</li> </ul>   | <p>НПКТРБ-2030 г. има непряк принос към приоритетните области, поставящи цели по опазване на околната среда - към поощряването на по-устойчива енергия (чрез пренасочване на товарните превози от автомобилен към железопътен транспорт), мерките от плана за модернизация/развитие на съществуващи терминали, в т.ч. пристанищни, ще имат принос за ограничаване на отрицателното въздействие върху водите и останалите компоненти на средата като цяло, както и за управление на екологичните рискове.</p> <p><b>Препоръка:</b> При реализирането на проектите следва да се съобразява законодателството и да се прилагат мерки по опазване на качеството на водите, управление на екологичните рискове, опазване на биологичното разнообразие, ландшафтите и качеството на въздуха и почвите. Тези мерки се определят в рамките на процедурите по ОВОС и ОС за конкретните проекти, като такива мерки са препоръчани и в т.7 на ДЕО.</p> |
| <p><u>Национална приоритетна рамка за действие за Натура 2000 – 2021-2027 г. (работна версия)</u><br/>Национална приоритетна рамка за действие за Натура 2000 има предвидени следните мерки:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Е.1. Хоризонтални мерки и административни разходи, свързани с „Натура 2000“</li> <li>Е.1.1. Определяне на обекти и планиране на управлението</li> <li>Е.1.2. Управление на обекти и комуникация със заинтересованите страни</li> <li>Е.1.3. Мониторинг и докладване</li> <li>Е.1.4. Оставащи пропуски в знанията и потребности от научни изследвания</li> <li>Е.1.5. Мерки за комуникация и повишаване на осведомеността, образование и достъп на посетители във връзка с „Натура 2000“</li> </ul> | <p>НПКТРБ-2030 г. няма пряка връзка с изпълнението на Национална приоритетна рамка за действие за Натура 2000, доколкото програмата и секторът на транспорта, и в частност – комбинирания транспорт не е идентифициран/свързан пряко с осигуряване на директен финансов ресурс за постигане на целите на мрежата да опазва в дългосрочен план редките и защитените видове и природните местообитания от значение за Общността.</p> <p>Инфраструктурните проекти по плана, предвид разпоредбите на чл. 31 от ЗБР ще подлежат на процедура по оценка на степента на въздействие върху предмета и целите на опазване на защитените зони, като по този начин при необходимост ще се идентифицират и планират различни мерки, в това число консервационни, за намаляване въздействията върху природните местообитания и видовете, предмет на опазване в защитените зони.</p>   |





| <b>Цели по опазване на околната среда в стратегии, планове и програми, относими към НПКТРБ-2030 г.</b>  | <b>Начин и степен на съобразяване в проекта на НПКТРБ-2030 г., препоръки</b> |
|---|--|
| <p>E.1.6. Препратки (за хоризонтални мерки и административни разходи, свързани с „Натура 2000“)</p> <p>E.2. Свързани с обекти мерки за запазване и възстановяване в рамките на „Натура 2000“ и извън нея</p> <p>E.2.1. Морски и крайбрежни води</p> <p>E.2.2. Степни местности и зони с храстовидна растителност</p> <p>E.2.3. Тресавища, калища, мочурища и други влажни зони</p> <p>E.2.4. Пасища</p> <p>E.2.5. Други агроекологични системи (включително обработваеми земи)</p> <p>E.2.6. Гори и гористи местности</p> <p>E.2.7. Скални местообитания, дюни и зони с рядка растителност</p> <p>E.2.8. Сладководни местообитания (реки и езера)</p> <p>E.2.9. Други (пещери и др.)</p> <p>E.2.10. Препратки към свързани с обекти мерки за запазване и възстановяване в рамките на „Натура 2000“ и извън нея</p> <p>E.3. Допълнителни мерки за конкретни видове, които не са свързани със специфични екосистеми или местообитания</p> <p>E.3.1. Мерки и програми за конкретни видове, които не са посочени другаде</p> <p>E.3.2. Превенция, смекчаване или компенсиране на щети, причинени от защитени видове</p> <p>E.3.3. Препратки към допълнителни мерки за конкретни видове, които не са свързани със специфични екосистеми или местообитания</p> <p>Сегашният формат на рамката за приоритетни действия е предназначен да осигурява надеждна информация относно приоритетните потребности от финансиране във връзка с „Натура 2000“, така че да бъдат включени в съответните инструменти на</p> |  |



| Цели по опазване на околната среда в стратегии, планове и програми, относими към НПКТРБ-2030 г.   | Начин и степен на съобразяване в проекта на НПКТРБ-2030 г., препоръки   |
|---|---|
| <p>ЕС за финансиране съгласно следващата многогодишна финансова рамка (МФР) за периода 2021—2027 г. За тази цел, в рамката за приоритетни действия, е необходимо ниво на разбивка на финансовите нужди, която да даде възможност за ефективно разпределяне на финансирането за Natura 2000 по линия на съответните фондове на ЕС за МФР за периода 2021—2027 г.</p>   |   |
| <p><b><u>Морска стратегия на Република България с Програма от мерки с период на действие 2016-2021 г.</u></b></p> <p>Основна цел на Рамкова Директива за Морска стратегия 2008/56/ЕС (РДМС) е поддържането или постигането на добро състояние на морската околна среда (ДСМОС) до 2020 г. Стратегията се отнася за крайбрежните морски води, териториалните морски води и изключителната икономическа зона на Република България, като в крайбрежните морски води допълва Плана за управление на речните басейни в Черноморски район. Морската стратегия е насочена към опазване и подобряване на състоянието на морската околна среда и на съществуващите, или очаквани неблагоприятни въздействия. Целите на стратегията са следните:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Постигане и поддържане на „добро състояние“ на морската околна среда;</li> <li>- Защита и съхраняване на морската околна среда, предотвратяване на нейното влошаване или, когато е практически невъзможно, възстановяване на морските екосистеми в територии, които са били неблагоприятно засегнати;</li> <li>- Предотвратяване и намаляване на въвеждането и освобождаването на вещества от антропогенен произход в околната среда с цел поетапно премахване на замърсяването и</li> </ul> | <p>В Програмата от мерки към Морската стратегия са включени мерки, чието изпълнение имат непряко отношение към прилагането на НПКТРБ - 2030 г.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Мярка 3 „Разработване на Регионален план за действие за Черно море по отношение на морските отпадъци (обща методология за количествена оценка на морски отпадъци, идентифициране на източниците, наказателни мерки и др.);</li> <li><input type="checkbox"/> Мярка 4 Подобряване на управлението на отпадъците, генерирани от кораби;</li> <li><input type="checkbox"/> Мярка 16 „Разработване и прилагане на общ план за действие за ранно откриване, и смекчаване, и оценка на въздействието на неместни видове“;</li> <li><input type="checkbox"/> Мярка 17 „Изменение на съществуващото законодателство, при необходимост, чрез въвеждане на разрешителен режим за дейности в морската среда или други регулаторни изменения“;</li> <li><input type="checkbox"/> Мярка 20 „Преразглеждане на зоните за драгиране и депониране на драгажни маси (изследване на пригодността на съществуващите места за депониране на драгажни маси и предложения за нови)“.</li> </ul> <p><b>Препоръка:</b> Посочените като относими мерки следва да се съобразяват при реализиране на проектите по мерки 3.5 и 3.6 (в обхвата на които са включени съществуващи интермодални терминали на морски пристанища) на проекта на НПКТРБ-2030 г. – такава мярка е включена и в т.7 на ДЕО.</p> |



| Цели по опазване на околната среда в стратегии, планове и програми, относими към НПКТРБ-2030 г.   | Начин и степен на съобразяване в проекта на НПКТРБ-2030 г., препоръки  |
|---|--|
| <p>гарантиране липсата на съществено въздействие или опасност за човешкото здраве, биологичното разнообразие на морските екосистеми и законосъобразното използване на морето.</p> <p>Програмата от мерки за поддържане и постигане на добро състояние на морската околна среда включва:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Съществуващи мерки – приети в рамките на други политики. Такива, които са изцяло или частично от значение за постигането на екологичните цели набелязани през 2012 г. Те включват, предприетите мерки в рамките на Директивата за местообитания, на Директивата за птиците, Рамковата директива за водите, Директивата за наводненията и Директивата за градските отпадъчни води или на някои „секторни политики“;</li> <li>- „Нови мерки“ (национални и трансгранични) – мерки, идентифицирани в Програмата от мерки, които са необходими за поддържане или постигане на добро състояние на морската околна среда до 2020 г., когато съществуващите мерки не са достатъчни. Те са мерки за допълване на съществуващите такива (за укрепване, оптимизиране или разширяване на географския обхват) или изцяло нови. Съдържат препоръки за действия, които да се осъществяват на национално и трансгранично ниво.</li> </ul> |  |
| <p><b><u>Стратегически план за действие за опазване на околната среда и възстановяване на Черно море</u></b></p> <p>Планът включва следните дългосрочни цели и подцели:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Съхраняване на живите търговски морски ресурси             <ol style="list-style-type: none"> <li>1а) Устойчиво използване на наличната риба и други живи морски източници за търговски цели</li> <li>1б) Възстановяване/рехабилитиране наличието на живи търговски морски ресурси</li> </ol> </li> <li>2. Опазване на разнообразието и местообитанието на Черно море</li> </ol>  | <p>При реализирането на мерки 3.5 и 3.6 (в обхвата на които са включени съществуващи интермодални терминали на морски пристанища) на проекта на НПКТРБ-2030 г. дейностите следва да се съобразяват с дългосрочните цели и подцели за опазване на живите търговски морски ресурси, опазване на биоразнообразието и местообитанията на Черно море, намаляване на еутрофикацията, гарантиране на добро качество на водата за човешкото здраве, за използването и при отпих и за аква биотата.</p> |



| Цели по опазване на околната среда в стратегии, планове и програми, относими към НПКТРБ-2030 г.   | Начин и степен на съобразяване в проекта на НПКТРБ-2030 г., препоръки   |
|---|---|
| <p>2а) Намалване на риска от изчезване на застрашените видове<br/>2б) Съхраняване на крайбрежния и морски местообитание и природа<br/>2в) Намалване и управление на намесата на човека<br/>3. Намалване на еутрофикацията<br/>4. Гарантиране на добро качество на водата за човешкото здраве, за използването и при отдых и за аква биотата<br/>4а) Намалване на замърсителите, произлезли от базираните на земята ресурси, включително атмосферните емисии<br/>4б) Намалване на замърсителите, дошли от плавателните съдове и съоръженията на сушата</p>                                     |   |
| <p><b><u>Планове за управление на речните басейни (ПУРБ) за периода 2016-2021 г.</u></b><br/>ПУРБ определя рамката на интегрираното управление на водите на басейново ниво и включва програма от мерки за постигане на целите за опазване на околната среда (Раздел 7 на ПУРБ). В ПУРБ е залегнал принципът за опазване на повърхностните и подземните води от изтощаване, замърсяване и увреждане с цел поддържане на необходимото количество и качество на водите и здравословна околна среда, съхраняване на екосистемите, запазване на ландшафта и предотвратяване на стопански щети.</p> | <p>Четири ПУРБ са използвани при изготвяне на анализите и оценките в разделите за компонент „води“ на ДЕО.<br/><b>В ПУРБ 2016 - 2021 г. на Дунавски район за басейново управление</b> не са планирани ограничителни и забранителни мерки насочени към реализацията на инфраструктурните проекти в обхвата на НПКТРБ-2030 г.<br/>Ограничителните мерки, включени в Програмата от мерки на <b>ПУРБ 2016 - 2021 г. на Западноромански район за басейново управление</b> са отразени в Раздел 7 от. В Програмата от мерки към <b>ПУРБ 2016-2021 г. на Черноморски район за басейново управление</b> са включени мерки с конкретни действия, имащи отношение към разглеждания План, на ниво водно тяло или район за басейново управление:<br/><input type="checkbox"/> Мярка: „Намалване на дифузното замърсяване от промишлени дейности“ с предвидено действие: „Забрана на миенето и обслужването на транспортни средства и техника в крайбрежните заливаеми ивици и принадлежащите земи на водохранилищата;<br/><input type="checkbox"/> Мярка: „Намалване на замърсяването от корабна и пристанищна дейност“ с предвидени действия: „Осъществяване на контрол по отношение на управлението на отпадъците в районите на рибарските селища: Осигуряване на сметосъбиращи</p> |



| Цели по опазване на околната среда в стратегии, планове и програми, относими към НПКТРБ-2030 г. | Начин и степен на съобразяване в проекта на НПКТРБ-2030 г., препоръки  |
|---|--|
|   | <p>съдове и регулярно извозване на отпадъците в районите на рибарските селища на територията на крайбрежните общини: Осъществяване на контрол по отношение на управлението на отпадъците в районите на рибарските селища на територията на крайбрежните общини"; „Осъществяване на контрол на дейности по събиране и транспортиране на корабни и битови корабни отпадъци, включително отпадъчни води - Контрол на дейности по събиране и транспортиране на корабни и битови корабни отпадъци; Контрол на дейности по събиране и транспортиране на корабни отпадъчни води; Контрол на замърсяването от кораби превозващи вредни вещества в опакован вид; Контрол на замърсяването от кораби превозващи течни вещества в наливно състояние"; „Ограничаване на замърсяване на морските води чрез използване на подходящо оборудване при инцидентни разливи (скимъри, бонови заграждения и др.) с действие: Използване на подходящо оборудване при инцидентни разливи (скимъри, бонови заграждения и др.) за ограничаване на замърсяването на морските води в акваторията на конкретни пристанища"; „Контрол на дейности по предаване и транспортиране на нефтосъдържащи отпадъци със същото описание"; и „Контрол на замърсяването с нефт и/или нефтоводни смеси със същото описание";</p> <p><input type="checkbox"/> Мярка: „Опазване на водите от замърсяване с препарати за растителна защита" с предвидени действия: „Забрана за складиране на пестициди, депониране и третиране на отпадъци в крайбрежните заливаеми ивици"; и „Забрана за складиране на пестициди, депониране и третиране на отпадъци в принадлежащите земи на водохранилищата"1;</p> <p><input type="checkbox"/> Мярка: „Опазване на химичното състояние на подземните води от замърсяване и влошаване" с предвидено действие: „Забрана за извършването на дейности, водещи до отвеждането в подземните води на опасни вещества";</p> <p><input type="checkbox"/> Мярка: „Предотвратяване на отвеждането на приоритетни вещества в подземните води" с предвидено действие: „Забрана или ограничаване на дейности, които увеличават риска за пряко или непряко отвеждане на приоритетни и опасни вещества или други замърсители в подземните води, включително разкриването на</p> |



| Цели по опазване на околната среда в стратегии, планове и програми, относими към НПКТРБ-2030 г. | Начин и степен на съобразяване в проекта на НПКТРБ-2030 г., препоръки  |
|---|--|
|   | <p>подземните води на повърхността, чрез изземване на отложенията и почвите, покриващи водното тяло":</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Мярка: „Ограничаване на замърсяването на повърхностните води" с предвидено действие: „Забрана за изхвърляне на утайки от селищни пречиствателни станции в повърхностни води посредством плавателни средства, тръбопроводи и/или по какъвто и да е друг начин";</li> <li><input type="checkbox"/> Мярка: „Забрани и ограничения за изпълнение на дейности в зоните за защита на питейните води и в определените санитарно - охранителни зони (СОЗ) и буферни зони, около водоземните съоръжения/системи", с предвидени действия „Контрол на ограниченията и забраните в границите на СОЗ и зоните за защита на питейни води" и „Спазване на забрани и ограничения в СОЗ съгласно заповедта за определяне на зоната и списъка по Приложение 3 към Националния каталог от мерки (ПУ РБ)\</li> <li><input type="checkbox"/> Мярка: „I Предотвратяване на отвеждането на приоритетни вещества в подземните води" с предвидено действие: „Забрана или ограничаване на дейности, които увеличават риска за пряко или непряко отвеждане на приоритетни и опасни вещества или други замърсители в подземните води, включително разкриването на подземните води на повърхността, чрез изземване на отложенията и почвите, покриващи водното тяло".</li> <li><input type="checkbox"/> Мярка: „Планове, програми, проекти и инвестиционни предложения, предмет на ПУРБ, 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"</li> <li><input type="checkbox"/> Мярка: „Планирането и осъществяването на всички дейности в рамките на ПУРБ да не противоречат на режимите на защитените зони, постановени със заповедите за обявяването и плановете за управлението им, както и на режимите на</li> </ul> |



| Цели по опазване на околната среда в стратегии, планове и програми, относими към НПКТРБ-2030 г. | Начин и степен на съобразяване в проекта на НПКТРБ-2030 г., препоръки   |
|---|---|
|   | <p>защитените територии, въведени със Закона за защитените територии, заповедите за обявяването и плановете за управлението им".</p> <p>□ Мярка: „Прилагане на екологични практики или най-добрите налични техники за ограничаване на отвеждането в подземните води на замърсяващи вещества".</p> <p>Допълнителна информация е представена в Раздел 7. Кратък преглед на програмата от мерки за постигане на целите за опазване на околната среда. Приложение 7.2.а - Програма от мерки по водни тела за постигане на добро състояние на водите в ЧРБУ: Приложение 7.2.б - Програма от мерки на ниво район за басейново управление, за постигане на добро състояние на водите в ЧРБУ: Приложение 7.2.в - Програма от мерки в зоните за защита по чл. 119а от ЗВ, за постигане на добро състояние на водите в ЧРБУ; Приложение 7.2.г - Мерки и условия, съгласно Становище по ЕО на ПУРБ за предотвратяване или намаляване на неблагоприятните последици върху ЗЗ.</p> <p>Мерките, насочени към подобряване на състоянието и за постигане на целите за опазване на подземните и повърхностните водни тела на територията на <b>БД ИБР</b> са описани в Раздел 7 и приложенията към него в ПУРБ на ИБР 2016-2021 г. Една от предвидените мерки е с код РМ 9 и наименование „Предотвратяване на влошаването на състоянието на водите от проекти и дейности на етап инвестиционните предложения", действие по изпълнение на мярката „Недопускане реализацията на инвестиционни предложения, водещи до негативна промяна на състоянието на водните тела".</p> <p>Проектът на НПКТРБ-2030 г. е допустим спрямо целите за опазване на околната среда и мерките за постигане добро състояние на водите заложи в четирите ПУРБ 2016-2021 г. Реализацията на инфраструктурни проекти в обхвата на НПКТРБ-2030 г., които предвиждат ползване и/или водовземане от повърхностни и подземни води, ще се предхожда от съгласуване за допустимост спрямо екологичните цели и планираните мерки за запазване и постигане добро състояние на водите в ПУРБ за съответния период на действие.</p> |



| Цели по опазване на околната среда в стратегии, планове и програми, относими към НПКТРБ-2030 г.   | Начин и степен на съобразяване в проекта на НПКТРБ-2030 г., препоръки  |
|---|--|
| <p><b><u>Планове за управление на риска от наводнения (ПУРН) за периода 2016-2021 г.</u></b></p> <p>Целта на ПУРН е да създадат условия за намаляване неблагоприятното въздействие върху човешкото здраве, околната среда, културното наследство и стопанската дейност на наводненията в районите за басейново управление, и по-конкретно - в определените райони със значителен потенциален риск от наводнения (РЗПРН).</p>  | <p>Четири ПУРН са съобразени и използвани при извършване на анализите и оценките на въздействието на проекта на НПКТРБ-2030 г. върху водите. Предвидените инфраструктурни проекти не са в противоречие с мерките в ПоМ за намаляване на риска от наводнения от ПУРН-ове за периода 2016-2021 г. В Програмата от мерки към ПУРН 2016-2021 г. на БДДР не са включени конкретни мерки, имащи отношение към НПКТРБ - 2030 г. В Становище по екологична оценка на ПУРН 2016-2021 г. БДЧР на МОСВ с № 2-1/2016 г. е заложена мярка „Предвижданията на Общите устройствени планове на общините да бъдат съобразени с анализирания и моделиран обхват при сценарий на вероятност на 20-годишната вълна“. Допълнителна информация е представена в ПУРН, Приложение № 18 Програма от мерки за РЗПРН и Приложение № 26 Мерки за изпълнение при прилагане на ПУРН, съгласно Становище по екологична оценка № 2-1/2016 г. на МОСВ, публикувана на интернет страницата на БДЧР. Реализацията на инфраструктурни проекти в обхвата на НПКТРБ-2030 г., които предвиждат ползване и/или водовземане от повърхностни и подземни води, ще се предхожда от съгласуване за допустимост спрямо целите на управлението на риска от наводнения и предвидените мерки в ПУРН за съответния период на действие.</p> |
| <p><b><u>Национална програма за опазване, устойчиво ползване и възстановяване функциите на почвите 2018-2027 г.</u></b></p> <p>Генерална стратегическа цел на страната, свързана с опазването, устойчивото ползване и възстановяване на функциите на почвите е: Устойчиво ползване на земите, осигуряващо високо равнище на съхраняване функциите на почвите, висока продуктивност, поддържане на екосистемите и благоденствие на обществото. Стратегически цели:<br/>1: Подобряване на административния капацитет, правните инструменти по прилагане на екологичното законодателство и информационната обезпеченост с цел устойчиво управление на почвите.</p> | <p>Инфраструктурните мерки от третата група мерки на плана имат пряка връзка със стратегическа цел 2 на Националната програма, като при изпълнението на проектите <i>следва да</i> се предвидят мерки за предотвратяване възникването на деградационни процеси, в т.ч. на ерозия и свлачища по протежение на канавките за отвеждане на водите от пътищата, както и недопускане на замърсяване с нефтопродукти, тежки метали и засоляване на почвите. Такива мерки са препоръчани в т.7 на ДЕО.</p>   |





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

*Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година*

| <b>Цели по опазване на околната среда в стратегии, планове и програми, относими към НПКТРБ-2030 г.</b>   | <b>Начин и степен на съобразяване в проекта на НПКТРБ-2030 г., препоръки</b> |
|--|--|
| 2: Предотвратяване възникване на деградационни процеси, възстановяване и съхраняване функциите на почвите.<br>3: Устойчиво управление на почвите като природен ресурс и екологосъобразно земеползване.<br>4: Ангажиране на обществеността в процесите по управление, устойчиво ползване и опазване на почвите. |  |



## 6 Вероятни значителни въздействия върху околната среда и човешкото здраве, в т.ч. трансгранични въздействия върху околната среда на други държави

### 6.1 Вероятност от значително въздействие на проекта на НПКТРБ – 2030 г. върху околната среда и човешкото здраве

Тъй като НПКТРБ – 2030 г. се изготвя за целите на изпълнение на ИТС-2030, планът не съдържа собствена стратегическа част, а съответства на стратегията на ИТС-2030.

Предвижданията на НПКТРБ – 2030 г. включват Пакет от 3 Групи с Мерки, които се оценяват на две нива на въздействие/подробност на предвижданията:

- Въздействие на ниво **Група мерки**
- Въздействие на ниво **Мярка**

Въздействието се оценява на база извършен анализ по компоненти и фактори на средата на вероятните значителни въздействия върху околната среда и човешкото здраве, в т.ч. вторични, кумулативни, едновременни, краткосрочни, средносрочни, дългосрочни, постоянни и временни, положителни и отрицателни последици от осъществяване на предвижданията на плана.

#### 6.1.1 Въздействие на ниво „Група мерки“

| <b>ГРУПА МЕРКИ 1 Мерки, обхващащи организационни и административни въпроси</b>                 |   |
|--|---|
| <b>Компонент/Фактор на околната среда</b>  | <b>Въздействие</b>  |
| <b>Климат,<br/>Изменение на климата,<br/>Адаптация към изменящия се климат</b>                 | Няма отношение към компонента.  |
| <b>Качество на атмосферния въздух</b>  | Няма отношение към компонента.  |
| <b>Повърхностни води<br/>Подземни води<br/>Зони за защита на водите<br/>Риск от наводнения</b> | Мерките не предвиждат дейности, които биха могли да засегнат околната среда, в т.ч. повърхностни, подземни води, зони за защита на водите и риск от наводнения. |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| <b>ГРУПА МЕРКИ 1 Мерки, обхващащи организационни и административни въпроси</b> |   |
|--|---|
| <b>Компонент/Фактор на околната среда</b>                                      | <b>Въздействие</b>  |
| <b>Земни недра</b>   | <p>Не се предвижда строителство и няма отрицателно въздействие върху земните недра.</p> <p>Очаква се положителен ефект в резултат на подобряване на административния и организационен капацитет и нормативната уредба.</p>                      |
| <b>Почви</b><br><b>Земеползване</b>  | <p>Мерките не предвиждат дейности, които биха могли да засегнат околната среда, в частност земи и почви.</p> <p>Очаква се положителен ефект в резултат на подобряване на административния и организационен капацитет и нормативната уредба.</p> |
| <b>Растителност</b>  | <p>Мерките не предвиждат дейности, които биха могли да засегнат околната среда, в т.ч. растителността.</p>  |
| <b>Животински свят</b>   | <p>Мерките не предвиждат дейности, които биха могли да засегнат околната среда, в т.ч. животинския свят.</p>  |
| <b>Защитени зони</b><br><b>Защитени територии</b>                              | <p>Мерките не предвиждат дейности, които биха могли да засегнат околната среда, в т.ч. ЗЗ и ЗТ</p>  |
| <b>Ландшафт</b>  | <p>Мерките не предвиждат дейности, които биха могли да засегнат околната среда, в т.ч. ландшафта.</p> <p>Очаква се положителен ефект в резултат на подобряване на административния и</p>  |



| <b>ГРУПА МЕРКИ 1 Мерки, обхващащи организационни и административни въпроси</b>   |  |
|--|--|
| <b>Компонент/Фактор на околната среда</b>  | <b>Въздействие</b>   |
|  | организационен капацитет и нормативната уредба.  |
| <b>Материални активи</b>   | Не се предвижда строителство и няма въздействие върху МА.  |
| <b>Културно-историческо наследство</b>   | Нямат отношение към НКЦ.   |
| <b>Вредни физични фактори</b>  | Няма отношение към фактора.  |
| <b>Отпадъци</b>  | Нямат отношение към генерирането и управлението на отпадъците.   |
| <b>Опасни химични вещества и риск от големи аварии</b>   | Няма отношение.  |
| <b>Население<br/>Човешко здраве<br/>Риск от инциденти</b>  | Организационните и административни мерки не са свързани с преки въздействия върху населението и човешкото здраве. По отношение на риска от инциденти в тази група мерки се предвижда подготовката на предложения за предприемане на действия при кризисни ситуации, които има отношение към ограничаване на риска за здравето на хората при такива ситуации. |
| <b>Обобщение за въздействието, прогноза за кумулативно въздействие:</b><br>Не се очакват отрицателни въздействия. Очаква се косвен положителен, в т.ч. с положителен кумулативен ефект (при изпълнение на всички мерки от групата ефектът ще е най-положителен кумулиращо/с натрупване/ тъй като ще се подобрят максимално административни и организационни аспекти, свързани с КТ) от подобряване на административния и организационен капацитет и нормативната уредба. |  |



| <b>ГРУПА МЕРКИ 2 Мерки, обхващащи експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата</b>        |   |
|--|---|
| <b>Компонент/Фактор на околната среда</b>  | <b>Въздействие</b>  |
| <b>Климат,<br/>Изменение на климата,<br/>Адаптация към изменящия се климат</b>                 | Експлоатацията на блок-влакове на територията на страната и въвеждането на стимули за преминаване от автомобилен към жп товарен транспорт ще спомогне за изпълнението на целта за намаляване на емисиите на парникови газове с най-малко 40% до 2030 г. (в сравнение с базовата 1990 г.)                          |
| <b>Качество на атмосферния въздух</b>  | Изцяло положително въздействие върху КАВ. Реализацията на подобни планове ще окажат най-значимо въздействие върху показателя азотни оксиди, които са проблемен замърсител за РОУКАВ Столична и РОУКАВ Пловдив.  |
| <b>Повърхностни води<br/>Подземни води<br/>Зони за защита на водите<br/>Риск от наводнения</b> | Мерките не предвиждат дейности, които биха могли да засегнат околната среда, в т.ч. повърхностни, подземни води, зони за защита на водите и риск от наводнения.   |
| <b>Земни недра</b>   | Не се предвижда строителство и няма отрицателно въздействие върху земните недра.<br><br>Очаква се положителен ефект в резултат на качествено изграждане на инфраструктурата и правилната ѝ експлоатация, с цел намаляване на риска от геодинамични процеси и предотвратяване на замърсяването на земната основа.. |
| <b>Почви<br/>Земеползване</b>  | Не се очаква отрицателно въздействие върху земите и почвите.  |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| <b>ГРУПА МЕРКИ 2 Мерки, обхващащи експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата</b> |  |
|---|--|
| <b>Компонент/Фактор на околната среда</b>   | <b>Въздействие</b>   |
|   | Очаква се положителен ефект в резултат на подобряване на използваните технологии, въвеждане в експлоатация на нови такива, относно намаляване на риска от възникване на ерозионни процеси и замърсяване на почвите с нефтопродукти.      |
| <b>Растителност</b>   | Мерките не предвиждат дейности, които биха могли да засегнат околната среда, в т.ч. растителността.  |
| <b>Животински свят</b>  | Мерките не предвиждат дейности, които биха могли да засегнат околната среда, в т.ч. животинския свят.  |
| <b>Защитени зони<br/>Защитени територии</b>   | Мерките не предвиждат дейности, които биха могли да засегнат околната среда, в т.ч. ЗЗ и ЗТ  |
| <b>Ландшафт</b>   | Не се очаква отрицателно въздействие върху ландшафта.<br><br>Очаква се положителен ефект в резултат на подобряване на използваните технологии, рефлектиращи визуално в локалния ландшафт.  |
| <b>Материални активи</b>  | Не се предвижда строителна дейност, но подобряването на експлоатацията и подобряването на услугата има потенциал за положително въздействие по отношение на МА с подобряване на инфраструктурата и базата на КТ, чрез които ще се намали |



| <b>ГРУПА МЕРКИ 2 Мерки, обхващащи експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата</b> |   |
|---|---|
| <b>Компонент/Фактор на околната среда</b>   | <b>Въздействие</b>  |
|   | риска от инциденти и ще се повиши безопасността   |
| <b>Културно-историческо наследство</b>  | Няма отношение към НКЦ  |
| <b>Вредни физични фактори</b>   | <p>На етап оценяване на мерките към Националния план може да се твърди, че ще има положително въздействие върху акустичната среда на селищата.</p> <p>Експлоатацията на блок-влакове на територията на страната и въвеждането на стимули за преминаване от автомобилен към жп товарен транспорт ще спомогне за намаляване на шумовото натоварване в големите градове от автомобилния транспорт.</p> <p>Възможно е да има увеличаване на шумовото натоварване от жп транспорта в следствие увеличаване на трафика по основните жп трасета, но то ще е по-незначително в сравнение с намаления автомобилен товарен транспорт.</p> |
| <b>Отпадъци</b>   | Не се предвижда строителна дейност, но има потенциал за въздействие върху генерираните отпадъчни потоци и оптимизация на тяхното управление.  |
| <b>Опасни химични вещества и риск от големи аварии</b>                                  | Подобряването на експлоатационните условия е с косвен положителен ефект по отношение на опасните химични вещества и смеси, когато такива са обект на превозите.   |



**ГРУПА МЕРКИ 2 Мерки, обхващащи експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата**

| Компонент/Фактор на околната среда   | Въздействие  |
|--|--|
| <p><b>Население</b><br/><b>Човешко здраве</b><br/><b>Риск от инциденти</b></p>   | <p>Мерките от групата като цяло са свързани с подобряване на експлоатационните параметри на комбинирания транспорт, в т.ч. въвеждане на информационни системи, които ще повишат безопасността на превозите и ще ограничат риска от злополуки и неблагоприятни въздействия върху здравето на работещите на обектите. Въздействието е косвено и положително.</p> |
| <p><b>Обобщение за въздействието, прогноза за кумулативно въздействие:</b></p> <p>Потенциални положителни, в т.ч. положителни кумулативни въздействия (при изпълнение на всички мерки от групата ефектът ще е най-положителен кумулиращо/с натрупване/ тъй като ще се подобрят комплексно условия на експлоатация, свързани с КТ) върху: климат, КАВ, Отпадъци и МА, земи и почви, ландшафт, опасните химични вещества и смеси, вредни физични фактори, население и човешко здраве. Не се очакват отрицателни въздействия върху останалите компоненти и фактори на околната среда.</p> |  |

**ГРУПА МЕРКИ 3 Мерки, обхващащи подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите**

| Компонент/Фактор на околната среда  | Въздействие   |
|---|---|
| <p><b>Климат,</b><br/><b>Изменение на климата,</b><br/><b>Адаптация към изменящия се климат</b></p> | <p>Изграждането/модернизацията на интермодални терминали, подобряването на жп инфраструктурата и минаване от автомобилен товарен транспорт към комбиниран, ще спомогне за изпълнението на целта за намаляване на емисиите на парникови газове с най-малко 40% до 2030 г. (в сравнение с базовата 1990 г.)</p> |





| <b>ГРУПА МЕРКИ 3 Мерки, обхващащи подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите</b>         |   |
|--|---|
| <b>Компонент/Фактор на околната среда</b>  | <b>Въздействие</b>  |
| <b>Качество на атмосферния въздух</b>  | Изцяло положително въздействие върху КАВ. Реализацията на подобни планове ще окаже най-значимо въздействие върху показателя азотни оксиди, които са проблемен замърсител за РОУКАВ Столична и РОУКАВ Пловдив. Очаква се и принос към намаляване на замърсяването на въздуха с ФПЧ <sub>10</sub> , ФПЧ <sub>2.5</sub> , но предвид, че основния принос към наднормените стойности на прах в атмосферния въздух е сектор „Битово отопление“, то ефекта от прилагането на Плана ще е с по-слабо отражение върху КАВ. |
| <b>Повърхностни води</b><br><b>Подземни води</b><br><b>Зони за защита на водите</b><br><b>Риск от наводнения</b> | Като цяло очакваното въздействие е незначително. Очаква се то да се наблюдава основно по време на строителство и да се изразява в хидроморфологични въздействиякогато дейностите са в близост или засягат повърхностни водни тела. Не се прогнозира отрицателни въздействия върху подземните води и риска от наводнения.  |
| <b>Земни недра</b>   | Мерките включват и строителните дейности, които оказват пряко и необратимо въздействие върху земните недра в обхвата на новото строителство. При спазване на препоръките в инженерно-геоложките доклади, които се извършавт за всеки инвестиционен проект, въздействията се свеждат до незначителни и допустими.  |



| <b>ГРУПА МЕРКИ 3 Мерки, обхващащи подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите</b> |  |
|--|--|
| <b>Компонент/Фактор на околната среда</b>  | <b>Въздействие</b>   |
| <b>Почви</b><br><b>Земеползване</b>  | <p>Мерките предвиждат строителни и ремонтни дейности, вкл. по изграждане по нов терен. Възможност за негативно въздействие - допълнително отчуждаване на плодородни земи, запечатване, риск от непредвидени инциденти със замърсяване на граничните земи и почви с нефтопродукти, провокиране на ерозионни процеси.</p> <p>Необходимост от спазване на препоръките, съгласно мерките от съгласувателните процедури за всеки отделен проект, отрицателното въздействие ще бъде ограничено до незначително и допустимо</p> |
| <b>Растителност</b>  | <p>Пряко унищожаване/ фрагментация на консервационно значими местообитания (при наличие на такива в местата на изграждане), както и свързаното с това унищожаване на индивиди от консервационно значими растителни видове</p>  |
| <b>Животински свят</b>   | <p>Пряко унищожаване/ фрагментация на местообитания на консервационно значими видове (при наличие на такива в местата на изграждане), както и свързаните с това косвени въздействия - бариерен ефект, безпокойство, унищожаване на индивиди от тези видове</p>   |
| <b>Защитени зони</b><br><b>Защитени територии</b>  | <p>Пряко унищожаване/ фрагментация на растителни местообитания и</p>   |



| <b>ГРУПА МЕРКИ 3 Мерки, обхващащи подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите</b> |   |
|--|---|
| <b>Компонент/Фактор на околната среда</b>  | <b>Въздействие</b>  |
|  | местообитания на видове, предмет на опазване в ЗЗ/ЗТ (при наличие на такива в местата на изграждане), както и свързаните с това косвени въздействия - бариерен ефект, безпокойство, унищожаване на индивиди от тези видове  |
| <b>Ландшафт</b>  | Мерките предвиждат строителни и ремонтни дейности, вкл. по изграждане по нов терен. Съществува потенциал за промяна във визуалността на локалния ландшафт.  |
| <b>Материални активи</b>   | Включват се мерки свързани със строителство и оборудване. Има потенциал за положителни въздействия върху МА с тяхното обновяване и модернизация, което оказва и косвено положително въздействие върху безопасността, сигурността на съоръжения и инфраструктура, а от тук и намаляване на рисковете за околната среда и човешкото здраве. |
| <b>Културно-историческо наследство</b>   | Има потенциал за оказване на негативно въздействие върху НКЦ при неспазване на ЗКН и ЗУТ и мерките постановени от нормативните актове.  |
| <b>Вредни физични фактори</b>  | На етап оценяване на мерките към Националния план може да се твърди, че ще има положително въздействие върху акустичната среда на селищата. Реализацията на Мярка 3 ще повиши конкурентността и атрактивността на   |



**ГРУПА МЕРКИ 3 Мерки, обхващащи подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите**

| Компонент/Фактор на околната среда | Въздействие  |
|------------------------------------|--|
|                                    | <p>алтернативния жп товарен транспорт. Преминаването от автомобилен към ЖП товарен транспорт ще доведе до намаляване на шумовото натоварване в големите градове от автомобилния транспорт. На етап оценяване на мерките към Националния план може да се твърди, че ще има положително въздействие върху акустичната среда на селищата.</p> <p>Реализацията на Мярка 3 ще повиши конкурентността и атрактивността на алтернативния жп товарен транспорт. Преминаването от автомобилен към ЖП товарен транспорт ще доведе до намаляване на шумовото натоварване в големите градове от автомобилния транспорт.</p> <p>Възможно е да има увеличаване на шумовото натоварване в следствие увеличеният трафик по основните жп трасета и в районите на интермодалните терминали и логистични центрове, но то ще е по-незначително като въздействие в сравнение с положителното въздействие от намаления автомобилен товарен транспорт. В тази връзка, на етап одобряване реализацията на конкретни инвестиционни предложения за изграждане на нови инфраструктурни обекти ще може да се направят по-точни анализи и прогнози за евентуални негативни въздействия върху акустичната среда на селищата.</p> |



| <b>ГРУПА МЕРКИ 3 Мерки, обхващащи подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите</b> |   |
|--|---|
| <b>Компонент/Фактор на околната среда</b>  | <b>Въздействие</b>  |
| <b>Отпадъци</b>  | При строителството ще се генерират специфични отпадъчни потоци, което е краткотраен процес, но в периода на експлоатация при управлението на отпадъците има потенциал за по-адекватни и оптимални решения – рециклиране ,повторна употреба и др.  |
| <b>Опасни химични вещества и риск от големи аварии</b>   | При реализиране на мерките от тази група следва да се съобразят отстоянията до съществуващи предприятия/съоръжения с нисък/висок потенциал от възникване на голяма авария.  |
| <b>Население<br/>Човешко здраве<br/>Риск от инциденти</b>  | Въздействието на ниво „група мерки“ се очаква да бъде положително, тъй като мерките като цяло ще доведат до пренасочване превоза на товари от автомобилен към железопътен (основно) и воден, което ще доведе до: <ul style="list-style-type: none"> <li>- намаляване на автомобилния трафик, и особено на тежкотоварния трафик през населени места – като вторичен резултат това ще се отрази на намаляване на шума;</li> <li>- подобрена пътна безопасност и ограничаване на риска от транспортни злополуки;</li> <li>- ограничаване на емисиите на вредни вещества, в т.ч. парникови газове, поради намаления автомобилен трафик</li> </ul> |
| <b>Обобщение за въздействието, прогноза за кумулативно въздействие:</b>                                  |   |



**ГРУПА МЕРКИ 3 Мерки, обхващащи подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите**

| Компонент/Фактор на околната среда  | Въздействие |
|---|-------------|
| <p>Като цяло, на ниво „група мерки“ въздействието ще е положително, в т.ч. кумулативно, за повечето компоненти и фактори на средата, свързано с предимствата на КТ (по-ниски емисии на вредни вещества, повишена пътна безопасност, ограничаване на шума, поради намаляване на автомобилните превози, намалена употреба на конвенционални горива в транспорта) пред самостоятелното използване на автомобилен транспорт за превози на товари.</p> <p>Вероятни отрицателни въздействия се очакват основно в периода на строителство за мерките, предвиждащи строителство, но са вероятни и за периода на експлоатация, в зависимост от местоположението и параметрите на конкретните проекти. Затова за всички инфраструктурни мерки от групата е необходимо отчитане и съобразяване на базовото състояние на средата в района на реализация на инфраструктурните проекти, произтичащи от мерките (напр. близост до зони и обекти, подлежащи на здравна защита, състояние на КАВ в района, акустична характеристика на района, наличие на значими за биоразнообразието територии, наличие на зони за защита на водите и др.). При несъобразяване на базовото състояние и наличието на чувствителни територии при реализацията на проектите, е възможно включително и отрицателно кумулативно въздействие върху компонентите и факторите на средата, в т.ч. върху населението и човешкото здраве.</p> |             |

### 6.1.2 Оценка на ниво „мерки“

Оценката е извършена по следния начин:

- *Оценка на въздействията на всяка мярка върху околната среда и човешкото здраве, в т.ч. определяне на вида (преки, косвени, вторични, едновременни, обратими, необратими, краткосрочни, дългосрочни, постоянни, временни, положителни, отрицателни, кумулативни), и значимостта на въздействията в отделна таблица (\*в някои от таблиците са разгледани повече от една мерки, когато мерките са еднотипни и водят до идентични въздействия) – в т.ч. е оценено въздействието на предложенията, описани след всяка група мерки в т.1.2 на ДЕО;*



- Ползвана е следната легенда за оценка на значимостта на въздействията:

| Оценка | Въздействие   |
|--------|---|
| ++     | Значително положително  |
| +      | Незначително положително  |
| 0      | Неутрално. Без промяна спрямо съществуващото положение  |
| -      | Незначително отрицателно  |
| --     | Значително отрицателно  |
| ?      | Неизвестно (въздействие, което на настоящото ниво на подробност на предвижданията на НПКТРБ – 2030 г не може да бъде оценено – липсват данни, подробност и др.) |

- Въз основа на оценката на мерките, за част от тях, след оценката, под съответната таблица, са дадени „предложения“ от експертите, изготвили ДЕО, като тези предложения са включени и като мерки в т.7 на ДЕО.



| <b>Мярка 1.1 Сформиране на Координиращ орган/Консултативен съвет за развитие на комбинирания транспорт към Министерсва на транспорта, информационните технологии и съобщенията</b> |  |                                   |
|--|--|-----------------------------------|
| <b>Компонент/Фактор на околната среда</b>  | <b>Описание на въздействието</b>   | <b>Значимост на въздействието</b> |
| <b>Всички компоненти и фактори на околната среда</b>   | <p>Мярката не определя рамка за развитие на инвестиционни предложения, съответно не свързана с пряко въздействие върху компоненти и фактори на околната среда. Очакват се косвени, кумулативни, положителни дългосрочни въздействия върху околната среда и човешкото здраве в резултат на работата на предвидения Координиращ орган, свързани с осигуряване на:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- координиране на политиката за развитие на КТ;</li> <li>- мониторинг на прилагането на плана, в т.ч. относно въздействието върху околната среда и човешкото здраве;</li> <li>- подобряване на нормативната уредба;</li> <li>- оптимизиране и рационализиране на процедурите за обработка на товари;</li> <li>- готовност за действия при кризисни ситуации.</li> </ul> | +                                 |

**Предложение към Мярка 1.1:** В състава на Координиращия орган/Консултативния съвет да участва и представител на Министерство на околната среда и водите, с оглед съобразяване на законодателството, политиките и целите по опазване на околната среда при изпълнение на задачите му.





| <b>Мярка 1.2 Повишаване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в области, касаещи развитие на комбинирания транспорт</b> |  |                                   |
|--|--|-----------------------------------|
| <b>Компонент/Фактор на околната среда</b>  | <b>Описание на въздействието</b>   | <b>Значимост на въздействието</b> |
| <b>Всички компоненти и фактори на околната среда</b>   | Мярката не определя рамка за развитие на инвестиционни предложения, съответно не свързана с пряко въздействие върху компоненти и фактори на околната среда. Повишаването на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в области, касаещи развитие на комбинирания транспорт, аналогично на мярка 1.1. се очаква да има косвено положително въздействие върху околната среда и човешкото здраве, благодарение на повишените знания за КТ, в т.ч. за въздействието му върху околната среда и изискванията на нормативната уредба за опазване на околната среда и човешкото здраве. | +                                 |

**Предложение към Мярка 1.2:** В обхвата на обученията да се включат и теми, свързани с относимото законодателството по опазване на околната среда за развитието на комбинирания транспорт, с оглед повишаване на административния капацитет на заинтересованите органи за съобразяване и спазване на екологичното законодателство.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| <b>Мярка 1.3 Подобряване на нормативната уредба в Република България в областта на комбинирания транспорт</b> |  |                                   |
|---|--|-----------------------------------|
| <b>Компонент/Фактор на околната среда</b>   | <b>Описание на въздействието</b>   | <b>Значимост на въздействието</b> |
| <b>Всички компоненти и фактори на околната среда</b>  | Мярката не определя рамка за развитие на инвестиционни предложения, съответно не свързана с пряко въздействие върху компоненти и фактори на околната среда. Подобряването на нормативната уредба, подобно на предходните две мерки, ще има косвено положително въздействие върху околната среда и човешкото здраве, тъй като развитието на КТ като цяло е по-щадящо и с по-положително въздействие за околната среда, населението и човешкото здраве, в сравнение с начина, по който се осъществяват превозите на товари към момента – предимно с автомобилен транспорт. | +                                 |

**Препоръка за група мерки 1, включена в проекта на НПКТРБ-2030 г.:**

**Да се преразгледат и при необходимост да се актуализират всички двустранни споразумения за гранични преходи между Република България и съседните страни**

| <b>Компонент/Фактор на околната среда</b>            | <b>Описание на въздействието</b>   | <b>Значимост на въздействието</b> |
|--|--|-----------------------------------|
| <b>Всички компоненти и фактори на околната среда</b> | Мярката не определя рамка за развитие на инвестиционни предложения, съответно не свързана с пряко въздействие върху компоненти и фактори на околната среда. Въздействието е аналогично на въздействието на мярка 1.3, оценена по-горе. | +                                 |



| <b>Мярка 2.1 Извършване на проучвания за изследване на международни релации за комбиниран транспорт</b> |  |                                   |
|---|--|-----------------------------------|
| <b>Компонент/Фактор на околната среда</b>   | <b>Описание на въздействието</b>   | <b>Значимост на въздействието</b> |
| <b>Всички компоненти и фактори на околната среда</b>  | <p>Мярката включва единствено дейности по изследване, съответно не представлява инвестиционна/инфраструктурна мярка, и не оказва пряко въздействие върху околната среда и човешкото здраве.</p> <p>Като цяло резултатите от мярката ще имат косвено положително въздействие върху околната среда и човешкото здраве, тъй като събраната въз основа на изследванията актуална информация ще позволи съобразяване на всички аспекти, в т.ч. екологични, от значение за развитие на международните релации за КТ.</p> | +                                 |

**Предложение към мярка 2.1:** Предвид, че един от очакваните резултати от изпълнението на мярката е идентифицирането на стратегически инвестиционни проекти по протежение на международни релации за развитие на КТ: България – държави членки на ЕС; България – Русия; Европа – Каспийски регион; Европа – Близък Изток и др., при изследванията следва да бъдат съобразени и изискванията за опазване на околната среда и човешкото здраве, т.е. идентифицирането на проектите да се извършва при съобразяване и на критерии за опазване на околната среда и човешкото здраве.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| <b>Мярка 2.2 Интегриране на информационни системи за обработка на товари, комуникационни технологии и интелигентни транспортни системи</b> |   |                                   |
|--|---|-----------------------------------|
| <b>Компонент/Фактор на околната среда</b>  | <b>Описание на въздействието</b>  | <b>Значимост на въздействието</b> |
| <b>Всички компоненти и фактори на околната среда</b>   | <p>Мярката е без инвестиционен характер, не определя рамка за развитие на инвестиционни предложения, съответно не се очаква пряко въздействие върху околната среда и здравето на хората.</p> <p>Очаква се косвено положително, кумулативно, дългорочно въздействие, тъй като интегрирането на информационни системи ще доведе до:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- повишаване безопасността на превозите и ограничаване на риска от инциденти;</li><li>- подобро управление на трафика (свързано с по-ниски емисии, съкратено време за транспорт);</li><li>- съкращаване на времето за реагиране и ефективността на действията при кризисни и аварийни ситуации;</li><li>- повишаване привлекателността на услугите на КТ, чрез създаване на условия за улесняване на потребителите чрез дигитализацията и обработването на документите.</li></ul> | +                                 |



**Мярка 2.3 Разработване на схема за осигуряване на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици**

| Компонент/Фактор на околната среда                   | Описание на въздействието  | Значимост на въздействието |
|--|--|----------------------------|
| <b>Всички компоненти и фактори на околната среда</b> | Мярката не определя рамка за развитие на инвестиционни предложения, съответно не се очаква пряко въздействие върху околната среда и здравето на хората. От мярката се очаква изцяло положително въздействие, с дългосрочен и кумулативен характер, предвид че в резултат ще бъде подобро състоянието на подвижния състав и транспортните единици, както и процесите по претоварване, което ще е с по-благоприятно въздействие върху околната среда и здравето на хората в сравнение с текущото към момента (от гледна точка на безопасност, намаляване на риска от аварии, понижени нива на шум, ограничаване на разпрашаването при претоварване). | +                          |

**Предложение към мярка 2.3:** В процеса на разработване на схемата за осигуряване на интермодални транспортни единици, подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици и оборудване за претоварване при извършване на комбиниран транспорт следва са се интегрират и относими изисквания за опазване на околната среда, приложими за подвижния състав, транспортните единици и процесите по претоварване.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| <b>Мярка 2.4 Доставка на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици</b>            |   |                                   |
|---|---|-----------------------------------|
| <b>Компонент/Фактор на околната среда</b>   | <b>Описание на въздействието</b>  | <b>Значимост на въздействието</b> |
| <b>Всички компоненти и фактори на околната среда</b>  | Мярката не определя рамка за развитие на инвестиционни предложения, съответно не се очаква пряко въздействие върху околната среда и здравето на хората.<br>От мярката, аналогично на мярка 2.3 се очаква изцяло положително въздействие, с дългосрочен и кумулативен характер, предвид че в резултат ще бъде подобро състоянието на подвижния състав и транспортните единици, което ще е с благоприятно въздействие върху околната среда и здравето на хората в сравнение с текущото към момента (от гледна точка на безопасност, намаляване на риска от аварии, понижени нива на шум). | +                                 |
| <b>Мярка 2.5 Проучвания за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София</b> |   |                                   |
| <b>Компонент/Фактор на околната среда</b>   | <b>Описание на въздействието</b>  | <b>Значимост на въздействието</b> |
| <b>Всички компоненти и фактори на околната среда</b>  | Аналогично на въздействието в резултат на предходните две мерки, въвеждането в експлоатация на блок-влакове по посочените направления не представлява инвестиционно предложение и е без пряко въздействие върху околната среда.<br>Реализирането на мярката ще има косвен положителен ефект, в т.ч. дългосрочен и кумулативен, свързан с повишаване привлекателността и ефективността на КТ, и предпочитането му за извършване на превози в сравнение с автомобилните превози   | +                                 |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| <b>Мярка 2.5 Проучвания за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София</b> |  |                                   |
|---|--|-----------------------------------|
| <b>Компонент/Фактор на околната среда</b>   | <b>Описание на въздействието</b>   | <b>Значимост на въздействието</b> |
|   | по посочените направления. От своя страна това ще има като вторичен ефект намаляване на трафика на автомобилните превози на товари по тези направления, свързано с намаляване на емисиите на вредни вещества, в т.ч. парникови газове, от автомобилите (използването на блок-влакове за сметка на автомобилния товарен транспорт ще намали изпускането на азотни оксиди от сектора „Транспорт“, който е с най-голям принос към влошаването на КАВ по този показател в РОУКАВ Столична и РОУКАВ Пловдив.); ограничаване на шума в населените места по тези направления, през които към момента преминава товарен автомобилен трафик; подобряване на трафика, повишаване безопасността и ограничаване на риска от транспортни злополуки по пътищата. |                                   |

| <b>Мярка 2.6 Осигуряване на финансова подкрепа за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна – Горна Оряховица – София и Бургас – Пловдив – София</b> |                                  |                                   |
|--|----------------------------------|-----------------------------------|
| <b>Компонент/Фактор на околната среда</b>  | <b>Описание на въздействието</b> | <b>Значимост на въздействието</b> |
| <b>Всички компоненти и фактори на околната среда</b>   | Аналогично на мярка 2.5.         | +                                 |



**Мярка 2.7 Частично компенсирание на разходите по претоварване при ползване на комбиниран транспорт**

| Компонент/Фактор на околната среда            | Описание на въздействието  | Значимост на въздействието |
|---|--|----------------------------|
| Всички компоненти и фактори на околната среда | Мярката не определя рамка за развитие на инвестиционни предложения, съответно не се очаква пряко въздействие върху околната среда и здравето на хората.<br>Като пряк ефект от мярката се очаква повишаване на конкурентоспособността на комбинираните превози и повишаване на дела на комбинираните превози, което ще има аналогично косвено, положително, кумулативно и дългосрочно въздействие като при мярка 2.5. | +                          |

**Препоръки за група мерки 2, включена в проекта на НПКТРБ-2030 г.:**

- да се преразгледа политиката на Република България за облагане с акциз на горивото за вътрешно водно плаване;
- да се задължат собствениците/концесионерите/операторите на железопътно-автомобилни терминали да публикуват разписанията на блок-влаковете, както и ценовите листи

| Компонент/Фактор на околната среда            | Описание на въздействието   | Значимост на въздействието |
|---|---|----------------------------|
| Всички компоненти и фактори на околната среда | Предложението не определя рамка за развитие на инвестиционни предложения, съответно не свързана с пряко въздействие върху компоненти и фактори на околната среда.<br><b>Първата препоръка</b> е като цяло с положително въздействие върху околната среда, тъй като ще доведе до увеличаване на дела на водния транспорт, за сметка на автомобилния при превозите на товари, който е с по-благоприятно въздействие | +                          |





**Препоръки за група мерки 2, включена в проекта на НПКТРБ-2030 г.:**

- да се преразгледа политиката на Република България за облагане с акциз на горивото за вътрешно водно плаване;
- да се задължат собствениците/концесионерите/операторите на железопътно-автомобилни терминали да публикуват разписанията на блок-влаковете, както и ценовите листи

| Компонент/Фактор на околната среда | Описание на въздействието  | Значимост на въздействието |
|------------------------------------|--|----------------------------|
|                                    | <p>върху околната среда и човешкото здраве (товароносимостта на плавателните съдове е значително по-голяма от тази на товарните автомобилни превозни средства, благодарение на което ще се редуцира броят превози за единица товар, при водния транспорт няма вторичен унос на прах от движението на тежкотоварните автомобили по пътищата и превозите не минават през населени места). При изпълнение на мярката е препоръчително да се анализира възможността облекченията да се прилагат за горива, които са с по-ниски емисии на парникови газове и съдържание на сяра.</p> <p><b>Втората препоръка</b> е без въздействие по отношение на околната среда и човешкото здраве.</p> | 0                          |

**Предложение към Препоръка за преразглеждане политиката на Република България за облагане с акциз на горивото за вътрешно водно плаване:** Извършване на анализи относно възможността за допускане на облекчения/частично или пълно отпадане на облагането с акциз да е обвързана с изисквания и критерии за използването на биогорива, с оглед ограничаване на емисиите на парникови газове от водния товарен транспорт, както и за горива с ниско съдържание на сяра – съгласно изискванията на Директива 2012/33/ЕС за изменение на Директива 1999/32/ЕО на Съвета по отношение на съдържанието на сяра в корабните горива.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

**Мярка 3.1 Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в района на град София**

**Мярка 3.3 Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в Северна България**

**Мярка 3.5. Прединвестиционно проучване за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България**

**Мярка 3.7 Прединвестиционно проучване за изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България**

**Мярка 3.10 Проучване на възможностите за изграждане на интермодален терминал в района на град Видин**

| Компонент/Фактор на околната среда   | Описание на въздействието   | Значимост на въздействието |
|--|---|----------------------------|
| <b>Климат, Изменение на климата, Адаптация към изменящия се климат</b>                         | Не се предвижда строителство и експлоатация, а само дейности, свързани с прединвестиционното проучване, които са без въздействие върху околната среда.  | 0                          |
| <b>Качество на атмосферния въздух</b>  | Не се предвижда строителство и експлоатация на този етап, но се очаква косвен положителен ефект изразяващ се в събиране на информация от възможно най-ранния етап на инвестиционно планиране относно КАВ в района на предвиденото за изграждане съоръжение и съобразяване на местоположението и параметрите на интермодалния терминал със състоянието на въздуха.   | +                          |
| <b>Повърхностни води<br/>Подземни води<br/>Зони за защита на водите<br/>Риск от наводнения</b> | Провеждането на прединвестиционното проучване, заедно с изготвянето на идейния проект ще доведе до косвен положителен ефект, тъй като се стартират съгласувателни процедури на различно ниво, обвързани със ЗВ, изготвяне на хидро-геоложки и хидроложки доклади доклади на база съответните проучвания, които на по-късен етап да осигурят запазване качеството на водите и мерки срещу риска от наводнения; | +                          |



*Мярка 3.1 Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в района на град София*

*Мярка 3.3 Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в Северна България*

*Мярка 3.5. Прединвестиционно проучване за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България*

*Мярка 3.7 Прединвестиционно проучване за изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България*

*Мярка 3.10 Проучване на възможностите за изграждане на интермодален терминал в района на град Видин*

| Компонент/Фактор на околната среда | Описание на въздействието  | Значимост на въздействието |
|------------------------------------|--|----------------------------|
| <b>Земни недра</b>                 | Провеждането на прединвестиционно проучване и изготвяне на идеен проект имат косвен положителен ефект, който се изразява в информираност относно геоложката обстановка, която влияе върху проектирането, строителството и експлоатацията на инженерните съоръжения   | +                          |
| <b>Почви<br/>Земеползване</b>      | Провеждането на прединвестиционно проучване и изготвяне на идеен проект има косвен, положителен ефект, който се изразява в информираност относно земите и почвите, които на по-късен етап ще сведат евентуално до промяна предназначението на земята, ОВОС и обществени обсъждания.  | +                          |
| <b>Растителност</b>                | В рамките на прединвестиционното проучване следва да се извършат анализи относно възможността за пряко унищожаване/фрагментация на <b>консервационно значими местообитания</b> (при наличие на такива в местата на изграждане), както и свързаното с това унищожаване на индивиди от консервационно значими растителни видове, което ще е с косвено положително въздействие за биоразнообразието в района, определен за изграждане на интермодалния терминал, тъй като на възможно най-ранен етап ще се вземат | +                          |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

**Мярка 3.1** *Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в района на град София*

**Мярка 3.3** *Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в Северна България*

**Мярка 3.5.** *Прединвестиционно проучване за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България*

**Мярка 3.7** *Прединвестиционно проучване за изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България*

**Мярка 3.10** *Проучване на възможностите за изграждане на интермодален терминал в района на град Видин*

| Компонент/Фактор на околната среда                | Описание на въздействието  | Значимост на въздействието |
|---|--|----------------------------|
|   | предвид възможните неблагоприятни въздействия върху биоразнообразието и ще се разгледат, при необходимост, по-благоприятни алтернативи.  |                            |
| <b>Животински свят</b>                            | В рамките на прединвестиционното проучване следва да се извършат анализи относно възможността за пряко унищожаване/ фрагментация на местообитания на <b>консервационно значими видове</b> (при наличие на такива в местата на изграждане), както и свързаните с това косвени въздействия - бариерен ефект, безпокойство, унищожаване на индивиди от тези видове, което ще е с косвено положително въздействие за биоразнообразието в района, определен за изграждане на интермодалния терминал, тъй като на възможно най-ранен етап ще се вземат предвид възможните неблагоприятни въздействия върху биоразнообразието и ще се разгледат, при необходимост, по-благоприятни алтернативи. | +                          |
| <b>Защитени зони</b><br><b>Защитени територии</b> | В рамките на прединвестиционното проучване следва да се извършат анализи относно възможността за пряко унищожаване/ фрагментация на <b>растителни местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване в ЗЗ/ЗТ</b> (при наличие на такива в местата на изграждане), както и свързаните с това косвени  | +                          |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| Компонент/Фактор на околната среда | Описание на въздействието   | Значимост на въздействието |
|------------------------------------|---|----------------------------|
|                                    | въздействия - бариерен ефект, безпокойство, унищожаване на индивиди от тези видове, което ще е с косвено положително въздействие за биоразнообразието в района, определен за изграждане на интермодалния терминал, тъй като на възможно най-ранен етап ще се вземат предвид възможните неблагоприятни въздействия върху биоразнообразието и ще се разгледат, при необходимост, по-благоприятни алтернативи. |                            |
| <b>Ландшафт</b>                    | Провеждането на прединвестиционно проучване и изготвяне на идеен проект имат косвен положителен ефект върху опазване на локалния ландшафт. Със заложените рекултивационни мероприятия и ландшафтно оформяне с растителност, обектите ще се впишат в околния локален ландшафт с минимални визуални промени.  | +                          |
| <b>Материални активи</b>           | Не се предвижда строителство и експлоатация, но самото инвестиционно проучване за изграждане на терминал е с косвено дълготрайно положително въздействие върху материалните активи, поради последващо изграждане на материална база и решение на съществуващи проблеми с КТ, липса на база, инфраструктура и логистика на ИМТ.  | +                          |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

**Мярка 3.1 Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в района на град София**

**Мярка 3.3 Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в Северна България**

**Мярка 3.5. Прединвестиционно проучване за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България**

**Мярка 3.7 Прединвестиционно проучване за изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България**

**Мярка 3.10 Проучване на възможностите за изграждане на интермодален терминал в района на град Видин**

| Компонент/Фактор на околната среда                     | Описание на въздействието   | Значимост на въздействието |
|--|---|----------------------------|
| <b>Културно-историческо наследство</b>                 | Още на фазата на проучването е необходимо да започват съгласувателни процедури и консултации, вкл. с НИНКН, което води до косвен и дългосрочен положителен ефект, поради възможността за ранно установяване на проблемни зони, където биха могли да бъдат засегнати археологически обекти. Идентифициране на НКЦ, както и предварителни проучвания са гаранция за опазване на културно-историческите обекти, вкл. за разкриването на неидентифицирани такива. | +                          |
| <b>Вредни физични фактори</b>                          | Не се предвижда строителство и експлоатация на този етап, но се очаква косвен положителен ефект изразяващ се в събиране на информация от възможно най-ранния етап на инвестиционно планиране относно акустичното натоварване в района на предвиденото за изграждане съоръжение и съобразяване на местоположението и параметрите на интермодалния терминал с нивата на шума.   | +                          |
| <b>Отпадъци</b>  | Няма въздействие върху отпадъците   | 0                          |
| <b>Опасни химични вещества и риск от големи аварии</b> | Въздействието е косвено положително по отношение на ринска от големи аварии, тъй като в рамките на тази дейност ще се проучи наличието на съществуващи/планирани предприятия/съоръжения с нисък или висок рисков  | +                          |



**Мярка 3.1** *Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в района на град София*

**Мярка 3.3** *Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в Северна България*

**Мярка 3.5.** *Прединвестиционно проучване за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България*

**Мярка 3.7** *Прединвестиционно проучване за изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България*

**Мярка 3.10** *Проучване на възможностите за изграждане на интермодален терминал в района на град Видин*

| Компонент/Фактор на околната среда  | Описание на въздействието  | Значимост на въздействието |
|---|--|----------------------------|
|   | потенциал от възникване на голяма авария, с оглед спазване на неолходимите отстояния от такива съоръжения/предприятия.   |                            |
| <b>Население</b><br><b>Човешко здраве</b><br><b>Риск от инциденти</b>   | Въздействието е косвено положително по отношение на населението и човешкото здраве, тъй като в рамките на дейностите изборът на местоположение на интермодалния терминал ще се съобрази с наличието на зони и обекти, подлежащи на здравна защита, евентуалното въздействие върху тях, и съответно, при необходимост, ще се разгледат алтернативи за местоположение и параметри на терминала, така че да не се създава риск за населението и човешкото здраве. | +                          |
| <p><b>Обобщение за въздействието:</b></p> <p>Мерките са с неутрално до косвено положително въздействие.</p> <p>Мерките включва прединвестиционни проучвания и провеждане на изискващите се процедури по реда на глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР. По този начин ще се гарантира опазването на околната среда и човешкото здраве при последващо реализиране на интермодалния терминал.</p> |  |                            |



| <p><b>Мярка 3.2. Изграждане на интермодален терминал в района на град София</b><br/> <b>Мярка 3.4 Изграждане на интермодален терминал в Северна България</b><br/> <b>Мярка 3.6 Модернизация/Развитие на съществуващи терминали в Република България</b><br/> <b>Мярка 3.8 Изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България</b><br/> <b>Мярка 3.9. Подобряване на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове</b></p> |  |                            |
|---|--|----------------------------|
| Компонент/Фактор на околната среда  | Описание на въздействието по време на строителството (С) и експлоатацията (Е)  | Значимост на въздействието |
| Климат,<br>Изменение на климата,<br>Адаптация към изменящия се климат   | С: не се очаква<br>Е: не се очаква   | С: 0<br>Е: 0               |
| Качество на атмосферния въздух  | С: В периода на строителството ще се извършват различни по вид дейности, в резултат на което ще се образуват неорганизиран емисии на прах в атмосферния въздух. Емисиите през този период ще бъдат преки, обратими, краткотрайни и локализиращи в работните участъци, като няма да се окаже въздействие върху цялостното състояние на атмосферния въздух.<br>Е: Експлоатацията на нов интермодален терминал/модернизиран терминал/логистични центрове/товарни селища/подобряване довеждаща железопътна инфраструктура ще повиши атрактивността на железопътния транспорт. Очаква се косвено да има положителен ефект изразяващ се в намаляване на автомобилния транспорт за сметка на жп транспорта, | С: -<br>Е: +               |





| <p><b>Мярка 3.2. Изграждане на интермодален терминал в района на град София</b><br/> <b>Мярка 3.4 Изграждане на интермодален терминал в Северна България</b><br/> <b>Мярка 3.6 Модернизация/Развитие на съществуващи терминали в Република България</b><br/> <b>Мярка 3.8 Изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България</b><br/> <b>Мярка 3.9. Подобряване на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове</b></p> |   |   |
|---|---|---|
| Компонент/Фактор на околната среда  | Описание на въздействието по време на строителството (С) и експлоатацията (Е)   | Значимост на въздействието                  |
|   | съответно намаляване на емисиите на азотни оксиди (които са проблемен показател за КАВ в РОУКАВ Столична - мярка 3.2).  |   |
| <p><b>Повърхностни води</b><br/> <b>Подземни води</b><br/> <b>Зони за защита на водите</b><br/> <b>Риск от наводнения</b></p>   | <p><b>С:</b> Строителството може да доведе до преки, временни, краткосрочни отрицателни въздействия, в много ограничен обхват около местата на пресичане на повърхностни водни обекти, ако такива са в близост до довеждащата инфраструктура или площката на интермодален терминал/модернизиран терминал/логистични центрове/товарни селища/. Предварителните процедури по съгласуване с БД ще гарантират прилагане на мерки, които ще ограничат до минимум отрицателните въздействия върху водните тела и РЗПРН</p> <p><b>Е:</b> При експлоатация, предвид на естеството на проекта, най-вероятно е да има неутрално до слабо отрицателно въздействие върху повърхностните води, ако има такива в близост до обекта.</p> | <p><b>С:</b> -/?/0<br/> <b>Е:</b> -/?/0</p> |
| <b>Земни недра</b>  | <b>С:</b> Строителството на довеждащата инфраструктура и в границите на избраната площадка за ИМТ/логистичен център/товарно селище са свързани с изкопни дейности за основи на сгради, съоръжения и   | <p><b>С:</b> -<br/> <b>Е:</b> 0</p>         |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| <p><b>Мярка 3.2. Изграждане на интермодален терминал в района на град София</b><br/> <b>Мярка 3.4 Изграждане на интермодален терминал в Северна България</b><br/> <b>Мярка 3.6 Модернизация/Развитие на съществуващи терминали в Република България</b><br/> <b>Мярка 3.8 Изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България</b><br/> <b>Мярка 3.9. Подобряване на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове</b></p> |  |                                    |
|---|--|------------------------------------|
| Компонент/Фактор на околната среда  | Описание на въздействието по време на строителството (С) и експлоатацията (Е)  | Значимост на въздействието         |
|   | <p>инфраструктура , които оказват еднократно, преки, необратими, постоянни и локални (в основите на сградите и съоръженията), но в малък обхват и степен отрицателни въздействия върху геоложката основа. Прякото въздействие върху земните недра приключва с края на строителните дейности. Поради засягане само на най-горните чести не геоложкия разрез въздействията са с най-голяма вероятност да са слаби и незначителни.</p> <p><b>Е:</b> След приключване на строителството ,за периода на експлоатация не се очакват въздействия върху земните недра.</p> |                                    |
| <p><b>Почви</b><br/><b>Земеползване</b></p>   | <p><b>С:</b> Строителството на транспортната инфраструктура може да доведе до преки, необратими, постоянни, временни, локални, краткосрочни и дългосрочни отрицателни въздействия, в ограничен обхват около строителните терени. Преки, постоянни, локални, и дългосрочни отрицателни са по отношение отчужденията на земя (при необходимост)</p>  | <p><b>С: -</b><br/><b>Е: 0</b></p> |



| <p><b>Мярка 3.2. Изграждане на интермодален терминал в района на град София</b><br/> <b>Мярка 3.4 Изграждане на интермодален терминал в Северна България</b><br/> <b>Мярка 3.6 Модернизация/Развитие на съществуващи терминали в Република България</b><br/> <b>Мярка 3.8 Изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България</b><br/> <b>Мярка 3.9. Подобряване на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове</b></p> |   |  |
|---|---|--|
| Компонент/Фактор на околната среда  | Описание на въздействието по време на строителството (С) и експлоатацията (Е)   | Значимост на въздействието   |
|   | <b>Е:</b> След приключване на строителството, за периода на експлоатация не се очакват въздействия върху земите и почвите с изключение при аварийни ситуации в границите на обекта.   |  |
| <b>Растителност</b>   | <b>С и Е:</b> Пряко унищожаване/ фрагментация на консервационно значими местообитания (при наличие на такива в местата на изграждане), както и свързаното с това унищожаване на индивиди от консервационно значими растителни видове                                  | <b>С и Е: -</b><br>(при съобразяване на местоположението на етап прединвестиционно проучване – Мярка 3.1)<br><b>Е: 0</b> |
| <b>Животински свят</b>  | <b>С и Е:</b> Пряко унищожаване/ фрагментация на местообитания на консервационно значими видове (при наличие на такива в местата на изграждане), както и свързаните с това косвени въздействия - бариерен ефект, безпокойство, унищожаване на индивиди от тези видове | <b>С и Е: -</b><br>(при съобразяване на местоположението   |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| <p><b>Мярка 3.2. Изграждане на интермодален терминал в района на град София</b><br/> <b>Мярка 3.4 Изграждане на интермодален терминал в Северна България</b><br/> <b>Мярка 3.6 Модернизация/Развитие на съществуващи терминали в Република България</b><br/> <b>Мярка 3.8 Изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България</b><br/> <b>Мярка 3.9. Подобряване на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове</b></p> |  |   |
|---|--|---|
| Компонент/Фактор на околната среда  | Описание на въздействието по време на строителството (С) и експлоатацията (Е)  | Значимост на въздействието  |
|   |  | на етап прединвестиционно проучване – Мярка 3.1)  |
| <b>Защитени зони</b><br><b>Защитени територии</b>   | <b>С и Е:</b> Пряко унищожаване/ фрагментация на растителни местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване в ЗЗ/ЗТ (при наличие на такива в местата на изграждане), както и свързаните с това косвени въздействия - бариерен ефект, безпокойство, унищожаване на индивиди от тези видове | <b>С и Е: -</b><br>(при съобразяване на местоположението на етап прединвестиционно проучване – Мярка 3.1) |
| <b>Ландшафт</b>   | <b>С :</b> При формирането на инфраструктурни обекти се променя визуалността в локалния ландшафт. Промяната е субективна - визуално-   | <b>С -</b><br><b>Е +</b>  |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| <p><b>Мярка 3.2. Изграждане на интермодален терминал в района на град София</b><br/> <b>Мярка 3.4 Изграждане на интермодален терминал в Северна България</b><br/> <b>Мярка 3.6 Модернизация/Развитие на съществуващи терминали в Република България</b><br/> <b>Мярка 3.8 Изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България</b><br/> <b>Мярка 3.9. Подобряване на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове</b></p> |   |                            |
|---|---|----------------------------|
| Компонент/Фактор на околната среда  | Описание на въздействието по време на строителството (С) и експлоатацията (Е)   | Значимост на въздействието |
|   | <p>естетическо въздействие върху отделния индивид. Въздействието е пряко, локално, дълготрайно.</p> <p><b>Е:</b> С прилагането на ландшафтно оформяне с растителност обектите се приобщават максимално към околния ландшафт.</p>  |                            |
| <b>Материални активи</b>  | <p><b>С и Е:</b> Изграждането и модернизацията на материалната база - довеждащата инфраструктура (железопътен и автомобилен подход, комунални услуги и др.), инфраструктура в рамките на избраната площадка – коловозно развитие, сгради, офиси, паркинги, складове, товаро-разтоварно и претоварно оборудване и др., води до пряк и косвен положителен и дълготраен ефект върху МА</p> | <p>С +<br/>Е +</p>         |
| <b>Културно-историческо наследство</b>  | <p><b>С:</b> Преди започване на строителството задължително се провежда съгласуване с НИНКН за наличие на археологически обекти в границите или в близост до ИП. Съгласно изискванията на чл.161, ал.1 на ЗКН, строителните работи задължително се предхождат от спасителни теренни археологически проучвания, с които се установява дали няма да бъдат</p>                             | <p>С: -/0<br/>Е: 0</p>     |



| <p><b>Мярка 3.2. Изграждане на интермодален терминал в района на град София</b><br/> <b>Мярка 3.4 Изграждане на интермодален терминал в Северна България</b><br/> <b>Мярка 3.6 Модернизация/Развитие на съществуващи терминали в Република България</b><br/> <b>Мярка 3.8 Изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България</b><br/> <b>Мярка 3.9. Подобряване на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове</b></p> |   |                                       |
|---|---|---------------------------------------|
| Компонент/Фактор на околната среда  | Описание на въздействието по време на строителството (С) и експлоатацията (Е)   | Значимост на въздействието            |
|   | <p>засегнати или нарушени археологически обекти. С теренните издирвания се локализиращ застрашени НКЦ и се осъществяват спасителни разкопки на всички обекти, които ще бъдат засегнати от строителството. То може да започне само след освобождаване на терена от експертите на НАИМ-БАН и разрешение от Министерство на културата.</p> <p>В процеса на строителните дейности се провежда наблюдение от археолози.</p> <p>Пряк отрицателен ефект може да се получи само при неспазване на горе описаните процедури или попадане в процеса на работа на неидентифицирани обекти, което веднага може да се ограничи от наблюдаващия археолог.</p> <p><b>Е:</b> Не се очаква</p> |                                       |
| <b>Вредни физични фактори</b>   | <p><b>С:</b> Характер и вид на въздействието: отрицателно, временно, пряко, дължащо се на: шума, генериран по време на строителните работи.</p> <p>Продължителност на въздействието: краткосрочно. Обхват на въздействието: регионален. Не се очаква кумулативно въздействие.</p>   | <p><b>С:</b> -</p> <p><b>Е:</b> +</p> |



| <p><b>Мярка 3.2. Изграждане на интермодален терминал в района на град София</b><br/> <b>Мярка 3.4 Изграждане на интермодален терминал в Северна България</b><br/> <b>Мярка 3.6 Модернизация/Развитие на съществуващи терминали в Република България</b><br/> <b>Мярка 3.8 Изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България</b><br/> <b>Мярка 3.9. Подобряване на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове</b></p> |  |   |
|---|--|---|
| Компонент/Фактор на околната среда  | Описание на въздействието по време на строителството (С) и експлоатацията (Е)  | Значимост на въздействието                                      |
|   | <p><b>Е:</b> Експлоатацията на нов интермодален терминал ще повиши атрактивността на железопътния транспорт. Очаква се косвено да има положителен ефект изразяващ се в намаляване на автомобилния транспорт за сметка на жп транспорта, съответно намаляване на шумовото натоварване от автомобилния транспорт.</p>  |   |
| <b>Отпадъци</b>   | <p><b>С:</b> Строителството ще генерира специфични отпадъчни потоци, които по своя характер, вид и продължителност на въздействието ще имат отрицателно пряко, но временно и краткосрочно въздействие, дължащо се на генерирането на отпадъци от строителството, както и такива свързани с обслужването на работниците и строителната техника на обекта. Обхвата е локален, в границите на ИП, като прилагането на ПУСО ще се ограничат отрицателните въздействия до минимум.</p> <p><b>Е:</b> По време на експлоатация може да се получи отрицателно въздействие само при аварийни ситуации в границите на обекта. Отпадъчните потоци при експлоатация се управляват съгласно действащата към момента нормативна уредба и няма основание да окажат допълнително</p> | <p><b>С:</b> -<br/><b>Е:</b> 0/- само при аварийни ситуации</p> |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| <p><b>Мярка 3.2. Изграждане на интермодален терминал в района на град София</b><br/> <b>Мярка 3.4 Изграждане на интермодален терминал в Северна България</b><br/> <b>Мярка 3.6 Модернизация/Развитие на съществуващи терминали в Република България</b><br/> <b>Мярка 3.8 Изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България</b><br/> <b>Мярка 3.9. Подобряване на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове</b></p> |  |  |
|---|--|--|
| Компонент/Фактор на околната среда  | Описание на въздействието по време на строителството (С) и експлоатацията (Е)  | Значимост на въздействието               |
|   | отрицателно въздействие върху околната среда и здравето на населението и работещите в КТ.  |  |
| <b>Опасни химични вещества и риск от големи аварии</b>  | <p><b>С:</b> Няма отношение към възникване на големи аварии</p> <p><b>Е:</b> Експлоатацията на интермодалния терминал няма отношение към опасности за възникване на голяма авария.</p>   | <p><b>С: 0</b></p> <p><b>Е: 0</b></p>    |
| <b>Население</b><br><b>Човешко здраве</b><br><b>Риск от инциденти</b>   | <p><b>С:</b> Незначително отрицателно въздействие за обитаваните на зони и обекти, подлежащи на здравна защита, при наличие на такива в близост, свързано с дискомфорт, повишени нива на шум и прах от строителните дейности. Въздействието е изцяло обратимо. При извършване на строителни дейности и в съседни обекти може да е с негативен кумулативен ефект, който също е незначителен – краткотраен и обратим.</p> <p><b>Е:</b> При съобразяване на местоположението и параметрите на терминала с наличието на зони и обекти, подлежащи на здравна защита в обхвата на въздействието му, не се очаква отрицателно въздействие. В тази връзка е важно качествено изпълнение на дейностите по предходната мярка 3.1</p> | <p><b>С: -</b></p> <p><b>Е: ?-/0</b></p> |





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

**Мярка 3.2. Изграждане на интермодален терминал в района на град София**

**Мярка 3.4 Изграждане на интермодален терминал в Северна България**

**Мярка 3.6 Модернизация/Развитие на съществуващи терминали в Република България**

**Мярка 3.8 Изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България**

**Мярка 3.9. Подобряване на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове**

| Компонент/Фактор на околната среда   | Описание на въздействието по време на строителството (С) и експлоатацията (Е) | Значимост на въздействието |
|--|---|----------------------------|
| <p><b>Обобщение за въздействието:</b></p> <p>Изграждането, модернизацията и развитието на обектите по мерки 3.2, 3.4, 3.6 и 3.8 се предшества съответно от мерки 3.1, 3.3, 3.5 и 3.7, в рамките на която ще бъдат извършени проучвания на най-благоприятните възможности за реализиране на терминала, в т.ч. по отношение на неговото местоположение и параметри, с оглед недопускане на значително отрицателно въздействие върху околната среда и човешкото здраве, в т.ч. ще бъдат проведени изискващите се процедури по ОВОС и ОС.</p> <p>По отношение на мярката 3.9, въпреки че не са предвидени проучвания, прилагането на процедурите по ОВОС и ОС се изисква по нормативна уредба, съответно тези процедури ще бъдат проведени.</p> <p>В тази връзка не следва да се очакват значителни отрицателни въздействия в резултат на мерките.</p> |   |                            |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

**Препоръки за група мерки 3, включена в проекта на НПКТРБ-2030 г.:**

- да се предприемат действия за развитие на железопътните линии между България и Румъния по линия на спазване на Европейската политика за транспортна свързаност и развитие на TEN-T мрежата;
- коловозите в новоизградените и модернизирани терминали да имат възможност да приемат влакови състави с дължина до 740 м;
- да се координират взаимодействията между „Национална компания индустриални зони“ ЕАД и ДП НКЖИ за свързване на новоизграждащите се индустриални и логистични зони с железопътната мрежа.

| Компонент/Фактор на околната среда            | Описание на въздействието  | Значимост на въздействието  |
|---|--|---|
| Всички компоненти и фактори на околната среда | <p><i>Първата препоръка</i> е с аналогично въздействие като това на мерките за прединвестиционните проучвания.</p> <p><i>Втората и третата препоръки</i> са без въздействие по отношение на околната среда и човешкото здраве.</p> | <p style="text-align: center;">+</p> <p style="text-align: center;">0</p> |



## 6.2 Вероятност от значително въздействие на проекта на НПКТРБ – 2030 г. върху околната среда, в т.ч. човешкото здраве, на територията на други държави

НПКТРБ – 2030 г. се разработва за територията на Република България, като идентифицираните проекти също е изпълняват в рамките и в границите на територията на страната.

Проектът на плана включва 3 групи мерки:

*I. Мерки, обхващащи организационни и административни въпроси;*

*II. Мерки, обхващащи експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата;*

*III. Мерки, обхващащи подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите*

Първа и втора група от мерките нямат характер на инвестиционни предложения по Приложения 1 и 2 на ЗООС, и в този смисъл нямат потенциал за отрицателно въздействие върху околната среда, в т.ч. на територията на други държави.

*Третата група* мерки включва такива, които определят рамка за развитие на инвестиционни предложения по Приложение № 1 и/или № 2 на ЗООС, и конкретно мерки:

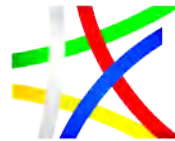
- **Мярка 3.2** Изграждане на интермодален терминал в района на град София – мярката определя рамка за развитие на инвестиционно предложение с местоположение: района на гр. София, което не представлява граничен район и предвид аналогични инвестиционни предложения въздействието върху околната среда и човешкото здраве е локално, в границите и в непосредствена близост до обектите и съоръженията на терминала, без потенциал за засягане на околната среда и населението на по-отдалечени територии. Не се очаква трансгранично въздействие от изпълнението на мярката;
- **Мярка 3.4** Изграждане на интермодален терминал в Северна България – мярката определя рамка за развитие на инвестиционно предложение с неконкретизирано към настоящия момент конкретно местоположение: посочено е единствено, че терминалът ще е в Северна България, което определя като най-близка друга държава Република Румъния. Предвид изпълнението на аналогични инвестиционни предложения въздействието върху околната среда и човешкото здраве е локално, в границите и в непосредствена близост до обектите и съоръженията на терминала, без



потенциал за засягане на околната среда и населението на по-отдалечени територии – не се предполага въздействие върху околната среда и човешкото здраве на територията на най-близката до Северна България държава – Република Румъния.

- **Мярка 3.6** Модернизация/Развитие на съществуващи терминали в Република България – дейностите по модернизация и развитие на съществуващи терминали като цяло са с по-ограничено въздействие, сравнено с въздействието в резултат на изграждане и експлоатация на нови терминали – съответно, предвид анализа на въздействието на мерки 3.2 и 3.4 в резултат на мярка 3.6 също няма основание за предположение за трансгранично въздействие.
- **Мярка 3.8** Изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България – логистичните центрове/товарни селища като обекти са обикновено с по-малък мащаб и съоръжения и/или подобекти от интермодалните терминали – съответно въздействието е по-незначително или в краен случай аналогично на въздействието в резултат на изграждане и експлоатация на нови терминали.
- **Мярка 3.9** Подобряване на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове – подобряването на довеждащата инфраструктура, още повече железопътна, ще е свързано с подобряване/положително въздействие на тази инфраструктура спрямо съществуващата към момента. Следователно мярката няма потенциал за значителни отрицателни въздействия, в т.ч. на територията на други държави.

Към **Третата група мерки** са направени и предложения от планиращия екип, като едно от тях е: **да се предприемат действия за развитие на железопътните линии между България и Румъния по линия на спазване на Европейската политика за транспортна свързаност и развитие на TEN-T мрежата**. Предложението (прието от МТИТС) не представлява мярка, свързана със строителство, тъй като от него произтичат единствено **проучвания** за възможностите за развитие на железопътните линии между двете държави. Предложението е общо, като не съдържа индикативна информация за характера, същността, обема, мащаба, конкретното местоположение и обхват на дейностите по развитие на железопътните линии. Развитието на железопътните линии като цяло, на ниво „Национален план“/стратегическо ниво/ е с предполагаемо положително въздействие, тъй като ще доведе



до пренасочване на трафика от пътен към железопътен транспорт, който е много по-щадящ от гледна точка на въздействие върху околната среда и човешкото здраве. Взимайки предвид изложеното и наличната информация, на този етап и ниво на подробност на предложението не може да се обоснове предположение за отрицателно трансгранично въздействие върху околната среда и човешкото здраве на територията на други държави, и в частност – Република Румъния.

### 6.3 Обобщения за въздействието на НПКТРБ – 2030 г.

#### **Климат и климатични изменения:**

Реализацията на НПКТРБ не е възможно да доведе до отрицателно въздействие върху климата на глобално ниво и климатичните условия на локално ниво. Прилагането на НПКТРБ и други планове/ програми от подобен характер подпомагат изпълнението на целта за намаляване на емисиите на парникови газове с най-малко 40% до 2030 г.

Кумулативно въздействие ще има и то положително – с реализация и на други инфраструктурни проекти насочени към подобряване/ развиване на железопътната инфраструктура и повишаване атрактивността на железопътния транспорт.

#### **Атмосферен въздух:**

Възможно негативно въздействие върху КАВ се очаква на ниво „мерки“ единствено в етапа на извършване на строителните дейности за реализацията на проектите, включени в третата група мерки.

След приключване на етапа на строителните дейности въздействието върху атмосферния въздух се прекратява, а в определени случаи става постоянно положително.

Реализацията на плана ще повлияе положително на КАВ, в най-голяма степен по отношение на азотните оксиди, които са проблемен замърсител за РОУКАВ Столична и РОУКАВ Пловдив. Редуцирането на емисиите на азотни оксиди ще се постигне при замяната на автомобилите, като средство за извършване на транспортни услуги, с железопътен товарен транспорт, който е със значително по-малък принос към замърсяването на атмосферния въздух.

Прилагането на НПКТРБ ще доведе и до намаляване на замърсяването на въздуха с ФПЧ<sub>10</sub>, ФПЧ<sub>2.5</sub>, но предвид, че основния принос към наднормените стойности на прах в атмосферния въздух е сектора „Битово отопление“, то ефекта от прилагането на Плана ще е с по-слабо отражение върху КАВ. Кумулативно положително въздействие се очаква да има при реализация и на други инфраструктурни проекти насочени към подобряване/ развиване



на железопътната инфраструктура и повишаване атрактивността на железопътния транспорт за сметка на автомобилния.

### ***Води:***

От реализацията на инфраструктурните проекти, включени в „Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г. не се очаква дълготрайно негативно въздействие върху състоянието на повърхностните и подземните води. Подобряването на инфраструктурата ще допринесе за повишаване на енергийната ефективност на транспорта, намаляване на въглеродните емисии и насърчаване преминаването към „по-зелен“ транспорт, което ще допринесе за по чиста околна среда“, което в значителна степен е предпоставка за минимизиране на негативното въздействие върху водите. В тази връзка реализацията на НПКТРБ-2030 г., няма да възпрепятства постигането на планираните екологични цели за повърхностните и подземните водни тела, във водосборната площ, на които ще се реализират проектите.

Изпълнението на мерките свързани със строителство в най-общ смисъл ще доведе до подобряване на условията, влияещи върху водите, тъй като е свързано с изпълнение на актуални съвременни нормативни изисквания.

Реализирането на НПКТРБ-2030 няма да повлияе на качеството на повърхностните и качеството и количеството на подземните води. Предвидените в Плана строителни дейности могат да окажат въздействия върху водите, свързани с влошаване на тяхното хидроморфологично състояние, но в локален обхват и само за периода на строителство. По отношение на РЗПРН се прогнозира преки и косвени положителни влияния, свързани с морфологичното укрепване на местата, където линейна инфраструктура пресича водни тела, проектирано и изпълнено по съвременни изисквания.

Не се очаква кумулативно въздействие, поради ограничените площи на въздействие, засегнати при осъществяване на отделните ИП.

### ***Земни недра:***

Въздействието на НПКТРБ – 2030 по отношение на компонента земни недра по време на строителството е еднократно и необратимо. При строителството ще се засегнат само най-горните части от геоложкия разрез и ограничен, което определя въздействието като незначително и допустимо при условие, че са изготвени инженерно-геоложки доклади още на етап предпроектно проучване и идеен проект.

Преди реализация на проекта е необходимо да бъде извършено предпроектно проучване, включващо част Инженерна геология, с цел подробна характеристика на



инженерно-геоложките условия и физико-геоложките явления в областта. Необходимо е инженерно-геоложко проучване да включва изпълнение на проучвателни сондажи с необходимата дълбочина и полеви изпитвания, както и изследване на земни и водни пробни за точното определяне на вида и мощността на литоложките пластовете, техните физико-механични, якостни и деформационни показатели, както и химичния състав на подземните води

Няма вероятност за поява на кумулативно въздействие, предвид обема и дълбочината на строителните дейности.

### ***Земни и почви:***

НПРКТРБ очертава рамка за бъдещо развитие на комбинирания транспорт в страната. Разработва се на база проучвания, мултикритериален анализ, сравнения и примери от добри практики на други държави от ЕС. Предложен е пакет от приложими мерки за стимулиране на комбинирания транспорт в Р. България.

В процеса на изпълнение на конкретни инвестиционни дейности от плана, същите следва да се съгласуват с компетентните органи по околна среда при спазване на изискванията на действащото законодателство.

Преди реализация на проектите е необходимо да бъде извършено предпроектно проучване, включващо част Инженерна геология, Хидрогеология, с цел предотвратяване възникването на нежелани физико-геоложки явления – възникване на ерозия, свлачища или други деградационни процеси; информираност относно земите и почвите, които на по-късен етап ще сведат до отчуждителни процедури (при необходимост) и усвояването на високо плодородни земи, както и опазване на почвите от замърсяване.

Въздействието на НПРКТРБ – 2030 по отношение на компонента земи и почви по време на строителството са преки, постоянни, временни, локални, краткосрочни и дългосрочни отрицателни въздействия, в ограничен обхват около строителното полоса или петно. Преки, постоянни, локални, и дългосрочни, отрицателни са по отношение отчужденията на земя.

По време на строителството ще бъде отнет хумусен пласт и плодородна почва. Ще се промени предназначението на земи. Възможни се непредвидени разливи и замърсяване на почвите с нефтопродукти, възможно е провокиране на ерозионни процеси.

За периода на експлоатация не се очакват негативни въздействия върху земите и почвите с изключение при аварийни ситуации в границите на обекта или в резултата от



климатични промени, имащи въздействие върху транспортната инфраструктура в т.ч. почвата.

Не се очаква кумулативно въздействие.

#### ***Растителност:***

Предвидените в Плана дейности като цяло могат да окажат пряко унищожаване/фрагментация на консервационно значими местообитания (при наличие на такива в местата на изграждане), както и свързаното с това унищожаване на индивиди от консервационно значими растителни видове. В зависимост от конкретното местоположение на свързаните с тези дейности ИП, въздействието може принципно да е значително, като при извършване на адекватни прединвестиционни проучвания, и при необходимост, разглеждане на алтернативи, не се очаква такова въздействие.

Не се очаква значително кумулативно въздействие, поради принципно неголемите площи, необходими за осъществяване на отделните ИП.

#### ***Животински свят:***

Предвидените в Плана дейности като цяло могат да окажат пряко унищожаване/фрагментация на местообитания на консервационно значими видове (при наличие на такива в местата на изграждане), както и свързаните с това косвени въздействия - бариерен ефект, безпокойство, унищожаване на индивиди от тези видове. В зависимост от конкретното местоположение на свързаните с тези дейности ИП, въздействието може принципно да е значително, като при извършване на адекватни прединвестиционни проучвания, и при необходимост, разглеждане на алтернативи, не се очаква такова въздействие.

Не се очаква значително кумулативно въздействие, поради принципно неголемите площи, необходими за осъществяване на отделните ИП.

#### ***Защитени зони и защитени територии:***

Предвидените в Плана дейности като цяло могат да окажат пряко унищожаване/фрагментация на растителни местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване в ЗЗ/ЗТ (при наличие на такива в местата на изграждане), както и свързаните с това косвени въздействия - бариерен ефект, безпокойство, унищожаване на индивиди от тези видове. В зависимост от конкретното местоположение на свързаните с тези дейности ИП, въздействието може да е значително. Възможно е и значително кумулативно въздействие, при наличие на други ИП/ППП в конкретните ЗЗ/ЗТ, оказващи въздействие на същите растителни местообитания и/или видове, засегнати от дейностите по Плана.





В тази връзка, аналогично на оценката и изводите по отношение на растителността и животинския свят, следва още на етапа на прединвестиционните проучвания да се изключат алтернативи със значително въздействие, или да се предвидят подходящи мерки за ограничаване на такива въздействия.

### ***Ландшафт:***

Въздействието на НПКТРБ – 2030 по отношение на компонента ландшафт води до дейности, предизвикващи промени в локалния ландшафт. Съществува потенциал за допълнително натоварване на транспортната инфраструктура и субективна промяна във визуалността на локалния ландшафт. Основният тип (клас) ландшафт остава непроменен.

Въздействието е пряко, локално, дълготрайно. Останалите компоненти на ландшафта (води, геоложка основа, почви, растителност) са разгледани в отделните точки на доклада. Всички строителни дейности са обвързани с редица съгласувателни процедури предвидени от законодателството, които включват и изпълнението на мерки, които водят пряко и косвено до опазване на локалните ландшафти.

По време на експлоатацията не се очаква негативно въздействие върху локалния ландшафт. С прилагането на ландшафтно оформяне с растителност обектите се приобщават максимално към околния ландшафт.

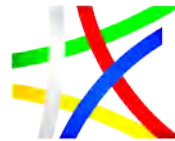
Не се очаква кумулативно въздействие.

### ***Материални активи:***

НПКТРБ – 2030 г. включва още при прединвестиционните проучвания и на проектно ниво дейности и решения, които при реализацията водят до пряко и/или косвено положително и дълготрайно въздействие върху материалните активи.

Изграждането, модернизацията и оптимизацията на транспортната инфраструктура, товаро-разтоварната и претоварна база и техника, оборудването на ИМТ, както и изграждането на логистични центрове, транспортни селища, както и въвеждането на интелигентни транспортни системи за комбинирания транспорт е свързано с подобряване на материалните активи.

Това осигурява безопасност и сигурност при транспортирането на товари, повишаване на пропускливостта на транспортната инфраструктура, по-екологосъобразни решения за транспорта на товари, като се редуцира участието на тежкотоварните автомобили в товарния транспорт, а от там и подобряване на екологичните характеристики, КАВ и намаляване на парниковите газове, подобряване на условията на труд и здравния статус на работещите в комбинирания транспорт.



Не се очаква кумулативно въздействие.

**Културно – историческо наследство:**

Строителните дейности, свързани с развитието на комбинирания транспорт, имат потенциала да застрашават обектите на недвижимото културно наследство, при условие, че не се спазват ЗКН и ЗУТ и подзаконовите нормативни актове към тях.

Всички строителни дейности са регламентирани и обвързани с редица съгласувателни процедури, които включват и изпълнението на мерките предвидени от ЗКН за опазване на недвижимите културни ценности. Съгласно вече утвърдилата се практика и вследствие на строгия регламент, всяка строителна дейност се предшества от задължително уведомяване на НИИКН, консултации с НАИМ-БАН, провеждане на предварително проучване на терените предвидени за строителство и спасителни археологически проучвания (при необходимост). Строителството може да започне само след освобождаване на терена от експертите на НИИКН и продължава при постоянно наблюдение от археолог.

Самото проучването има реален и положителен ефект върху изучаването на културната история на България с увеличаване на информацията за историческите епохи, за които са открити нови данни. Новооткритите артефакти се добавят към музейните сбирки и надграждат познанията до момента за културно-историческото развитие на държавата.

При стриктно спазване на ЗКН и мерките наложени от него за опазване на културните ценности не се очаква възникване на проблеми с опазването на културно-историческото наследство от прилагането на НПКТРБ – 2030 г.

Не се очаква кумулативно въздействие.

**Отпадъци:**

НПКТРБ – 2030 г. включва дейности по изграждане, модернизация и оптимизация на инфраструктурата, базата и оборудването на комбинирания транспорт, което в етапа на строителство ще доведе до временно, локално, отрицателно въздействие с генерирането на специфични отпадъчни потоци от строителни отпадъци. В същото време строителните дейности са придружени от приети ПУСО, което регламентира управлението на тези отпадъци и води до ограничаването на отрицателните въздействия от тях. В периода на експлоатация, управлението на съществуващите потоци ще се извършва съобразно ЗУО, което ще е предпоставка за ограничаване на новогенерирани отпадъчни потоци.



Самото подобряване на инфраструктурата, базата и управлението ще доведе до редуциране на условията за аварии и инциденти и от там до ограничаване на вероятността от генериране на допълнителни количества отпадъци като последица от такива събития.

Като цяло ще се получи дългосрочен и позитивен ефект от прилагането на плана по отношение на фактора отпадъци.

Не се очаква кумулативно въздействие.

### ***Вредни физични фактори:***

Възможно негативно въздействие върху фоновия шум на селищната среда се очаква единствено в етапа на извършване на строителните дейности за реализацията на проектите, включени в НПКТРБ. След приключване на етапа на строителните дейности негативното въздействие се прекратява.

С реализацията на НПКТРБ се очаква намаляване на нивата на шум в селищните територии, чрез преки и косвени средства изразяващи се във възможност за намаляване на автомобилния товарен поток по Републиканската пътна мрежа. С плана се предвижда развиване на комбинирания транспорт, експлоатация на блок-влакове, изграждане на нови и модернизация на съществуващи интермодални терминали, подобряване на довеждащата жп инфраструктура и др., чрез които се очаква замяна на автомобилния товарен транспорт с алтернативния и по-щадящ по отношение на шумовото замърсяване железопътен товарен транспорт.

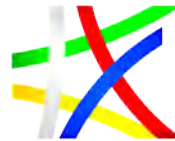
Кумулативно положително въздействие се очаква да има при реализация и на други инфраструктурни проекти насочени към подобряване/ развиване на железопътната инфраструктура и повишаване атрактивността на железопътния транспорт за сметка на автомобилния.

### ***Опасни химични вещества и риск от аварии:***

Предвижданията на плана не са свързани с употреба и съхранение на опасни химични вещества, съответно не биха могли да породят риск от големи аварии. Реализацията на НПКТРБ не може да окаже въздействия, свързани със съхранението и употребата на ОХВС.

Възможно е и възникване на конфликт между площадките/трасетата на бъдещите сухоземни транспортни инфраструктурни обекти и наличните предприятия с рисков потенциал, което следва да бъде подробно анализирано и оценено в рамките на прединвестиционните проучвания.

Не се очаква кумулативно въздействие.



### **Население и човешко здраве:**

Въздействието на НПКТРБ-2030 г. ще има като цяло положителни последици за населението и човешкото здраве, благодарение на очакваното подобряване на КАВ, ограничаване на шума от автомобилния транспорт на товари, повишаване на пътната безопасност, подобряване на трафика по пътищата, редуциране на риска от транспортни злополуки. Потенциал за отрицателно въздействие има на ниво „мерки“ и то единствено за инфраструктурните мерки от трета група, като се очаква в рамките на мерките за прединвестиционни проучвания да се изберат най-благоприятните алтернативи, при които няма значим риск за населението и здравето на хората.

## **7 Мерки, предвидени за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно компенсиране на неблагоприятните последици от осъществяването на НПКТРБ – 2030 г. върху околната среда и човешкото здраве**

Анализите на предполагаемото въздействие при прилагане на НПКТРБ – 2030 г. изисква определени мерки, при прилагането на които ще се осигури предотвратяване, ограничаване и възможно най-пълно компенсиране на неблагоприятните въздействия върху околната среда и човешкото здраве. Мерките са мотивирани с очакваните резултати от прилагането им.

### **7.1 Мерки за отразяване в окончателния вариант на плана**

- 1) В рамките на **Мярка 1.1** да се включи изискване в състава на Координиращия орган/Консултативния съвет да участва и представител на Министерство на околната среда и водите.

**Очакван резултат:** Съобразяване на законодателството, политиките и целите по опазване на околната среда при изпълнение на задачите му.

- 2) В обхвата на обученията по **Мярка 1.2** да се включат и теми, свързани с относимото законодателството по опазване на околната среда за развитието на комбинирания транспорт

**Очакван резултат:** Повишаване на административния капацитет на заинтересованите органи за съобразяване и спазване на екологичното законодателство.



- 3) В рамките на **Мярка 2.1** да се предвидят критерии, свързани с опазване на околната среда и човешкото здраве, които да се прилагат в процеса на идентифициране на стратегическите инвестиционни проекти

**Очакван резултат:** Предвид, че един от очакваните резултати от изпълнението на мярката е идентифицирането на стратегически инвестиционни проекти по протежение на международни релации за развитие на КТ: България – държави членки на ЕС; България – Русия; Европа – Каспийски регион; Европа – Близък Изток и др., при изследванията следва да бъдат съобразени и изискванията за опазване на околната среда и човешкото здраве, т.е. идентифицирането на проектите да се извършва при съобразяване и на критерии за опазване на околната среда и човешкото здраве.

- 4) Към **Мярка 2.3** да се добави изискване: „В процеса на разработване на схемата за осигуряване на интермодални транспортни единици, подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици и оборудване за претоварване при извършване на комбиниран транспорт следва да се интегрират и относими изисквания за опазване на околната среда, приложими за подвижния състав, транспортните единици и процесите по претоварване“.

**Очакван резултат:** Осигуряване на интермодални транспортни единици, подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици и оборудване за претоварване, което да не носи рискове за околната среда или тези рискове, в случай, че не могат да се избегнат напълно, да са ограничени до минимум.

- 5) Да се разшири *Препоръката*, описана към втора група мерки: „*Да се преразгледа политиката на Република България за облагане с акциз на горивото за вътрешно водно плаване*“ като в рамките на преразглеждането задължително се добавят критерии, които следва да са изпълнени за да се ползва облекчението, свързани с използването на биогорива, с оглед ограничаване на емисиите на парникови газове от водния товарен транспорт, както и за горива с ниско съдържание на сяра – съгласно изискванията на Директива 2012/33/ЕС за изменение на Директива 1999/32/ЕО на Съвета по отношение на съдържанието на сяра в корабните горива.

**Очакван резултат:** Недопускане на отрицателно въздействие за изменението на климата и КАВ, в резултат на облекченията и спазване на нормативната уредба и целите и политиките за намаляване на емисиите на парникови газове от транспорта.



## 7.2 Мерки за изпълнение по време на изпълнението/прилагането на плана

### А. Общи мерки:

- 1) Разработване и прилагане на Планове за управление на въздействията върху околната среда за етапа на строителство и експлоатация на инвестиционните предложения, произтичащи от третата група мерки на проекта на НПКТРБ – 2030 г.

**Очакван резултат:** Адекватно прилагане на всички условия и мерки от крайните административни актове по ОВОС/ЕО/ОС, както и прилагане на добри практики за ограничаване на отрицателните въздействия върху околната среда и човешкото здраве при изпълнение на инвестиционните предложения, произтичащи от проекта на НПКТРБ – 2030 г.. Ясно определяне на начина на контролиране на тези дейности и разпреляне на отговорностите за опазването на околната среда.

### Б. Мерки по компоненти и фактори на средата:

#### Изменение на климата и качество на атмосферния въздух

- 1) Съобразяване и интегриране на Приложение 7 „Оценка на сектор „Транспорт“ към Национална стратегия и План за действие за адаптация към изменението на климата относимите варианти за адаптиране, при изпълнението на третата група мерки на НПКТРБ-2030 г.

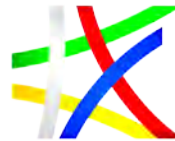
**Очакван резултат:** Интегриране на относимите мерки/варианти за адаптиране и предвиждане на необходимостта от осигуряване на адаптивност и устойчивост на проектите на последиците от изменението на климата.

- 2) Ограничаване на праховите емисии при товарене/разтоварване, транспортиране и складиране на земни маси и строителни материали съгласно изискванията на чл.70 от Наредба № 1 от 27.06.2005 г.

**Очакван резултат:** Ограничаване на емисиите на прах по време на извършване на строителните дейности.

- 3) Да се оросяват строителните площадки по време на изкопните и транспортните дейности в сухо и ветровито време по време на строителството на обектите

**Очакван резултат:** Ограничаване на емисиите на прах по време на извършване на строителните дейности.



## Води

- 4) При изпълнение на планираните инфраструктурни проекти в обхвата на НПКТРБ - 2030 г. е необходимо спазване на следните изисквания, забрани и ограничения в ЗВ:
- Дейности, свързани с водоземане и ползване на воден обект, подлежат на разрешителен режим съгласно чл. 44 и чл. 46 от ЗВ, освен в случаите описани в чл. 58 от ЗВ. Разрешителни за водоземане и ползване на воден обект се издават при спазване изискванията на Глава четвърта „Разрешителен режим“ и Глава осма „Опазване на водите и водните обекти“ от ЗВ и нормативните актове по прилагането му;
  - Всички дейности да бъдат съобразени с *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*;
  - За опазване на подземните води от замърсяване се прилагат разпоредбите на чл. 46, ал. 2 и чл. 118а. ал. 1, т. 2, 3, и 4 от ЗВ: „т. 2 - обезвреждането, включително депонирането на приоритетни вещества, които могат да доведат до непряко отвеждане на замърсители в подземните води; т. 3 - други дейности върху повърхността и в подземния воден обект, които могат да доведат до непряко отвеждане на приоритетни вещества в подземните води; т. 4 - използването на материали, съдържащи приоритетни вещества, при изграждане на конструкции, инженерно-строителни съоръжения и други, при които се осъществява или е възможен контакт с подземни води“;
  - За недопускане и предотвратяване на замърсявания и аварии, по отношение на повърхностните и подземните води е необходимо спазване на изискванията на чл. 131 от ЗВ: „При аварийни случаи, създаващи предпоставки за замърсяване на водите, собственикът или лицето, експлоатиращо обекта - източник на замърсяване, включително и насипища, е длъжно да вземе необходимите мерки за ограничаване или ликвидиране на последиците от замърсяването съгласно предварително изготвен аварийен пит и незабавно да уведоми басейновите дирекции и органите на Министерството на вътрешните работи“;

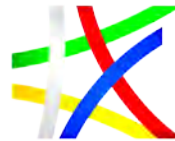


- e. За недопускане нарушаване на целостта и единството на хидроложкия цикъл и на природната водна система се прилагат разпоредбите на чл. 7, ал. 1 от ЗВ;
- f. За опазване на подземните води от замърсяване се забранява пряко и непряко отвеждане на замърсители в подземните води се прилага чл. 118а от ЗВ;
- g. В съответствие с разпоредбите на чл.116 от ЗВ, всички води и водни обекти следва да се опазват от замърсяване и увреждане. При реализиране на плана да се предвидят мерки за недопускане на влошаване на състоянието на повърхностните и подземните води;
- h. Предвид разпоредбата на чл. 131 от ЗВ - при аварийни случаи, създаващи предпоставки за замърсяване на водите, собственикът или лицето, експлоатиращо обекта - източник на замърсяване, включително хвостохранилища, шламоохранилища и насини ща, е длъжно да вземе необходимите мерки за ограничаване или ликвидиране на последиците от замърсяването, съгласно предварително изготвен аварийен план и незабавно да уведоми басейновите дирекции;
- i. При дейности, попадащи в определени РЗПРН в обхвата на заливане, следва да се предприемат мерки за защита от вредното въздействие на водите. При планиране на мерките може да се ползва Националния каталог от мерки за управление на риска от наводнения;
- j. - С цел защита на крайбрежните заливаеми ивици и принадлежащите земи на водохранилищата да се изпълняват разпоредбите на чл. 134 от ЗВ, като не се допуска: депониране и третиране на отпадъци; строителство на стопански и жилищни постройки; миенето и обслужването на транспортни средства и техника;
- k. Съгласно чл. 143 от ЗВ - За защита от вредното въздействие на водите се забранява -съхраняването или складирането на материали, които в значителна степен биха увеличили унищожителната сила на водата при наводнения;
- l. Съгласно чл.146. ал.1 от ЗВ за забрана на разполагането на стопански постройки в заливаемите тераси на реките и сервитута на хидротехническите съоръжения и язовирните стени.

**Очакван резултат:** Спазване на законодателството и опазване на водите.

- 5) Задължителен хидроморфологичен мониторинг по време на етапа на строителството на пунктове в границите на водни тела, повлияни от строителството на инфраструктура.





**Очакван резултат:** Контрол на хидроморфологичните параметри на речните течения в резултат от строителството на инфраструктура.

- 6) При строителни дейности, задължително към Планове за управление на околната среда да се постави условие за осигуряване на механизми за контрол на генерираните отпадъци при ремонтни, строителни и транспортни дейности;

**Очакван резултат:** Намаляване или елиминиране на замърсяванията на водите (повърхностни, подземни, зони за защита на водите, риск от наводнения), в периода на строителство.

- 7) В етапа на проектиране за всички инвестиционни предложения да се съгласува със съответната БД разположението на терен на инвестиционното намерение спрямо определените РЗПРН.

**Очакван резултат:** Намаляване или елиминиране на отрицателното въздействие върху водите и риска от наводнения.

- 8) В етапа на проектиране за всички инвестиционни предложения да се съгласува със съответната БД разположението на терен на инвестиционното намерение спрямо СОЗ. Стриктно спазване на съответните забрани и ограничения в поясите на СОЗ, регламентирани в Наредба № 3/16.10.2000г. на МОСВ. МРРБ и МЗ (ДВ бр.88/2000г.) 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 и определените РЗПРН.

**Очакван резултат:** Намаляване или елиминиране на отрицателното въздействие върху водите използвани за питейно-битово водоснабдяване и минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди.

- 9) При изпълнение на мерки 3.5 и 3.6 от проекта на НПРКТРБ - 2030 г. да се съобразят относимите мерки от Програмата от мерки на Морската стратегия на Република България.

**Очакван резултат:** Осигуряване на съответствие с Морската стратегия на Република България.



## Земни недра

10) Задължителен хидроморфологичен мониторинг по време на етапа на строителството на пунктове в границите на водни тела, повлияни от строителството на инфраструктура.

**Очакван резултат:** Контрол на хидроморфологичните параметри на речните течения в резултат от строителството на инфраструктура

11) Задължително извършване на проучвателни сондажи, чието местоположение и дълбочина трябва да бъдат съгласувани с инвеститора. Извършване на полеви изпитвания, както и вземане и лабораторен анализ на земни и водни проби. Всички дейности – полеви, лабораторни и камерални трябва да съответстват на действащите нормативни уредби.

**Очакван резултат:** Установяване литоложките разновидности в отделните области. Точното определяне на вида и мощността на литоложките пластове, техните физико-механични, якостни и деформационни показатели, както и химичния състав на подземните води. Намаляване и ограничаване на отрицателното въздействие върху геоложката основа и подземните води при строителството на обектите.

12) Задължителни проучвания на обектите и терените в непосредствена близост до тях за установяване на опасни за проектираното строителство физико-геоложки явления и процеси.

**Очакван резултат:** Установяване на наличие или липса на такова на свлачища, срутища, карст и др. с цел намаляване и ограничаване на отрицателното въздействие върху геоложката основа при строителството на обектите.

## Земни и почви

13) За всяко инвестиционно предложение да бъдат предвидени мерки за опазване на почвите от замърсяване, ерозия, свлачища и други деградиционни процеси, съобразно геоложките и хидроложки проучвания, почвено-географските и климатичните характеристики на района.

**Очакван резултат:** Намаляване или елиминиране на отрицателното въздействие върху състоянието и структурата на почвите, опазване на повърхностни и подземни води.



- 14) За всяко едно инвестиционно предложение (в зависимост от конкретното местоположение и при необходимост) трябва да бъдат предприети дейности, насочени към укрепване на речните брегове и корита, с цел защита от ерозия и приоритетно прилагане на биологично укрепване;

**Очакван резултат:** Осигуряване на поддържането на минимум добро хидроморфологично състояние на водните тела от категория „река“ и опазване от загуба на почви.

- 15) Разработване и спазване на работни инструкции за предотвратяване на разливи на нефтопродукти, използване на съвременни технологии и материали за ликвидиране на непредвидени разливи от нефтопродукти и замърсяване на почвите.

**Очакван резултат:** Намаляване или елиминиране на отрицателното въздействие върху състоянието на почвите.

- 16) В крайбрежните заливаеми ивици и принадлежащите земи на водохранилищата се забранява: складиране на пестициди, депониране и третиране на отпадъци - обезвреждането, включително депонирането на приоритетни вещества, които могат да доведат до замърсяване на почвите и непряко отвеждане на замърсители в подземните води;

**Очакван резултат:** Опазване на почвите и водните обекти от изтощаване, замърсяване и увреждане с цел поддържане на здравословна околна среда, съхраняване на екосистемите, запазване на ландшафта и предотвратяване на стопански щети.

- 17) Да не се извършват дейности, водещи до засоляване, вкисляване и замърсяване на почвите с вредни вещества; Изграждане на противоерозионни и хидромелиоративни съоръжения в случаите, когато това води до увреждане на почвите.

**Очакван резултат:** Предотвратяване или намаляване на замърсяването на почвите и водите при източника на замърсяване;

- 18) За инвестиционните проекти (при необходимост и в зависимост от местоположението) да се заложи приоритетно прилагане на биологично укрепване, както и използване на съвременни технологии и материали по предотвратяване на ерозия и свлачища по протежение на канавките за отвеждане на водите от пътищата, както и недопускане на замърсяване с нефтопродукти, тежки метали и засоляване на почвите.



**Очакван резултат:** Стабилизиране и опазване на прилежащите земи почви от замърсяване и загуба на почвен материал.

### **Биологично разнообразие, защитени зони и защитени територии**

19) При модернизация/развитие на довеждащата железопътна инфраструктура, да се проучат и предвидят на подходящи места изграждането на съоръжения за безопасно преминаване на дивите животни, комбинирано с прегради, предпазващи ги от излизане на пътното платно, вкл. предпазни прегради за птици и прилепи.

**Очакван резултат:** Намаляване негативните ефекти върху животинските видове, включително и такива, предмет на опазване в ЗТ и ЗЗ.

20) В проекти за техническа рекултивация, ландшафтно оформяне и озеленяване на инфраструктурните обекти да не се използват инвазивни видове (за референции: <https://easin.jrc.ec.europa.eu/>).

**Очакван резултат:** Предотвратяване разпространението на инвазивни видове в страната или намаляване на вече интродуцирани такива.

### **Ландшафт**

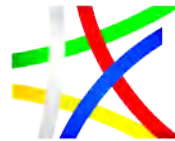
21) Изпълнение на проектите за рекултивация и ландшафтно оформяне с растителност за инфраструктурните обекти – транспортна инфраструктура..

**Очакван резултат:** Смекчаващо въздействие - визуално включване на обектите и приобщаване в локалния ландшафт.

### **Културно-историческо наследство:**

22) Още на най-ранен етап, при определяне на трасетата и площите, на които ще се осъществява строителство да се информира НИНКН за местоположението на обектите, за да се направи консултация за идентифициране на потенциално застрашени културно-исторически обекти. При идентифициране на такива да се действа съгласно ЗКН, чл. 161 и чл. 147.

**Очакван резултат:** Най-ранно идентифициране на НКЦ и предприемане на необходимите действия за спасяване на новооткритите културно-исторически обекти и пълно изключване на възможност за унищожаване на НКЦ.



### Отпадъци:

23) Всеки проект (за инфраструктурните мерки от третата група мерки по плана) да съдържа ПУСО, където да е описано управлението на отпадъците - събиране, временно съхранение, предаване за рециклиране, повторна употреба, начините на контрол и отговорностите на фирмата-изпълнител.

**Очакван резултат:** Ограничаване на вероятността от замърсяване на работните площадки и прилежащите територии вследствие реализацията на проектите и адекватно управление на потоците отпадъци съгласно нормативните изисквания.

### Вредни физични фактори, в т.ч. здравен риск

24) Във фазата на проектиране, към документацията на инфраструктурните обекти да се изработят акустични проекти за определяне на точните акустични параметри на шумозащитните съоръжения.

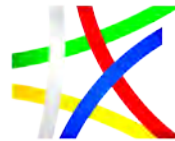
**Очакван резултат:** Своевременно идентифициране на евентуални проблемни участъци и предотвратяване вероятността от повишаване на фоновия шум над допустимите стойности.

25) За всички дейности по НПКТРБ свързани със строителни процеси да се спазват следните ограничения:

- a. строителните дейности да се извършват през светлата част от деня, за обектите в или в близост до населените места;
- b. 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 и др.), разположени в непосредствена близост до строителния обект

**Очакван резултат:** Ограничаване на въздействието върху фоновия шум на селищната среда по време на строителния процес.

26) След въвеждане в експлоатация на съответния линеен инфраструктурен обект да се предвиди извършването на контролни измервания на шумовото ниво в най-близките жилищни сгради и райони за доказване акустичната ефективност на изпълнените съоръжения.



**Очакван резултат:** Осигуряване на действително и качествено намаляване на шумовите въздействия до приемливи нива.

### **Опасни химични вещества и смеси, риск от големи аварии и свързания с тях здравен риск**

27) При устройственото планиране на територията и планирането на защитата на населението и околната среда, свързани с комбиниран транспорт, да се прави детайлно обследване за наличието на предприятия с рисков потенциал в близост до проектираните обекти и трасета.

**Очакван резултат:** Намаляване на риска от големи аварии и засягането на транспортни трасета.

28) Проектите за изграждане на нови интермодални терминали, логистични центрове/товарни селища и довеждащата инфраструктура до тях, да се съобразят с наличието на ПСНРП и ПСВРП в района. При наличие в близост на такива предприятия, да се съобразят външните граници на безопасна зона около съответното предприятие.

**Очакван резултат:** Недопускане на увеличаване на риска от големи аварии, застрашаващи околната среда, живота и здравето на хората.

### **Население и човешко здраве, здравен риск**

29) При изпълнение на прединвестиционните проучвания и при проектирането на инфраструктурните обекти и съоръжения от третата група мерки на проекта на НПКТРБ-2030 г. местоположението на обектите да бъде съобразено с очакваните емисии на вредности в околната и жизнената среда и наличието на обекти, подлежащи на здравна защита, както и зони и територии, в които са разположени такива обекти.

## **8 Мотиви за избор на разгледаните алтернативи**

Предоставеният от Възложителя проект на НПКТРБ – 2030 г. не съдържа алтернативи.

Анализът на „нулевата алтернатива“, направен в т.2.2 на ДЕО, показва, че тя е с по-неблагоприятно въздействие от алтернативата за реализиране на НПКТРБ – 2030 г.



Алтернативата за реализиране на НПКТРБ – 2030 г. е като цяло с положително въздействие върху околната среда, в т.ч. върху населението и човешкото здраве, тъй като планът ще допринесе за ограничаване на автомобилните превози на товари и свързаните с това ползи и положителни ефекти по отношение на изменението на климата, емисиите на вредни вещества от транспорта, и свързаните с това вторични положителни въздействия за останалите компоненти и фактори на средата. Тази съвкупност от въздействия ще доведе и до ограничаване на неблагоприятното въздействие на автомобилния транспорт, свързан с превоз на товари, върху населението и човешкото здраве.

Във връзка с горното, по-благоприятно за околната среда и здравето на хората е реализирането на плана, при задължително спазване на всички препоръчани мерки в т. 7 на ДЕО, както и всички законови и подзаконови нормативни актове обвързани с опазването на отделните компоненти на околната среда, вкл. човешкото здраве.

## ***9 Методи за извършване на екологичната оценка, използвана нормативна база и документи и трудности при събиране на необходимата за това информация***

Основни **методически документи**, които са ползвани, са указания и методики на Европейската комисия за стратегическа екологична оценка, публикувани на интернет страницата на Комисията и на интернет страницата на Министерство на околната среда и водите:

- Ръководство на Европейската комисия за прилагането на Директива 2001/42/ЕС относно оценката на последиците на някои планове и програми върху околната среда;
- Ръководство за интегриране на изменението на климата и биоразнообразието в стратегическата екологична оценка (Guidance on Integrating Climate Change and Biodiversity into Strategic Environmental Assessment), 2013 г., публикувано на интернет страницата на Европейската комисия;
- Ресурсно ръководство за подпомагане прилагането на Протокола за стратегическа екологична оценка, 2011 – ИКЕ-ООН.
- Ръководство за екологична оценка на планове и програми в България, 2002 г.;

Подходът за изготвяне на Доклада за ЕО включва следните основни стъпки:



- 1) Запознаване на колектива експерти с проекта на плана и неговите предвиждания, предоставената друга документация от МТИТС, становищата по заданието за определяне на обхвата и съдържанието на ДЕО;
- 2) Анализ на свързаните с проекта на плана планове, стратегии и програми;
- 3) Събиране, анализ и обработка на данни за съществуващото състояние на околната среда по компоненти и фактори, взаимовръзката му с настоящото ниво на развитие на комбинирания транспорт и транспортната инфраструктура в страната като цяло;
- 4) Анализ на развитието на околната среда в случай на неприлагане на плана (оценка на въздействието на т. нар. „нулева алтернатива“);
- 5) Анализ на вероятното значително засягане на територии с плана;
- 6) Събиране, обработване и анализ на информация за съществуващите екологични проблеми на национално ниво и връзката им с предвижданията на плана, в т.ч. възможно развитие на тези проблеми с и без реализирането на плана;
- 7) Анализ на степента, в която предвижданията на плана съобразяват относимите цели и мерки за опазване на околната среда, включени/идентифицирани в документи - планове, стратегии и програми на национално и международно ниво;
- 8) Анализ и оценка на въздействието на плана върху околната среда: Предвижданията на НПКРПБ – 2030 г. включват Пакет от 3 Групи с Мерки, които се оценяват на две нива на въздействие/подробност на предвижданията:
  - a. Въздействие на ниво Група мерки
  - b. Въздействие на ниво МяркаВъздействието се оценява като се извършва анализ по компоненти и фактори на средата на вероятните значителни въздействия върху околната среда и човешкото здраве, в т.ч. вторични, кумулативни, едновременни, краткосрочни, средносрочни, дългосрочни, постоянни и временни, положителни и отрицателни последици от осъществяване на предвижданията на плана, в т.ч. и по отношение на трансграничното въздействие върху територията на други държави.
- 9) Предлагане на мерки за предотвратяване, намаляване и ограничаване на въздействията, както и на мерки по наблюдение и контрол на въздействието на плана по време на неговото изпълнение;
- 10) Мотивиран избор на най-подходящата алтернатива за реализиране на плана или избор на „нулева алтернатива“ основана на заключенията за въздействие върху околната среда и здравето на хората;





## 11) Изготвяне на мотивирано заключение на база резултатите от ЕО.

Основни **нормативни актове**, които са съобразени при изготвяне на доклада за ЕО, са:

- Закон за опазване на околната среда;
- Закон за биологичното разнообразие;
- Закон за управление на отпадъците;
- Закон за чистотата на атмосферния въздух;
- Закон за ограничаване изменението на климата;
- Закон за водите;
- Закон за защита на растенията;
- Закон за почвите;
- Закон за защита от шума в околната среда;
- Закон за защитените територии;
- Закон за опазване на земеделските земи и Правилник за прилагането му;
- Закон за културното наследство;
- Закон за защита при бедствия;
- Закон за устройство на територията;
- Закон за здравословни и безопасни условия на труд;
- Закон за здравето;
- Наредба за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми;
- Наредба за условията и реда за извършване на оценка на съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони;
- Други подзаконовни нормативни актове в областта на биологичното разнообразие, отпадъците, въздуха, водите, почвите, шума и др.

Като **източници на информация** са използвани:

- Статистически данни, доклади и бюлетини на МЗ, РЗИ, РИОСВ, Басейновите дирекции, РИОСВ, НСИ и ИАОС;
- Стратегии, планове и програми, имащи отношение към НПРКТРБ – 2030 г.;
- Литературни източници на информация за компонентите и факторите на околната среда (климатични фактори, геология, хидрология, земи и почви, ландшафт, растителност, животински свят и др.).



- Национален доклад за състоянието и опазването на околната среда за 2018 г. (най-актуалният към момента на изготвяне на доклада за ЕО), ИАОС, изд. 2020 г.;
- Национален доклад по инвентаризация на емисиите на парникови газове в Р. България, 2020 г.
- Национална инвентаризация на емисиите на вредни вещества на Р. България, 2020 г.
- Стратегии, планове и програми на национално и международно (европейско) ниво, поставящи цели по опазване на околната среда;
- Стратегически карти за шум (за агломерации с население над 100 хил. жители и за пътни участъци в Република България, през които преминават над 3 милиона моторни превозни средства годишно) и Планове за действие към СШК;
- Доклади на НСИ, Национален център по обществено здраве и анализи за регистрирани шумови нива
- Доклади за шумово натоварване на РЗИ;
- Електронна база данни (публичен регистър) на предприятията с нисък и висок рисков потенциал, попадащи в обхвата на глава седма, раздел първи от ЗООС;
- 2020 Report on Combined Transport in Europe, UIC Freight Department, November 2020.

За изготвяне на Доклада за ЕО е използвана и следната **документация**:

- Проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт В Република България до 2030 година“;
- Писмо с изх. № ЕО-40/22.01.2020 г. на Министъра на околната среда и водите;
- Получени становища в резултат на проведените консултации по заданието за обхвата и съдържание на Доклада за ЕО

## 10 Мерки във връзка с наблюдението по време на прилагането на НПКТРБ – 2030 г.

Наблюдението и контролът на въздействието върху околната среда и човешкото здраве в резултат на прилагането на НПКТРБ – 2030 г., се извършва с проследяване на изпълнението на препоръчани от компетентния орган по околна среда мерки. На база резултатите и изводите от анализите и оценките на въздействие върху околната среда и човешкото здраве по-долу са предложени мерки с измерими индикатори, по които ще се определя наличието или липсата на значително въздействие върху околната среда и



човешкото здраве при прилагането на плана. Мерките са съотносими с подробността на предвижданията на плана.

**Таблица 10-1 Мерки и индикатори за наблюдение и контрол**

| № | Мярка за наблюдение и контрол   | Индикатори, мерна единица   | Периодичност на отчитане                   | Източник на информация |
|---|---|---|--|------------------------|
| 1 | Аварийни разливи и др. създаващи предпоставки за замърсяване на почвите върху прилежащите земи на обекти в обхвата на плана   | Бр./ площи (дка)  | периодично (при необходимост)              | Бенефициенти           |
| 2 | Мониторинг на ерозионни и свлачищни процеси по протежение на канавките за отвеждане на водите от пътищата, предмет на НПКТРБ-2030 г.  | Засегнати площи (дка)   | периодично                                 | Бенефициенти           |
| 3 | Изпълнени проекти за ландшафтно оформяне и рекултивация   | площ (дка)  | Периодично, при извършване на дейността    | Бенефициенти           |
| 4 | Мониторинг на местообитанията и видовете в защитени зони, засегнати от инфраструктурните мерки по НПКТРБ-2030 г.  | Природозащитно състояние  | За периода на действие на ПТС 2021-2027 г. | Бенефициенти           |
| 5 | Мониторинг на популации на конзервационно значими видове растения и животни в обхвата на въздействие на инфраструктурните мерки по НПКТРБ-2030 г.   | Състояние на популациите им                                       | Съгласно НСМБР                             | Бенефициенти           |
| 6 | Проследяване на динамиката на шумовите нива, които се регистрират от Националната система за мониторинг на шума в урбанизираните територии засегнати от реализацията на НПКТРБ-2030 – преди и след реализация му. | Бр. на пунктовете, в които се регистрират наднормени нива на шума | Ежегодно                                   | ИАОС/РЗИ               |
| 7 | Проведени археоложки проучвания при отделните проекти   | Бр. идентифициран   | Преди започване на строителство            | Бенефициенти           |



|   |  |   |                                 |  |
|---|--|---|---------------------------------|--|
|   | при прилагане на НПКТРБ – 2030 г.  | и културни ценности; извършени мероприятия по ЗКН (описания)                      |                                 |  |
| 8 | Приети Планове за управление на строителни отпадъци преди започване на строителство                  | Бр. утвърдени планове   | Преди започване на строителство | Бенефициенти/ Изпълнител на строителството |
| 9 | Контрол на спазване на условията и мерките от издадените крайни административни актове по ОВОС/ЕО/ОС | Брой предписания, констативни протоколи, наложени санкции от компетентните органи | По време на изпълнение          | Бенефициенти                               |

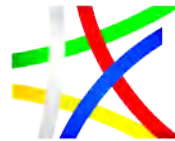
## 11 Заключение на екологичната оценка

На база на анализите и оценките в ДЕО, при съобразяване на получените становища по време на процедурата по ЕО, заключението на експертите от екипа, изготвили ДЕО, е следното:

Въз основа на извършения анализ на **климата и климатичните фактори** и на очакваното въздействие на НПКТРБ-2030 г. върху тях, може да се обобщи, че изпълнението на Плана ще спомогне за изпълнение на общата цел за намаляване на емисиите на парникови газове с най-малко 40% до 2030 г., в съответствие с Рамката за политиките по климат и енергетика до 2030 г.

В заключение на извършения анализ на състоянието на **атмосферния въздух** и очакваното въздействие при реализация на Плана, може да се обобщи, че реализацията му ще подпомогне намаляването на емисиите на азотни оксиди, които са емитирани основно от автомобилните транспортни средства. Изпълнението на Плана ще има принос за постигането на националните тавани на емисиите на основните замърсители в съответствие с европейското законодателство (Директива 2016/2284) и Националната програма за контрол на замърсяването на въздуха 2020- 2030 г.

При реализацията на НПКТРБ-2030 не се очакват значителни отрицателни последици върху **водите**, при изпълнението на мерките в **т.7 на ДЕО** за ограничаване на възможните



отрицателни въздействия върху водите. Законосъобразното прилагане на Плана ще допринесе за постигане на екологичните цели на ПУРБ, целите на ПУРН и адаптиране към условията на изменящия се климат.

При спазване на нормите за проектиране в частта за изготвяне на инженерно-геоложки доклади и препоръчаните мерки в **т.7 на ДЕО** не се очаква значително отрицателно въздействие върху **земните недра**.

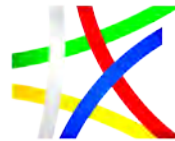
Не се очаква значително отрицателно въздействие върху **почвите и почвеното плодородие**. При **земеползването** – те са преки и необратими – отнемане на земи за целите на транспорта. Въздействията са ограничени и допустими при изпълнение на условията и мерките дадени в Решенията по ЕО/ОВОС на инвестиционните предложения.

При спазване на предписаните мерки в **т.7 на ДЕО**, реализацията на плана ще окаже незначително въздействие върху биологичното разнообразие

Реализацията на на плана предполага преки, косвени, относителни въздействия върху визуалността на локалния **ландшафт** (останалите компоненти на околната среда и връзката с ландшафта - геология, води, флора и фауна, шум и т.н. са разгледани в доклада). Предвид новите технологии, прилагани в транспортните системи, осигуряващи безопасност на транспорт на хора и товари, не се очакват негативни въздействие върху ландшафта. Пормяна във визуалността на локалния ландшафт ще има, но основният тип (клас) ландшафт остава непроменен. При спазване на предписаните мерки, въздействията са ограничени и допустими.

Реализацията на НПКТРБ – 2030 г. ще доведе до дълготрайни преки и косвени положителни въздействия за **материалните активи**, вложени в развитието на комбинирания транспорт, осъществяване на иновативни решения, екологосъобразни технологии и реализация на проекти, осигуряващи необходимите параметри и условия за развитие на комбиниран транспорт, съгласно европейските стандарти за безопасно и сигурно транспортиране на товари и осигуряване на условия на труд и почивка за работещите в тази система.

При реализирането на всяко инвестиционно предложение свързано със строителни дейности по нов терен, трябва да се прилагат всички разпоредби на ЗКН и специализираната нормативна база към него, за прилагане на мерки за защитата на **културните ценности**. При тези условия не се очаква отрицателно въздействие върху НКЦ при реализирането на НПКТРБ – 2030 г. Осъществяването на проектите при тези условия имат потенциала за реален и положителен ефект върху изучаването на културната история на България с увеличаване на информацията за историческите епохи, за които са открити нови данни.



Новооткритите артефакти се добавят към музейните сбирки и надграждат познанията за културно-историческото развитие на държавата. При спазване на посочените изисквания не се очаква възникване на проблеми с опазването на културно-историческото наследство от прилагането на НПКТРБ – 2030 г.

Строителните дейности при реализиране на проекти свързани с НПКТРБ – 2030 г. ще бъдат основния източник за образуване на **отпадъци**, които са временни и локални – в обхвата на строителството. При изпълнение на ПУСО и законосъобразно управление на генерираните отпадъци, не може да се очаква значително отрицателно въздействие.

Като цяло реализацията на НПКТРБ-2030 г. ще доведе до положителни промени в **акустичната среда** на иначе силно натоварените агломерации.

Предвижданията на Плана, в т.ч. изпълнението на инфраструктурните мерки от него, не води до увеличаване на **риска от големи аварии**, като при разработването на конкретни проектни предложения е необходимо да бъде направено обследване за наличието на предприятия с рисков потенциал в близост до новите обекти.

Въздействието на НПКТРБ-2030 г. ще има като цяло положителни последици за **населението и човешкото здраве**, благодарение на очакваното подобряване на КАВ, ограничаване на шума от автомобилния транспорт на товари, повишаване на пътната безопасност, подобряване на трафика по пътищата, редуциране на риска от транспортни злополуки. Потенциал за отрицателно въздействие има на ниво „мерки“ и то единствено за инфраструктурните мерки от трета група, като в тази връзка е задължително изпълнение на мерките от т.7 на ДЕО.

**На база анализите, оценките и заключенията, направени по-горе, препоръчваме съгласуване на проекта на НПКТРБ – 2030 г., при задължително спазване и изпълнение на мерките препоръчани в т. 7 на Доклада за ЕО.**

## **12 Справка за резултатите от проведените консултации в процеса на изготвяне на НПКТРБ – 2030 г. и извършване на екологичната оценка**

Получените в резултат на консултациите по Заданието за определяне на обхвата и съдържание на ДЕО становища и начинът им на съобразяване с мотивите за това, са представени в следващата таблица:



Таблица 12-1 Получени становища в резултат на консултациите и начин на отразяването им

| № | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване | Съдържание на становището   | Начин на отразяване и мотиви  |
|---|--|---|---|
| 1 | МОСВ<br>Изм. № ЕО-40/22.03.2021 г.               | <p>В отговор на Ваше писмо с вх. № ЕО-40/12.02.2021 г. на МОСВ с приложено задание за обхват и съдържание на доклад за екологична оценка (ЕО) на проекта на НПКТРБ - 2030 г. и схема за провеждане на консултации, и след преглед на документацията изразяваме следното становище:</p> <p><b>I. По отношение на задание за обхват и съдържание на екологичната оценка:</b></p> <p>Заданието е изготвено при съобразяване изискванията към съдържанието и обхвата на доклада за ЕО, съгласно разпоредбата на чл. 86, ал. 3 на Закона за опазване на околната среда (ЗООС). По представената в заданието информация имаме следните бележки и препоръки:</p> <p>1. В т. 1.4. „Връзка на НПКТРБ - 2030 г. с други съотносими планове, програми и стратегии“, да бъдат разгледани и следните национални стратегически документи:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Национална програма за опазване, устойчиво ползване и възстановяване функциите на почвите (2020-2030 г.);</li> <li>• Национален план за управление на отпадъците в Република България 2021-2028 г.;</li> <li>• Националната рамка за приоритетни действия за „Натура 2000“ 2021- 2027 г. (в процес на изготвяне).</li> </ul> <p>2. По отношение опазване чистотата на атмосферния въздух:</p> <p>Съгласно двете национални програми (основни стратегически документи) свързани с опазване чистотата на въздуха - <i>Националната</i></p> | <p>По т.1 - посочените стратегически документи са включени в т.1.4 на ДЕО, като предвид че същите определят цели по опазване на околната среда, са анализирани и в т.5 на ДЕО.</p> <p>По т.2 - препоръката е изпълнена при оценка на значимостта на въздействията в т.3 на ДЕО и при оценката на въздействието на</p> |



Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| № | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване | Съдържание на становището  | Начин на отразяване и мотиви   |
|---|--|--|--|
|   |  | <p>програма за подобряване качеството на атмосферния въздух (.2018-2024г.), (НППКАВ) и Националната програма за контрол на замърсяването на въздуха, България 2020-2030г., (НПКЗВ), вторият по значимост (след битовото отопление) източник на емисии на първични ФПЧ<sub>10</sub> (основният показател, по който е нарушено качеството на атмосферния въздух в страната) и ФПЧ<sub>2.5</sub>- В НПКЗВ транспортът (особено пътният транспорт) е определен също като значим източник на емисии на азотни оксиди и неметанови летливи органични съединения.</p> <p>Предвид подчертаното разбиране в проекта на НПКРТБ до 2030г., че „Като пряко следствие от подобряването на инфраструктурата и развитието на комбиниания транспорт следва да се наблюдава: оптимизиране на трафика, намаляване на въглеродните емисии и насърчаване преминаването към „по-зелен“ транспорт, което ще допринесе за по-чистата околна среда, от една страна и по- безопасно движение по пътищата.“, както и посоченият Стратегически приоритет 5 „Намаляване на потреблението на горива и повишаване на енергийната ефективност на транспорта“ в Т.VII. Пакет от мерки за стимулиране на комбиниания транспорт в Република България до 2030г., считаме за полезно да бъде определен приносът на плана към целите на НППКАВ и НПКЗВ, по отношение на намаляването на посочените по-горе замърсители за определения в тях времеви диапазон. Например от гледна точка постигане на целите на НППКАВ, в градовете, в които има проблеми с наднормено замърсяване по показател фини прахови частици, намаляването на трафика на автомобилния транспорт ще има положително въздействие. В този смисъл предвиденото изграждане на интермодални терминали около или в близост</p> | <p>предвижданията на плана върху качеството на атмосферния въздух, в т.6 на ДЕО.</p> <p>По отношение на искането за определяне на приноса на плана към целите на НППКАВ и НПКЗВ, по отношение на намаляването на посочените по-горе замърсители за определения в тях времеви диапазон, това не може да се изпълни на настоящото ниво на подробност на предвижданията. Съгласно степента на подробност на плана, в ДЕО са оценени планирани изграждания на интермодални терминали в района на гр. София и в Северна България, без да е ясно къде точно ще се изградят – напр. дали ще са в близост или не до границите на жилищни зони. Оценена е реализацията на инвестиции, които ще спомогнат за преминаване към комбиниания транспорт за сметка на автомобилния товарен трафик, което е по-щадящо по отношение на евентуални негативни последствия за компонентите и факторите на околната среда.</p> <p>На етап одобряване реализацията на конкретни инвестиционни предложения по реда на глава шеста, раздел III от ЗООС ще може да се направят по-точни анализи и прогнози за очакваното увеличаване или намаляване на</p> |





| № | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване | Съдържание на становището  | Начин на отразяване и мотиви   |
|---|--|--|--|
|   |  | <p>до градовете (например в района на град София) е добре да бъде оценено от гледна точка увеличаване или намаляване на този трафик.</p> <p>3. По отношение представената информация за защитени зони „Натура 2000 места“ по смисъла на Закона за биологичното разнообразие (ЗБР):</p> <p>Информацията, представена в т.2.1.8, стр. 50 и 51 от заданието да се актуализира, съгласно <a href="https://www.moew.government.bg/bg/priroda/natura-2000/natura-2000-v-bulgariva/obsta-informaciya-za-ekologichnata-mreia-natura-2000/">https://www.moew.government.bg/bg/priroda/natura-2000/natura-2000-v-bulgariva/obsta-informaciya-za-ekologichnata-mreia-natura-2000/</a>;</p> <p>4. По отношение на представената информация за защитени територии:</p> <p>Информацията, представена на стр.52, в т. 2.1.9 за защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии да се коригира, както следва:</p> <p>Към края на 2019 г. в България са обявени 1017 защитени територии.<br/>Резервати - 55 броя, с площ 77204,2265 ха;<br/>Поддържани резервати - 55 броя, с площ 4540,22 ха;<br/>Защитени местности - 570 броя, с площ 79919,2876 ха;<br/>Природни забележителности - 343 броя, с площ 16454,5906 ха.</p> <p>5. Представената информация за „Биологично разнообразие“ е структурирана в точки:</p> <p>2.1.6. Състояние на растителността<br/>2.1.7. Състояние на животинския свят</p> | <p>автомобилния трафик, вследствие реализацията им.</p> <p>Изискването по т.3 е изпълнено в т.2.1.8 на ДЕО.</p> <p>Изискването по т.4 е изпълнено в т.2.1.9 на ДЕО.</p> <p>Препоръките по т.5 от становището са отразени в посочените подточки на ДЕО.</p> |



| № | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване | Съдържание на становището   | Начин на отразяване и мотиви  |
|---|--|---|---|
|   |  | <p>2.1.8. Защитени зони по смисъла на ЗБР - подходящо е цялата информация по отношение на растителни и животински видове, която няма отношение към НАТУРА 2000, да се прехвърли съответно в т. 2.1.6 и т. 2.1.7.</p> <p>По отношение на следния текст:</p> <p><i>Защитените от Закона за биологичното разнообразие растителни видове са 585</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>В Приложение 1 на Бернската конвенция (1979) са включени 50 вида,</i></li> <li>• <i>В Директива 92/43 ЕЕС са 21 вида</i></li> <li>• <i>В IUCN Red List of Threatened Plants (Walter &amp; Gillett 1998) са включени 106 вида</i></li> <li>• <i>В списъците на CITES са включени 67 вида</i></li> </ul> <p>Информацията за CITES е несъотнесима към целите на екологичната оценка и следва да отпадне. Информацията по отношение на IUCN е неактуална и заедно с останалата информация следва да бъде проверена, за да се определи какъв е настоящия статус за периода 2020 - 2021 г.</p> <p>По отношение на биологичното разнообразие - флора и фауна да бъде представена обобщена за територията на страната информация към настоящия момент като бъдат разгледани и възможните въздействия и взаимовръзка с развитието на комбинирания транспорт.</p> <p>6. Управление на отпадъците и опазване на почвите:</p> <p>В доклада за екологична оценка следва да се обърне внимание на дейностите, включващи разширение и ново строителство на основната</p> | <p>Изискването по т.6 е изпълнено в частите по компонент Почви и земеползване на ДЕО.</p> |



| № | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване | Съдържание на становището   | Начин на отразяване и мотиви  |
|---|--|---|---|
|   |  | <p>пристанищна инфраструктура, изграждане на интермодални терминали, изграждане на инфраструктура в рамките на избрана площадка, върху изменение състоянието на почвите. Необходимо е да се зложат мерки и дейности по предотвратяване на ерозия и свлачища по протежение на канавките за отвеждане на водите от пътищата, както и недопускане на замърсяване с нефтопродукти, тежки метали и засоляване на почвите</p> <p>Предоставяме Ви за съобразяване копия на становища с изх. № 04-00-78/(АЗ)/01.03.2021 г. на директора на БД „Черноморски район“ (БДЧР), изх. № ПУ-01- 123/(3)/26.02.2021 г. на директора на БД „Дунавски район“ (БДДР), изх. № ПУ-02- 37(1)/25.02.2021 г. на БД „Източнобеломорски район“ (БДИБР) и изх. № П-01-60(1)/02.03.2021 г. на БД „Западнобеломорски район“ (БДЗБР).</p> <p><b>II. По схемата за провеждане на консултации:</b></p> <p>Схемата за консултации с обществеността, заинтересуваните органи и трети лица е изготвена в съответствие с разпоредбата на чл. 19, ал. 3 от Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми (Наредбата за ЕО).</p> <p><b>III. Указания за последващите действия, които да се предприемат по процедурата по ЕО:</b></p> <p>Следващите действия, които е необходимо да извършите по процедурата по ЕО за НПКТРБ - 2030 г. включват провеждане на консултации по доклада за ЕО, в т.ч. и приложенията към него и по проекта на плана по смисъла на чл. 20 от Наредбата за ЕО. За целта следва да се:</p> | <p>Становищата на Басейновите дирекции са съобразени при изготвяне на частите по компонент Води в ДЕО.</p> <p>Изискванията по т. III се съобразяват и изпълняват от Възложителя на плана.</p> |



Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| № | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване               | Съдържание на становището   | Начин на отразяване и мотиви |
|---|--|---|------------------------------|
|   |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• изготви и публикува съобщение за провеждане на консултации, съдържащо информацията по чл. 20, ал. 1, т. 1 от Наредбата за ЕО;</li> <li>• осигури достъп до доклада за ЕО и проекта на план, както и приемане на изразените в срок становища по реда на чл. 20, ал.1, т. 2 от Наредбата за ЕО;</li> <li>• извършат консултации с обществеността, заинтересуваните органи и трети лица по начини съгласно чл. 20, ал. 2 от Наредбата за ЕО;</li> <li>• предостави доклада за ЕО с всички приложения към него, на хартиен и електронен носител в МОСВ, за провеждане на консултации на основание чл. 20, ал. 3 от Наредбата за ЕО. Към документацията следва да бъде приложено и съобщението за провеждане на консултации, предвид изискванията на чл. 20, ал. 4 от Наредбата за ЕО;</li> <li>• Изпрати съобщението за провеждане на консултации до всички посочени в схемата за консултации ведомства и организации, както и да се оповести на интернет страницата и/или по друг общодостъпен начин, съгласно разпоредбата на чл. 20, ал. 4 от Наредбата за ЕО.</li> </ul> |                              |
| 2 | <p>РИОСВ-София</p> <p><b>Изм. № 2712-1579/25.02.2021 г</b></p> | <p>Във връзка с провеждане на консултации съгласно чл. 19а, т. 3 от Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми по представено, с вх. № 2712/09.02.2021 г. в Регионална инспекция по околна среда и водите - София, Задание за обхват и съдържание на доклад за екологична оценка на проект на НПРКТРБ - 2030 г., изразявам следното:</p> <p>Заданието е изготвено при съобразяване изискванията към съдържанието и обхвата на доклада за ЕО съгласно разпоредбата на чл. 86., ал. 3 на Закона за опазване на околната среда.</p>  | Няма бележки и предложения.  |



Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| № | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване | Съдържание на становището   | Начин на отразяване и мотиви   |
|---|--|---|--|
|   |  | По представената в заданието информация РИОСВ - София няма забележки и препоръки.   |  |
| 3 | РИОСВ-Враца<br>Изх. № 04-00-1041/A1/18.02.2021   | <p>Във връзка с провеждане на консултации, в съответствие с изискванията на чл. 19а. т. 3 от Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми, Ви уведомявам, че:</p> <p>РИОСВ-Враца няма бележки и предложения по задание за обхват и съдържание на доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030г.</p>  | Няма бележки и предложения.  |
| 4 | РИОСВ-Монтана<br>Изх. № 501/18.02.202            | <p>Във връзка с представеното в РИОСВ - Монтана (вх. № 695/09.02.2021 г.) задание за обхват и съдържание на( ДЕО на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г., изразявам следното становище:</p> <p>Заданието с предложената структура на ДЕО е съобразено с изискванията на чл. 86, ал. 3 от Закона за опазване на околната среда (ЗООС) и чл. 17 на Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми (Наредбата за ЕО).</p> <p>При изготвянето на доклада, към информацията, касаеща състоянието на растителността, животинския свят, защитените зони и защитените територии, е необходимо да се разгледат и другите елементи на Националната екологична мрежа, в съответствие с чл. 3, ал. 2 от Закона за биологичното разнообразие, а именно: КОРИНЕ места, Рамсарски места, важни места за растенията и орнитологични важни места.</p> | Препоръката е отразена в ДЕО, в точките свързани с биоразнообразието, растителен и животински свят |



| № | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване | Съдържание на становището  | Начин на отразяване и мотиви |
|---|--|--|------------------------------|
| 5 | РИОСВ-Русе<br><br>Изх. № И-19/16.02,2021         | <p>В РИОСВ-Русе е постъпило, за провеждане на консултации, задание за обхват и съдържание на доклад за екологична оценка (ЕО) за проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г. (НПКТРБ - 2030 г.). Горните консултации се извършват в съответствие с изискването на чл. 19а, т. 3 от Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми - Наредбата за ЕО (ДВ, бр. 57/2004 г., изм. и доп. ... ДВ, бр. 70/2020 г.).</p> <p>След преглед и запознаване с представеното задание, изразявам следното становище:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Определената структура на доклада за ЕО е в съответствие с разпоредбите на чл. 86, ал. 3 от Закона за опазване на околната среда - ЗООС (ДВ, бр. 91/2002 г., изм. и доп. ... ДВ, бр. 102/2020 г.).</li><li>2. След направени проучвания и анализи се предлагат три групи мерки за стимулиране на комбинирания транспорт в Република България.</li><li>3. Обект на анализите и оценките в доклада за ЕО ще бъдат всички мерки и проекти, включени в НПКТРБ - 2030 г., като се вземат предвид и предложенията и мненията, предоставени от обществеността и заинтересованите страни.</li><li>4. Оценяваният план се намира в йерархическа връзка с Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. (ИТС - 2030 г.). Планът представлява един от оперативните документи за осъществяване на ИТС - 2030 г.</li></ol> | Няма бележки и предложения.  |



| № | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване | Съдържание на становището   | Начин на отразяване и мотиви |
|---|--|---|------------------------------|
|   |  | <p>5. За нуждите на проекта на НПКТРБ - 2030 г. е направена дефиниция на понятието „Комбиниран транспорт“.</p> <p>6. Анализът показва, че планът има основно административно-организационна и финансова насоченост, като следва да подпомага Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията като ръководен орган при взимането на решения и определянето на приоритети.</p> <p>7. Освен алтернатива за реализиране на плана, ще бъде разгледана и „Нулева алтернатива“ по смисъла на т. 26 от §1 на Допълнителните разпоредби на ЗООС.</p> <p>8. Представени са данни за връзката на НПКТРБ - 2030 г. с други съотносими планове, програми и стратегии.</p> <p>9. Предвид, че НПКТРБ - 2030 г. се изготвя за целите на изпълнение на ИТС - 2030, планът не съдържа собствена стратегическа част, а съответства на стратегията на ИТС - 2030.</p> <p>10. Предвижданията на НПКТРБ - 2030 г. включват пакет от три групи с мерки, които ще бъдат оценени на две нива на въздействие/подробност на предвижданията:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- въздействие на ниво Група мерки;</li><li>- въздействие на ниво Мярка.</li></ul> |                              |



Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| № | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване        | Съдържание на становището  | Начин на отразяване и мотиви |
|---|---|--|------------------------------|
|   |   | <p>Въздействието ще се оцени, като се извърши анализ по компоненти и фактори на средата на вероятните значителни въздействия, в т.ч. вторични, кумулативни, едновременни, краткосрочни, средносрочни, дългосрочни, постоянни и временни, положителни и отрицателни последици от осъществяване на предвижданията на плана.</p> <p>Съобразявайки гореизложеното, РИОСВ-Русе няма допълнителни предложения или препоръки към така представеното задание за обхват и съдържание на доклад за екологична оценка за проект на НПРКТРБ - 2030 г.</p>  |                              |
| 6 | <p>РИОСВ-Плевен</p> <p>Изх. №<br/>907(1)/26.02.2021</p> | <p>Във връзка с представеното от Вас задание за обхвата и съдържанието на доклад за екологична оценка на проект на "Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030г.", Регионалната инспекция по околна среда и води - Плевен изразява следното становище:</p> <p>Представеното Задание за проект на "Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030г." принципно по структура и съдържание съответства на изискванията на чл. 17, ал. 1 от Наредбата за условията и реда за извършване на ЕО.</p> <p>Приемаме представеното Заданието за обхват и съдържание на доклад за екологична оценка на проект на "Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030г., като в частта „Биологично разнообразие - флора, фауна, защитени територии и зони" следва да се предвиди и оценка на въздействието на плана върху растителността, флората и фауната, както и на защитените видове от Приложение №3 на Закона за биологичното разнообразие.</p> |                              |





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| № | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване   | Съдържание на становището  | Начин на отразяване и мотиви   |
|---|--|--|--|
|   |  |  | Препоръката е отразена в ДЕО, в точките свързани с биоразнообразието, растителен и животински свят |
| 7 | РИОСВ-Шумен<br>Изх. № ДО-77-<br>(1)/17.02.2021     | След запознаване с предложеният вариант на задание за обхват и съдържание на ЕО на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г. РИОСВ гр. Шумен няма забележки, предложения и препоръки   | Няма бележки и предложения.  |
| 8 | РИОСВ-Варна<br>Изх. № 04-00-<br>1041/А1/18.02.2021 | Във връзка с провеждане на консултации, съгласно изискванията на чл. 19а, т. 3 от Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми, по Задание за обхват и съдържание на доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г. (НПРКТРБ - 2030 г.) съобразно моите компетенции изразявам следното становище:<br><br>НПРКТРБ - 2030 г. се разработва с цел да покрие критериите от „благоприятстващите условия“ съгласно предложението за Регламент за общоприложимите разпоредби (POP), с който се определят общи разпоредби за седем фонда със споделено управление. „Благоприятстващите условия“ през програмен период 2021-2027 г. ще се наблюдават и прилагат през целия период, като държавите членки няма да могат да декларират разходи, свързани с конкретни цели, докато не бъде изпълнено благоприятстващото условие. |  |



| № | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване | Съдържание на становището  | Начин на отразяване и мотиви  |
|---|--|--|---|
|   |  | <p>Предвиждания НПКТРБ - 2030 г. предлага Пакет от мерки - обхваща 3 групи мерки, с подробно описани дейности, отговорни институции, очаквани резултати от изпълнението на всяка една мярка:</p> <p>Мерки, обхващащи организационни и административни въпроси;</p> <p>Мерки, обхващащи експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата;</p> <p>Мерки, обхващащи подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите.</p> <p>Предложеното задание като цяло е съобразено с изискванията на нормативната уредба по ЕО. Обхватът на заданието е съобразен с характера, предмета и предвижданията плана и припокрива изискванията на чл. 86, ал. 3 от ЗООС, които касаят съдържанието на Доклада за екологична оценка.</p> <p>В заданието за обхват и съдържание са разгледани компонентите и факторите на околната среда, които има вероятност да бъдат засегнати от НПКТРБ - 2030 г.</p> <p>В доклада за екологична оценка е необходимо да се използва актуална информация съобразена с целите и приоритетите на плана.</p> <p>Анализът в доклада за екологична оценка да е съсредоточен с аспектите на околната среда, но в зависимост от характеристиките, целите, задачите и мерките заложи в плана.</p> | <p>При разработване на ДЕО е използвана актуалната към момента на изготвянето му информация, съобразена с целите и приоритетите на плана.</p> <p>Анализите, в т.ч. и оценките в ДЕО, също са съобразно предвижданията на плана.</p> |



Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| №  | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване | Съдържание на становището   | Начин на отразяване и мотиви |
|----|--|---|------------------------------|
|    |  | Изложеното по-горе има препоръчителен характер за извършване на цялостна и пълна оценка.  |                              |
| 9  | РИОСВ-Бургас<br>Изх. № ПД-383(1)/19.02.2021      | Във връзка със задължителните консултации в процеса на изготвяне на ЕО, в т.ч. за определяне на обхвата и оценката на основание чл. 19а от Наредба за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми (Наредба за ЕО), компетентният орган по околна среда - РИОСВ Бургас приема представеното от Вас Задание за обхват и съдържание на Доклад за Екологична оценка /ЕО/ на проект Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г. без забележки. Заданието е изготвено при съобразяване с изискванията към съдържанието и обхвата на Доклада за ЕО, съгласно разпоредбите на чл. 86, ал. 3 на Закона за опазване на околната среда | Няма бележки и предложения.  |
| 10 | РИОСВ-Смолян<br>Изх. № КПД-01-37-(1)/15.02.2021  | След запознаване с така представеното „Задание за обхват и съдържание на доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбиниран транспорт в Република България до 2030 г. (НПРКТРБ - 2030г.) РИОСВ - Смолян изразява положително становище за неговото одобряване.  | Няма бележки и предложения.  |
| 11 | РИОСВ-Хасково<br>Изх. № Д-30(1)/19.02.2021       | Във връзка с представеното от Вас задание за определяне на обхвата и съдържанието на доклад за екологична оценка (ЕО) на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г. в изпълнение на разпоредбата на чл. 19а от Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми (Наредбата за ЕО), Ви уведомяваме, че от страна на РИОСВ - Хасково няма забележки и препоръки към така представеното задание по отношение на компонентите и факторите на околната среда.   | Няма бележки и предложения.  |



Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| №  | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване          | Съдържание на становището  | Начин на отразяване и мотиви |
|----|---|--|------------------------------|
| 12 | РИОСВ-Стара Загора<br><br>Изх. № РД-05-67(1)/17.02.2021г. | <p>Представеното Задание за обхват и съдържание на Доклад за Екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт на Република България до 2030 г. е изготвено в изпълнение изискванията на чл. 19а от Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми (Наредбата за ЕО) и е в рамките на консултациите, организирани от възложителя. Екологичната оценка ще съдържа информацията по чл. 8б, ал. 3 от Закона за опазване на околната среда (ЗООС), в съответствие със степента на детайлност на програмата.</p> <p>Националният план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година (НПРКТРБ - 2030 г.) се изготвя в изпълнение на Договор от 14.01.2020 г. с предмет „Изготвяне на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година“. Възложител на плана е Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС), а финансирането е по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. НПРКТРБ - 2030 г. се разработва с цел да покрие критериите от „благоприятстващите условия“ съгласно предложението за Регламент за общо приложимите разпоредби (РОР), с който се определят общи разпоредби за седем фонда със споделено управление. По отношение на транспортната политика в предложението за РОР се посочва, че целта на политиката ще е по-добре свързана Европа чрез подобряване на мобилността и регионалната свързаност на ИКТ.</p> <p>На основание гореизложеното, приемаме представеното Задание за обхват и съдържание на Доклад за Екологична оценка на проект на Национален план</p> | Няма бележки и предложения.  |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| №  | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване               | Съдържание на становището   | Начин на отразяване и мотиви |
|----|--|---|------------------------------|
|    |  | за развитие на комбинирания транспорт на Република България до 2030 г. без забележки.   |                              |
| 13 | РИОСВ-<br>Пазарджик<br><br>Изх. № ПД -02-<br>(1)/18.02.2021 г. | <p>Във връзка с представената от Вас документация за процедура по екологична оценка (ЕО) на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г. (НПРКТРБ), в изпълнение на изискванията на чл. 19а, т. 3 от Наредбата за условията и реда за извършване на ЕО (Наредбата за ЕО), изразяваме следното становище:</p> <p>I. По отношение на представеното Задание за обхват и съдържание на доклада за екологична оценка (ЕО) на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г. (НПРКТРБ) - имаме следното предложение:</p> <p>Националният план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година предлага пакет от мерки - 3 групи мерки:</p> <p>I. Мерки, обхващащи организационни и административни въпроси.</p> <p>II. Мерки, обхващащи експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата.</p> <p>III. Мерки, обхващащи подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите.</p> <p>Мерките 3.7 и 3.8 от група III обхващат проучване за изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България. Тези центрове/селища могат да бъдат разположени близо до съществуващи предприятия/съоръжения, класифицирани с нисък или висок риск</p> |                              |



| №  | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване         | Съдържание на становището  | Начин на отразяване и мотиви  |
|----|--|--|---|
|    |  | <p>потенциал по смисъла на глава седма, раздел първи от Закона за опазване на околната среда (ЗООС).</p> <p>Във връзка с горното, в доклада за ЕО в раздел „Мерки, предвидени за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно компенсиране на неблагоприятните последици от осъществяването на НПКРТБ - 2030" да се разгледат мерки, съобразени с разпоредбите на чл. 104 от ЗООС.</p>   | <p>Препоръката е изпълнена в ДЕО, като описаната възможност е взета предвид при оценката на въздействията към т.6 и съответно е предложена мярка към т.7.</p> |
| 14 | <p>РиОСВ-Пловдив</p> <p>Изх. № 0-803(1)/23.02.2021 г</p> | <p>В отговор на искането Ви за консултации по горепосоченото Задание за обхват и съдържание на екологична оценка ви уведомяваме за следното:</p> <p>Компонент : <b>Въздух</b></p> <p>1. <b>Съдържание и обхват на доклада:</b> В частта „Състояние на околната среда" - „състояние на атмосферен въздух" - да се направи детайлна оценка на съществуващото състояние и се оцени приноса на всички замърсители, които ще се формират при реализация на Националния план за развитие на комбинирания транспорт в РБългария до 2030 г., към качеството на въздуха РБългария.</p> <p>2. <b>Препоръки:</b> Да се предвидят мерки за ограничаване на неорганизираните емисии на прах по време на заложените дейности по строителство в изпълнение на чл. 70 от Наредба № 1/2005г. за норми за допустими емисии на вредни вещества (замърсители) изпускани в атмосферата от обекти и дейности с неподвижни източници на емисии.</p> | <p>Препоръките са изпълнени при разработване в точките, свързани с КАВ</p> <p>Предвидени са такива мерки в т.7.2 на ДЕО.</p>                                  |



Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| №  | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване                                       | Съдържание на становището   | Начин на отразяване и мотиви |
|----|--|---|------------------------------|
| 15 | РиОСВ-Благоевград<br><br>Изм. № 496(1)/18.02.2021 г.                                   | Уведомяваме Ви, че РиОСВ-Благоевград няма бележки и предложения по така представеното Задание за обхват и съдържание на доклада за екологична оценка на проект на НПКТРБ – 2030 г.  | Няма бележки и предложения.  |
| 16 | РиОСВ-Велико Търново<br><br>Вх. № ВХ-393/09.02.2021<br><br>Изм. № 393(3)/23.02.2021 г. | Във връзка с провеждане на консултации по горесцитираното задание, в изпълнение на разпоредбите на чл. 19а, т. 3 от Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми, Ви информирам, че Заданието за обхват и съдържание на Доклада за екологичната оценка (ДЕО) на горесцитирания план покрива минималните изисквания на чл. 86, ал. 3 от Закона за опазване на околната среда, а именно:<br><br>- Описание на съдържанието на основните цели на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г. (НПКТРБ - 2030 г.);<br>- Текущо състояние на околната среда и евентуално развитие без прилагането на плана;<br>- Характеристики на околната среда за територии, които вероятно ще бъдат значително засегнати;<br>- 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;<br>- Цели на опазване на околната среда на национално и международно равнище, имащи отношение към плана, и начинът, по който тези цели и | Няма бележки и предложения.  |



| № | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване | Съдържание на становището  | Начин на отразяване и мотиви |
|---|--|--|------------------------------|
|   |  | <p>всички екологични съображения ще бъдат взети под внимание, по време на изготвянето му;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Вероятни значителни въздействия върху околната среда, включително биологично разнообразие, население, човешко здраве, фауна, флора, почви, води, въздух, климатични фактори, материални активи, културно-историческо наследство, включително архитектурно и археологическо наследство, ландшафт и връзките между тях, в т. ч. вторични, кумулативни, едновременни, краткосрочни, средносрочни и дългосрочни, постоянни и временни, положителни и отрицателни последици от осъществяване на плана;</li> <li>- Мерки за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно компенсиране на неблагоприятните последици от осъществяването на плана върху околната среда, като същите ще бъдат предложени като - мерки за отразяване в окончателния вариант на плана и мерки за изпълнение при прилагането му;</li> <li>- Мотиви за избор на разгледаните алтернативи. Предвид това, че НПКРТБ - 2030 г. към момента не съдържа алтернативи, ще бъде направено сравнение на плана към момента на изготвянето му с „нулевата алтернатива“.</li> <li>- Методи, по които ще бъде извършена екологичната оценка, използваната нормативна база и документи, като също ще бъдат разгледани трудностите при събиране на необходимата за това информация;</li> <li>- Описание на необходимите мерки във връзка с наблюдението по време на прилагането на НПКРТБ — 2030 г.</li> <li>- Заключение на екологичната оценка;</li> <li>- Справка за резултатите от проведените консултации в процеса на изготвяне на плана и извършване на екологична оценка;</li> <li>- Нетехническо резюме на екологичната оценка.</li> </ul> |                              |





Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| №  | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване                  | Съдържание на становището  | Начин на отразяване и мотиви  |
|----|---|--|---|
|    |   | На основание гореизложеното, Ви уведомявам, че РИОСВ - Велико Търново няма забележки по така изготвеното Задание за обхват и съдържание на Доклада за екологична оценка на Националния план за развитие на комбинирания транспорт в Република България 2030 г.   |   |
| 17 | БД „Дунавски район“ – Плевен<br>Изм. № ПУ-01-123(1)/15.02.2021 г. | <p>В Басейнова дирекция „Дунавски район“ (БДДР) е постъпило Ваше писмо с изх. № 04- 11-97/09.02.2021 г., наш вх. № ПУ-01-123/09.02.2021 г, с искане за становище относно Задание за определяне на обхвата и съдържанието на ДЕО на „Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г. (НПКТРБ - 2030 г.). След преглед на изготвеното задание БДДР изразява следното становище относно обхвата и съдържанието на ДЕО на НПКТРБ - 2030 г.</p> <p>Периодът на разглеждания проект на НПКТРБ съвпада с периода на прилагането и актуализирането на вторите и третите Планове за управление на речните басейни (ПУРБ за периода 2016 - 2021 г. и 2022-2027г.), както и прилагането и актуализирането на вторите и третите Планове за управление на риска от наводнения (ПУРН за периода 2016 - 2021 г. и 2022-2027г.). В тази връзка следва обхвата и съдържанието да бъде съобразено с тези планови документи, а именно по отношение на:</p> <p><i>1. По отношение на т. 2.1. Текущо състояние на околната среда</i></p> <p>В ДЕО е планирано за състоянието на водите да бъде разгледана подробно информация относно екологичното и химично състояние на повърхностните води, химичното и количествено състояние на подземните води в България, както и риска от наводнения. В тази връзка следва да се има предвид, че оценка на състоянието на повърхностните и подземните води, съгласно нормативните изисквания на Рамковата директива за водите (РДВ)</p> | Препоръките от становището са отразени и изпълнени в точките на ДЕО, свързани с компонент Води. |



| № | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване | Съдържание на становището  | Начин на отразяване и мотиви |
|---|--|--|------------------------------|
|   |  | <p>и Закона за водите (ЗВ), се изготвя веднъж на 6 години. Към момента е актуална изготвената оценка на състоянието на повърхностните и подземните води в ПУРБ 2016 - 2021 г. Ежегодно басейновите дирекции изготвят междинна оценка в изпълнение на чл.155 ал.1 т. 17 от ЗВ, но тази оценка не следва да се възприема като оценка на състоянието на повърхностните и подземните води по смисъла на РДВ и ЗВ.</p> <p>В ПУРН 2016 - 2021 г. са определени райони със значителен потенциален риск от наводнения (РЗПРН), които са утвърдени и със Заповед № РДД 744/01.10.2013 г. на министъра на околната среда и водите. За определените РЗПРН са изготвени карти на заплахата и риска от наводнения. Обхватът на наводненията е определен при максимални годишни водни количества при обезпеченост: 5%, 1% и 0,1% или повтаряемост веднъж на 20 г., 100 г. и 1000 г.</p> <p>В ДЕО към компонент води следва да включва и зоните за защита на водите съгласно чл. 119а. ал. 1 от ЗВ. както и санитарно-охранителни зони (СОЗ) съгласно чл. 119, ал. 4. т. 2 от ЗВ.</p> <p><u>2. По отношение на т. 3 Характеристика на околната среда за територии, които вероятно ще бъдат значително засегнати с реализацията на НИРКТРБ - 2030 г.</u></p> <p>При характеризирането на околната среда за територии, които вероятно ще бъдат засегнати с реализацията на НИРКТРБ - 2030 г. предлагаме да се направи преглед и на СОЗ и РЗПРН, да се разгледат повърхностните и подземните води, и зоните за защита на водите. Да се анализират възможните потенциални въздействия върху състоянието на водите и зоните за защита на</p> |                              |



| № | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване | Съдържание на становището  | Начин на отразяване и мотиви |
|---|--|--|------------------------------|
|   |  | <p>водите от реализацията и експлоатацията на проектите предмет на НПКТРБ – 2030 г.</p> <p><u>3. По отношение на т. 4 Съществуващи екологични проблеми, установени на различно ниво, имащи отношение към НПКТРБ - 2030 г., включително отнасящите се до райони с особено екологично значение, като защитените зони по Закона за биологичното разнообразие</u></p> <p>Като информация за съществуващи екологични проблеми по отношение на компонент води, може да се включи направената оценка на транспорта, като потенциален източник на замърсяване на повърхностните и подземните води. Проблемът е разгледан в Раздел 2. в ПУРБ 2016 - 2021 г. на Дунавски район.</p> <p><u>4. По отношение на т. 5 Цели на опазване на околната среда на национално и международно равнище, имащи отношение към НПКТРБ - 2030 г. и начин, по който тези цели и всички екологични съображения са взети под внимание при изготвянето на плана</u></p> <p>Към националните цели имащи отношение към НПКТРБ - 2030 г. следва да се разгледат екологичните цели и целите за намаляване на риска от наводнения планирани, съответно в ПУРБ и ПУРН, в т.ч. при необходимост и обосноваване на изключения от постигането на екологичните цели за запазване/постигане на добро състояние на водите (чл. 156в-чл. 156е от ЗВ).</p> <p><u>5. По отношение на т. 6 Вероятни значителни въздействия върху околната среда и човешкото здраве, в т. ч. трансгранични въздействия върху околната среда на други държави</u></p> |                              |



| № | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване | Съдържание на становището  | Начин на отразяване и мотиви |
|---|--|--|------------------------------|
|   |  | <p>При разглеждане на въздействията върху компонент води, следва да се разгледат и оценят потенциалните въздействия върху повърхностните и подземните води, и зоните за защита на водите. Следва да се има предвид, че реализацията на проекти и намерения, които предвиждат ползване и/или водовземане от повърхностни и подземни води, произтичащи от прилагането на НПКТРБ - 2030 г., ще бъдат съгласувани за допустимост спрямо екологичните цели и планиваните мерки за постигане добро състояние на водите в ПУРБ. както и спрямо целите на управлението на риска от наводнения и предвидените мерки в ПУРН за съответния период на действие.</p> <p>Планираните инфраструктурни проекти за реализиране, в обхвата на НПКТРБ - 2030 г., могат да създадат потенциален допълнителен натиск върху повърхностните и подземните водни тела. както и на зоните за защита на водите, в случаите когато тяхната реализация изисква водовземане и/или ползване на повърхностни и подземни водни обекти, или местоположението им е в близост до водни обекти и зони за защита на питейните води.</p> <p><u>б. По отношение на т. 7 Мерки, предвидени за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно компенсиране на неблагоприятните последици от осъществяването на НПКТРБ - 2030 г., върху околната среда и човешкото здраве</u></p> <p>В ДЕО да се вземат предвид приложимите планирани мерки в ПУРБ 2016-2021 г. и ПУРН 2016-2021 г. в Дунавски район.</p> <p>При изпълнение на планираните инфраструктурни проекти в обхвата на НПКТРБ - 2030 г. е необходимо спазване на следните предвидени изисквания, забрани и ограничения в ЗВ:</p> |                              |



| № | Получено становище от/ № и дата на получаване | Съдържание на становището  | Начин на отразяване и мотиви |
|---|---|--|------------------------------|
|   |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Дейности, свързани с водоземане и ползване на воден обект, подлежат на разрешителен режим съгласно чл. 44 и чл. 46 от ЗВ, освен в случаите описани в чл. 58 от ЗВ. Разрешителни за водоземане и ползване на воден обект се издават при спазване изискванията на Глава четвърта „Разрешителен режим“ и Глава осма „Опазване на водите и водните обекти“ от ЗВ и нормативните актове по прилагането му.</li> <li>- Всички дейности да бъдат съобразени с <i>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.</i></li> <li>- За опазване на подземните води от замърсяване се прилагат разпоредбите на чл. 46, ал. 2 и чл. 118а. ал. 1, т. 2, 3, и 4 от ЗВ: „т. 2 - обезвреждането, включително депонирането на приоритетни вещества, които могат да доведат до непряко отвеждане на замърсители в подземните води; т. 3 - други дейности върху повърхността и в подземния воден обект, които могат да доведат до непряко отвеждане на приоритетни вещества в подземните води; т. 4 - използването на материали, съдържащи приоритетни вещества, при изграждане на конструкции, инженерно-строителни съоръжения и други, при които се осъществява или е възможен контакт с подземни води“.</li> <li>- За недопускане и предотвратяване на замърсявания и аварии, по отношение на повърхностните и подземните води е необходимо спазване на изискванията на чл. 131 от ЗВ: „ При аварийни случаи, създаващи предпоставки за замърсяване на водите, собственикът или лицето,</li> </ul> |                              |



| № | Получено становище от/ № и дата на получаване | Съдържание на становището  | Начин на отразяване и мотиви |
|---|---|--|------------------------------|
|   |   | <p><i>експлоатиращо обекта - източник на замърсяване, включително и насипища, е длъжно да вземе необходимите мерки за ограничаване или ликвидиране на последиците от замърсяването съгласно предварително изготвен аварийен план и незабавно да уведоми басейновите дирекции и органите на Министерството на вътрешните работи. "</i></p> <p>- С цел защита на крайбрежните заливаеми ивици и принадлежащите земи на водохранилищата да се изпълняват разпоредбите на чл. 134 от ЗВ, като не се допуска: депониране и третиране на отпадъци; строителство на стопански и жилищни постройки; миенето и обслужването на транспортни средства и техника;</p> <p>- Съгласно чл. 143 от ЗВ - За защита от вредното въздействие на водите се забранява -съхраняването или складирането на материали, които в значителна степен биха увеличили унищожителната сила на водата при наводнения;</p> <p>Съгласно § 1. ал.1 от Допълнителните разпоредби към ЗВ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• "принадлежащи земи на водохранилища" са земите, които се заливат при най- високо водно ниво на водохранилището, определено за преливане на водно количество с оразмерителна обезпеченост;</li> <li>• "воден обект" е постоянно или временно съсредоточаване на води със съответни граници, обем и воден режим в земните недра и в естествено или изкуствено създадени форми на релефа заедно с принадлежащите към тях земи;</li> </ul> |                              |



Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| №  | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване                                  | Съдържание на становището   | Начин на отразяване и мотиви   |
|----|---|---|--|
|    |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• "крайбрежни заливаеми ивици на реките" са земите, които се заливат; а) в границите на корекциите на реките в населените места и между реката и дигите - при наличие на диги; при протичане на средномногогодишните максимални водни количества с обезпеченост 5 на сто ти повтораемост веднъж на 20 години - за речни участъци с неизградени корекции или защитни съоръжения.</li> </ul>   |  |
| 18 | <p>БД „Черноморски район“ – Варна</p> <p><b>Изх. № 04-00-78(1)/17.02.2021</b></p> | <p>Във връзка с Ваше писмо относно провеждане на консултации по Задание за определяне на обхвата и съдържанието на Доклада за екологична оценка на проекта на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г. (НПКТРБ - 2030 г.), съгласно чл. 19 от Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми и след преглед на същото, изразявам следното становище:</p> <p>1. В Доклада за ЕО (ДЕО) да се представи информация за връзката на НПКТРБ-2030 г. с действащите План за управление на речните басейни за Черноморски район (ПУРН на ЧРБУ 2016 - 2021 г.) съгласно РДВ 2000/60/ЕС, План за управление на риска от наводнения (ПУРН 2016 - 2021г.) съгласно Директива 2007/60ЕС и Морската стратегия на Р България 2016 - 2021 г. съгласно РДМС 2008/56/ЕО и Програмите от мерки към тях. Програмният период на НПКТРБ 2030 г. съвпада с периода на актуализирането, изготвянето и прилагането на третите ПУРБ 2022-2027 г.. вторите ПУРИ 2022-2027 г. и Морска стратегия 2022-2027 г. и последващите им актуализации.</p> | <p>Препоръките от становището са отразени и изпълнени в точките на ДЕО, свързани с компонент Води.</p> |



| № | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване | Съдържание на становището   | Начин на отразяване и мотиви |
|---|--|---|------------------------------|
|   |  | <p>2. Описанието и анализът на компонентите на околната среда в част „Води“ да се изготви съобразно информацията за водите, водните тела и зоните за защита по чл. 1 19а, ал.1 от Закона за водите.</p> <p>3. По отношение на т.2.1.3. Състояние на водите" (стр.40), в Доклада за ЕО. текстът „ Четири Басейнови дирекции оценяват екологичното състояние на водните тела съгласно единен национален подход, съгласуван от и утвърден от МОСВ" да се коригира така: „ Четири Басейнови дирекции оценяват екологичното и химичното състояние на повърхностните водни тела и химичното и количественото състояние на подземните водни тела съгласно единни национални подходи и методологии, съгласувани и утвърдени от МОСВ".</p> <p>4. По отношение на т.2.1.3. Състояние на водите" (стр.41), в ДЕО текстът ПУРБ са с основна цел постигане на добро състояние на повърхностните и подземните води." да се допълни с „Морската стратегия има цел постигане и/или поддържане на добро състояние на морска околна среда по 11 характеристики (т.н. дескриптори). Териториалния обхват на стратегията е цялостната морска акватория в юрисдикцията на Р България крайбрежни, териториални морски води и изключителната икономическа зона, като в крайбрежните води допълва действащия ПУРБ на ЧРБУ, в частта необхваната като предмет на действие от същия (например Дескриптор 10 Морски отпадъци и ДЛ Подводен шум и енергия). "</p> <p>5. По отношение на т.2.1.3.1. „Състояние на повърхностните води" (стр. 42), в ДЕО да се упомене за коя година са обследвани посочените пунктове контролен и оперативен мониторинг на повърхностните води (вътрешни и крайбрежни). Към оценката на основните физико-химични елементи за</p> |                              |





| № | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване | Съдържание на становището  | Начин на отразяване и мотиви |
|---|--|--|------------------------------|
|   |  | <p>качество - разтворен кислород (<math>O_2</math>), азот амониев, азот нитратен, ортофосфати като фосфор и <math>BPK_5</math> следва да се посочи годината на проведения мониторинг. Да се представи и информация и по отделните категории повърхностни води, а именно „река“, „езеро“, „преходни води“ и „крайбрежни води“.</p> <p>6. Докладът за ЕО следва да обхваща всички възможни въздействия върху количеството и качеството на повърхностните, подземните води и зоните за защита на водите (ЗЗВ), определени по чл. 119а от Закона за водите.</p> <p>7. Необходимо е да бъдат оценени вероятните отрицателни въздействия върху водите и зоните за защита на водите, произтичащи от реализацията на всички планирани дейности и намерения на територията на страната, както и кумулативния ефект от тях. Заложените дейности и мерки в ДЕО на ИПРКТРБ - 2030 г. да са съобразени с целите и мерките в Плана на управление на речните басейни за Черноморски район с цел предотвратяване влошаването на екологичното и химичното състояние на повърхностните води, и количественото и химичното състояние на подземните води.</p> <p>8. При изготвяне на ДЕО да се вземат предвид заложените в ПУРБ цели за опазване на водните тела, върху които попада територията на Плана, както и програмите от мерки за предотвратяване и намаляване на значителни вредни въздействия върху повърхностните и подземните води. В доклада да се разпишат мерки за изпълнение при прилагане на Плана с цел недопускане или намаляване на отрицателните въздействия върху повърхностните и подземните водни тела и ЗЗВ, от гледна точка на постигане на целите на околната среда и мерките за постигане на добро състояние, заложи в ПУРБ 2016-2021 г. Необходимо е за всяка отделна дейност да се разглеждат всички</p> |                              |



| № | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване | Съдържание на становището  | Начин на отразяване и мотиви |
|---|--|--|------------------------------|
|   |  | <p>възможни негативни въздействия върху повърхностните и подземни води, и зоните за защита на водите в детайли, както и да се посочат конкретните поставени цели и мерки за постигане на добро състояние на водите.</p> <p>9. При изготвянето на ДЕО да се вземат предвид определените райони със значителен риск от наводнения (РЗПРМ) на територията на Плана, изготвените карти на заплахата и картите на риска от наводненията и Програмата от мерки, част ПУРН 2016-2021 г. Съгласно Становище по ЕО на ПУРН е необходимо предвижданията да бъдат съобразени с анализирания и моделиран обхват при сценарий на вероятност на 20-годишната вълна и изпълнението на това условие да бъде предоставено в ДЕО. В доклада да се разпишат мерки за недопускане или намаляване на отрицателните въздействия, от гледна точка на постигане на целите и мерките за защита от вредното въздействие на водите заложи в ПУРН 2016-2021 г.</p> <p>10. В ДЕО да се вземат предвид и целите и мерките от Програмата от мерки (ПоМ) към Морската стратегия на Р България с период на действие 2016-2021 г., които имат отношение към поставените цели и мерки за изпълнение на Плана.</p> <p>11. Следва да бъде отразена и необходимостта от спазване на съответните забрани и ограничения в поясите на СОЗ, регламентирани в Наредба № 3/16.10.2000г. на МОСВ. МРРБ и МЗ (ДВ бр.88/2000г.) 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.</p> |                              |



Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| №  | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване                                      | Съдържание на становището   | Начин на отразяване и мотиви   |
|----|---|---|--|
|    |   | <p>Действащият План за управление на речните басейни (ПУРБ 2016 - 2021г.) за Черноморски район, съгласно РДВ 2000/60/ЕС. Плана за управление на риска от наводнения (ПУРН 2016 -2021 г.) и Морската стратегия на Р България и програма от мерки 2016 - 2021 г., с наличните информация и анализи са публикувани на интернет страницата на БДЧР: <a href="http://www.bsbd.org">www.bsbd.org</a> и могат да послужат при изготвяне на Доклада за екологична оценка на Националния план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г (НПКТРБ-2030 г.)</p>  |  |
| 19 | <p>БД „Източнобеломорски район“ – Пловдив</p> <p>Изм. № ПУ-02-31(1)/23.02.2021 г.</p> | <p>Във връзка с постъпило писмо. Ваш изх. № 04-11-97/09.02.2021 г. и на основание чл. 19а от Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми (Наредбата за ЕО), Басейнова Дирекция „Източнобеломорски район“ (БД ИБР) изразява следното становище:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. В заданието е представена резюмирана информация за състоянието на околната среда в страната. В Доклада за ЕО ще бъдат разгледани екологичното и химично състояние на повърхностните водни тела, като състояние към момента, химичното и количествено състояние на подземните водни тела, както и риска от наводнения, при възникване на ситуации, отнесени към територията на всяка басейнова дирекция.</li> <li>2. Ще бъдат разгледани и оценени възможните въздействия върху повърхностни и подземни води при развитие на комбинирания транспорт. Необходимо е да се разгледат възможните въздействия и върху зони за защита на водите по смисъла на чл. 119а. ап. 1 от Закона за водиче (ЗВ).</li> </ol> | <p>Препоръките от становището са отразени и изпълнени в точките на ДЕО, свързани с компонент Води.</p> |



Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| №  | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване                                    | Съдържание на становището   | Начин на отразяване и мотиви   |
|----|---|---|--|
|    |   | <p>3. При разглеждане на съществуващите екологични проблеми в доклада, свързани с подземни и повърхностни води. същите да се обвържат със заложен мерки за подземни и повърхностни водни тела описани в Раздел 7, Приложение № 1 от Програмата от мерки към План за управление на речните басейни в Източнореломорски район (ПУРБ на ИБР) 2016- 2021 г. и мерките описани в Приложенията към Раздел 5 от Програмата от мерки на План за управление на риска от наводнение (ПУРН на ИБР) 2016-2021 г.</p> <p>При разработване на Доклад за екологична оценка на проекта на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г.. препоръчваме да се използва наличната информация в публикувания па страницата на БД ИБР и действащ ПУРБ на ИБР 2016-2021 г. В него се съдържа подробна информация за повърхностните и подземните водни тела (в Раздел 1 и приложенията към него), зоните за защита на водите (Раздел 3 и приложенията към него), мониторинг и оценка на състоянието им (в Раздел 4 и приложенията към него), поставените екологични цели за водните тела и зоните за защита на водите (в Раздел 5 и приложенията към него) и предвидените мерки за подобряване на състоянието им (в Раздел 7 и приложенията към него).</p> |  |
| 20 | <p>БД „Западнобеломорски район“ – Благоевград</p> <p>Изх.№ П-10-4(1)/24.02.2021</p> | <p>В изпълнение на разпоредбата на чл. 19а от Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми (Наредба за ЕО), Басейнова дирекция „Западнобеломорски район“ изразява следното становище по представения проект на задание за определяне на обхвата и съдържанието на доклада за екологична оценка (ДЕО) на гореописания план:</p> <p>1. НПКРТРБ - 2030 г. е разработен на база проучвания, мултикритериален анализ, сравнения и примери от добри практики на други държави от</p>  | <p>Препоръките от становището са отразени и изпълнени в точките на ДЕО, свързани с компонент Води.</p> |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| № | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване | Съдържание на становището  | Начин на отразяване и мотиви |
|---|--|--|------------------------------|
|   |  | <p>Европейския съюз и съдържа пакет от приложими мерки за стимулиране на комбиниания транспорт в Р. България, които включват:</p> <p>Група мерки 1 - обхващат организационни и административни въпроси;<br/>Група мерки 2 - обхващат експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата; Група мерки 3 - обхващат подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите.</p> <p>Предложена е и Програма за изпълнение на „Национален план за развитие на комбиниания транспорт в Република България до 2030 година“, която е обвързана с времевите хоризонти на реализацията му.</p> <p>Националният план за развитие на комбиниания транспорт в Република България до 2030 година (НПКТРБ - 2030 г.) се изготвя в изпълнение на Договор от 14.0Е2020 г. с предмет „Изготвяне на проект на Национален план за развитие на комбиниания транспорт в Република България до 2030 година“. Възложител на плана е Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС), а финансирането е по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.</p> <p>НПКТРБ - 2030 г. се разработва с цел да покрие критериите от „благоприятстващите условия“ съгласно предложението за Регламент за общоприложимите разпоредби (РОР), с който се определят общи разпоредби за седем фонда със споделено управление. По отношение на транспортната политика в предложението за РОР се посочва, че целта на политиката ще е по-добре свързана Европа чрез подобряване на мобилността и регионалната свързаност. Специфична цел е разработване на стабилна, устойчива на</p> |                              |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| № | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване | Съдържание на становището  | Начин на отразяване и мотиви |
|---|--|--|------------------------------|
|   |  | <p>изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална трансевропейска транспортна мрежа (ТЕП- Т).</p> <p>Освен, че е свързан с Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г., НПРКТРБ - 2030 г. се намира в йерархическа връзка с Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. (ИТС-2030 г.). Планът представлява един от оперативните документи за осъществяване на ИТС-2030 г., която очертава основните насоки за развитие на националната транспортна система в периода до 2030 г. и е одобрена с Решение № 336/23.06.2017 г. на Министерския съвет (МС).</p> <p>Планът има основно административно-организационна и финансова насоченост, като следва да подпомага МТИТС като ръководен орган и потенциалните бенефициенти при взимането на решения и определянето на приоритети, както и при организацията, проучванията, проектирането и реализацията на проекти за решаване на проблемите, свързани с развитието на комбинирания транспорт. Чрез плана ще се избегне и един от основните проблеми, свързан с подготовка на проекти, които поради липса на финансиране, остават нереализирани до загубване на актуалност и губене на правно действие, а междуременно и вече губещи, поради усвояния за подготовката им ресурс - проучвания, подготовка и изготвяне на проекти и др.</p> <p>2. По отношение на представения проект на задание за определяне на обхвата и съдържанието на доклада за екологична оценка (ДЕО) на НПРКТРБ - 2030 г., в т. 1.4 Връзка на НПРКТРБ - 2030 г с други съотносими планове, програми и стратегии, в Доклада за ЕО следва да се отбележи, че програмният период на разглеждания проект съвпада с периода на актуализирането,</p> |                              |



| № | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване | Съдържание на становището   | Начин на отразяване и мотиви |
|---|--|---|------------------------------|
|   |  | <p>изготвянето и прилагането на третите Планове за управление на речните басейни (ПУРБ 2022-2027) и вторите Планове за управление на риска от наводнения (ПУРН) за периода 2022-2027г. В проекта на заданието за обхвата на ДЕО на НПКРТБ - 2030 г. да се включи, и че към настоящия момент, за Западнореломорски район за басейново управление е разработен проект на актуализирана предварителна оценка на риска от наводнения (ПОРН), с актуализирани предварителни РЗПРН, изготвена на основание чл. 146а, ал. 1 от Закона за водите. Предстои публикуването и обявяването на проекта на ПОРН пред обществеността за консултации и писмени становища в рамките на законоустановения срок от 2 месеца на основание чл.146с от ЗВ.</p> <p>3. В т. 2.1.3 Състояние на водите, текстът на стр. 42 „Оценката е типова специфична, за всеки тип водно тяло, категоризирана в три основни категории на състоянието - отлично, добро и умерена, е необходимо да бъде коригиран както следва: „ Оценката е типова специфична, за всеки тип водно тяло, категоризирана в пет основни категории на състоянието - отлично, добро, умерено, лошо и много лошо ". В същата точка от проекта на заданието за обхвата на ДЕО да се включи, че основните характеристики на повърхностните водни тела в териториалния обхват на ЗБР са описани и представени таблично в Приложение 1.2.4. на Раздел 1 на ПУРБ на ЗБР (2016-2021). На стр, 41 на представения за разглеждане документ са описани източниците на дифузно замърсяване произтичащи от пътният трафик (транспорт). Следва да се разгледа и натискът от физични модификации и хидрологични промени, причинени в следствие на изпълнението на инфраструктурни проекти в областта на транспорта, които биха могли да доведат до риск от влошаване на хидроморфологичното състояние на повърхностните води и речните екосистеми.</p> |                              |



| № | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване | Съдържание на становището  | Начин на отразяване и мотиви |
|---|--|--|------------------------------|
|   |  | <p>4. В т. 2.1.3.2. Риск от наводнения да се включи информация, че за Западнобеломорски район е разработен проект на актуализирана предварителна оценка на риска от наводнения (ПОРН), с актуализирани предварителни РЗПРН.</p> <p>5. В т. 2.1.3.3 Състояние на подземните води, текстът на стр. 44 „Мрежите за мониторинг на подземните води (в периода 04.2020-04.2021г.) са регламентирани със Заповед №РД-267/03.04.2020г. на министъра на околната среда и водите “, е необходимо да бъде коригиран както следва: „Министърът на околната среда и водите утвърждава ежегодно със заповед годишни програми за мониторинг на повърхностни и подземни води “. В същата точка от проекта на заданието за обхвата на ДЕО да се включи, че информация за подземните водни тела в ЗБР за БУ е налична в таблица №1.3.2.а. на Раздел 1 на ПУРБ на ЗБР (2016-2021).</p> <p>В ДЕО следва да се вземе предвид предстоящото актуализиране на характеристиките на повърхностните и подземните водни тела в ЗБР, което ще бъде изготвено в рамките на междинния преглед на установените проблеми, свързани с управление на водите съгласно изискванията на чл. 168 б, ал.1, т.2 от ЗВ. Актуална информация за Работната програма и графика за актуализацията на ПУРБ на Западнобеломорски район и мерки за консултации със заинтересованите страни и обществеността е налична на сайта на БДЗБР на адрес: <a href="https://wabd.bg/content.....">https://wabd.bg/content.....</a></p> <p>6. По отношение на предприятията с нисък и висок рисков потенциал, разгледани в т. 2.1.15 Опасни химични вещества и риск от големи аварии на стр. 55 от проекта на заданието, в Раздел 2 на ПУРБ на ЗБР (2016-2021), Таблица №2.2.1.в. са представени обекти, класифицирани като предприятия</p> |                              |





| № | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване | Съдържание на становището   | Начин на отразяване и мотиви |
|---|--|---|------------------------------|
|   |  | <p>/съоръжения с висок или нисък рисков потенциал по ЗООС в Западнореломорски район</p> <p>7. В т. 3. Характеристики на околната среда за територии, които вероятно ще бъдат значително засегнати с реализацията на НПКРТБ - 2030 г., е уточнено, че ще се обърне специално внимание на чувствителни територии, които ще са най-силно засегнати от програмата, като защитени зони от екологичната мрежа „Натура 2000“, обекти, подлежащи на здравна защита, зони с риск от наводнения и др. В тази връзка, следва да се има предвид, че съгласно чл. 116, ал. 2, т. 3 от Закона за водите, всички води и водни обекти се опазват от изтощаване, замърсяване и увреждане с цел поддържане на необходимото количество и качество на водите и здравословна околна среда, съхраняване на екосистемите, запазване на ландшафта и предотвратяване на стопански щети, като за постигане на тези цели се определят зони за защита на водите. В ДЕО следва да бъде включена информация за зони за защита на водите, регламентирани в чл. 119а от ЗВ, а именно: зони за защита на питейните води; зони с води за къпане; зоните, в които водите са чувствителни към биогенни елементи, включително: уязвими зони и чувствителни зони; зони за опазване на стопански ценни видове риби и други водни организми; защитени 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 (защитени зони от екологичната мрежа Натура 2000). Определените ЗЗВ по чл. 119а, ал. 1 от Закона за водите в Западнореломорски район за басейново управление са разгледани в Раздел 3 на ПУРБ на ЗБР (2016-2021).</p> <p>7. В т. 4 Съществуващи екологични проблеми, установени на различно ниво, имащи отношение към НПКРТБ - 2030 г., включително отнасящи се до</p> |                              |



| № | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване | Съдържание на становището   | Начин на отразяване и мотиви |
|---|--|---|------------------------------|
|   |  | <p>райони с особено екологично значение, при прегледа на съществуващите екологични проблеми по компонент „Води“ да се вземат предвид значимите видове натиск в резултат от човешката дейност върху състоянието на повърхностните и подземните води, разгледани в Раздел 2 на ПУРБ на ЗБР (2016-2021). Актуализиран преглед на въздействието от човешка дейност върху състоянието на повърхностните и подземните води ще бъде разгледан в Междинния преглед на установените значими проблеми в териториалния обхват на ЗБР, свързани с управление на водите, в изпълнение на чл.156з от ЗВ. Изготвеният документ ще бъде публикуван и обявен пред обществеността за консултации и писмени становища в законоустановения срок от 6 месеца съгласно чл. 168в от ЗВ. Същият ще бъде наличен и на интернет страницата на БДЗБР, и на интернет страницата на Министерството на околната среда и водите.</p> <p>8. В т.5 Цели на опазване на околната среда на национално и международно равнище, имащи отношение към НПКТРБ - 2030 г., в която ще бъде направен анализ на стратегии, планове и програми поставящи цели по опазване на околна среда, да се разгледат заложените екологични цели за повърхностните и подземните водни тела и за зоните за защита на водите, представени в Раздел 5 на ПУРБ на ЗБР (2016-2020) -Актуализация на списъка на целите за опазване на околната среда.</p> <p>9. В т.6.1. Вероятност от значително въздействие на проекта на НПКТРБ - 2030 г. върху околната среда и човешкото здраве е необходимо да се направи оценка на степента на въздействие на предвидените дейности върху състоянието на водните тела, както и върху защитените зони по чл.119а от Закона за водите.</p> |                              |



| №  | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване | Съдържание на становището   | Начин на отразяване и мотиви |
|----|--|---|------------------------------|
|    |  | <p>10. В т.7 Мерки, предвидени за предотвратяване, намаляване, и възможно най-пълно компенсиране на неблагоприятните последици от осъществяването на НПКТРБ - 2030 г. върху околната среда и човешкото здраве за компонент „води“ да се разпишат подходящи мерки при вероятни неблагоприятни последици от осъществяване на проектите от НПКТРБ - 2030 г.</p> <p>11. Следва да се отбележи, че произтичащите от НПКТРБ - 2030 г. планове, програми, инвестиционни намерения и проекти, и/или техните изменения е необходимо да бъдат оценявани за допустимост спрямо ПУРБ и ПУРН и могат да бъдат одобрени само след провеждане на приложимите процедури по реда на Глава шеста от Закона за опазване на околната среда - по екологична оценка за планове и програми и за извършване на оценка на въздействието върху околната среда, съгласно изискванията на чл. 155, ал. 1, т.23 от Закона за водите, за инвестиционни предложения.</p> <p>Въз основа на гореизложеното, Басейнова дирекция „Западнобеломорски район“ дава положително становище по предоставеното задание за обхват и съдържание на Доклада за Екологична оценка (ДНО) на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г., като бъдат взети предвид и направените по-горе коментари и предложения.</p> |                              |
| 21 | Министерство на здравеопазването                 | Във връзка с получено в Министерство на здравеопазването Ваше писмо относно провеждане на консултации по Задание за обхват и съдържание на доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България, Ви информираме следното:  |                              |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| № | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване | Съдържание на становището  | Начин на отразяване и мотиви |
|---|--|--|------------------------------|
|   | Изх. №04-18-21/01.03.2021                        | <p>Представеното задание предвижда доклада за екологична оценка да бъде съобразен с нормативните изисквания по отношение съдържанието, структурата и обхвата на този вид доклади. В него ще бъдат включени всички основни раздели и ще бъде анализирано и оценено очакваното въздействие както върху отделните фактори и компоненти на околната среда, така и върху населението и човешкото здраве вследствие изпълнението на горепосочения план.</p> <p>Съгласно представеното задание, националният план предвижда три типа мерки:</p> <p>Първите са свързани с организационни и административни въпроси, решаването на които са необходимо условие за успешното изпълнение на плана, и които по същество нямат пряко екологично въздействие.</p> <p>Втория тип мерки са свързани с експлоатацията и подпомагане на услугата комбиниран транспорт, вкл. създаване на интегрирани информационни системи за обработка на товари, комуникационни технологии и интелигентни транспортни системи, както и осигуряване на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспортирането им в т.ч. блок-влакове по основни ж.п. направления.</p> <p>Третия тип мерки касаят изграждане на нови интермодални терминали (в района на гр. София, за Северна България, в района на гр. Видин) и подобряване инфраструктурата и оборудването на съществуващите, изграждане на логистични центрове и подобряване на ж.п инфраструктурата водеща към тях.</p> |                              |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| № | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване | Съдържание на становището   | Начин на отразяване и мотиви  |
|---|--|---|---|
|   |  | <p>Заданието предвижда доклада по ЕО да разгледа съществуващото състояние на околната среда и на констатирани екологични проблеми, като тук следва да се обърне внимание преди всичко на тези, които са вследствие на отрицателното въздействие от транспорта върху околната среда и човешкото здраве (замърсяване на атмосферен въздух, води, шумово натоварване на средата).</p> <p>При разглеждане на възможните въздействия върху околната среда и човешкото здраве следва да се разгледат и оценят както очаквани отрицателни последствия от прилагане на плана в следствие увеличения трафик по основните ж.п. трасета и в районите на интермодалните терминали и логистични центрове, така и положителното въздействие вследствие по-широкото използване на железопътен вместо шосеен транспорт за превоз на товари и стоки.</p> <p>Специално внимание следва да се обърне върху възможното отрицателно въздействие на повишени нива на шум вследствие на повишен ж.п. трафик, както и от товаро-разтоварните дейности в интермодалните терминали и логистичните центрове. В това отношение е важно да се посочи необходимостта при избор на нов подвижен състав за обслужване на комбинирания транспорт, като важен критерий при избора да бъде прилаган и нивото на шум и вибрации, създавано от транспортните средства.</p> <p>Да се анализира и възможността от отрицателно въздействие във връзка със създаваните електромагнитни полета от въвеждането на нови</p> | <p>Препоръката е изпълнена в ДЕО – при разглеждане на текущото състояние – т.2 и екологичните проблеми – т.4 същите са анализирани по отношение на последствията от въздействието на съществуващото развитие на транспорта, в т.ч. на комбинирания транспорт в страната.</p> <p>В ДЕО, към т.6, са оценени възможните отрицателни и положителни въздействия от изпълнението на плана.</p> |



| № | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване | Съдържание на становището   | Начин на отразяване и мотиви   |
|---|--|---|--|
|   |  | <p>комуникационни и информационни системи, обслужващи комбинирания транспорт.</p> <p>При разглеждане на състоянието и възможното въздействие върху водите да бъдат представени и анализирани и данни за качеството на водите за къпане, и възможното влияние върху тях, доколкото програмата обхваща състоянието и развитието на интермодални терминали в Черноморски пристанища.</p> <p>Да се направи анализ и оценка на това, кои от отделните проекти, идентифицирани в националния план имат потенциал да окажат значително отрицателно въздействие както и вида и степента на въздействието по отделните фактори на околната и жизнената среда, по време на строителството и/или последващата експлоатация на съответните обекти.</p> <p>Да се предложат адекватни мерки за недопускане и възможно най-пълно редуциране на отрицателните въздействия върху човешкото здраве в следствие изпълнение на проектите идентифицирани в националния план, като изрично се посочи изискването местоположението им да бъде съобразявано с териториално–устройствени решения и предвиждания за развитието на населените места и с местоположението на обекти, територии и зони, подлежащи на здравна защита, с цел недопускане изпълнението на плана да доведе до отрицателното въздействие върху жизнената среда и човешкото здраве.</p> <p>Изрично в екологичната оценка да се посочи необходимостта предлаганите в националния план мерки, касаещи изграждане на нова инфраструктура да</p> | <p>Препоръката е изпълнена при оценката на въздействието на шума в случай на реализиране на плана, като в т.7 на ДЕО са препоръчани и мерки за ограничаване на шума, в т.ч. мярка за включване на критерий за ниски нива на шум и вибрации при избор/закупуване на нов подвижен състав.</p> <p>Извършени са анализи и прогнози, в съответствие с нивото на подробност на плана и наличната информация за въздействие на електромагнитни полета.</p> <p>Изискването е изпълнено в точките за компонент Води и при оценка на въздействията в т.6 на ДЕО.</p> |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| №  | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване | Съдържание на становището   | Начин на отразяване и мотиви   |
|----|--|---|--|
|    |  | бъдат съобразени и с изискванията по отношение опазване на водите и по-специално забраните и ограниченията в санитарно-охранителните зони на водоизточниците за питейно-битово водоснабдяване и на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди | <p>Изискването е изпълнено при оценка на въздействието на идентифицираните в плана проекти – към т.6 на ДЕО.</p> <p>Въз основа на резултатите от оценката на вероятните въздействия върху околната среда и човешкото здраве – т.6 на ДЕО, в т.7 на ДЕО са препоръчани такива мерки, в т.ч. изрично е включена предложената от МЗ мярка.</p> <p>Изискването за посочените мерки е изпълнено – в т.7 на ДЕО са включени мерки по компонент Води.</p> |
| 22 | Държавно предприятие<br>Национална               | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |  |



Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| №  | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване           | Съдържание на становището | Начин на отразяване и мотиви |
|----|--|---------------------------|------------------------------|
|    | Компания<br>Железопътна<br>инфраструктура                  |                           |                              |
| 23 | Държавно<br>предприятие<br>„Пристанищна<br>инфраструктура” | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 24 | МЕТАЛИМПЕКС<br>2003 ЕООД                                   | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 25 | „Терминали“ АД<br>(ИМТ Пловдив)                            | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 26 | „Пристанище<br>Бургас“ ЕАД                                 | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 27 | „БМФ Порт<br>Бургас“ ЕАД                                   | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 28 | „Параходство<br>българско речно<br>плаване“ АД             | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 29 | “Фериботен<br>комплекс” АД                                 | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |





Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| №  | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване        | Съдържание на становището   | Начин на отразяване и мотиви       |
|----|---|---|------------------------------------|
| 30 | „Порт България Уест“ АД                                 | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                                    |
| 31 | „Пристанище Варна“ ЕАД<br><br>Изх. №<br>1252/11.02.2021 | <p>„Пристанище Варна“ ЕАД е пристанищен оператор и оперира пристанищен терминал Варна-изток и пристанищен терминал Варна-запад, части от пристанище за обществен транспорт Варна.</p> <p>Във връзка с получено електронно писмо и след запознаване с приложените документи относно провеждане на консултации по Задание за обхват и съдържание на доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г. (НПРКТРБ - 2030 г.), Ви информирам следното:</p> <p>От представеното задание е видно, че в обхвата на доклада за екологична оценка (ЕО) на НПРКТРБ - 2030 г. са предвидени различни раздели, в които ще се оценяват и анализират съществуващото състояние на околната среда, както и очакваното въздействие от реализирането на предвидените в плана дейности върху факторите и компонентите на околната среда на национално и международно равнище.</p> <p>Идентифицирани са връзките на НПРКТРБ - 2030 г. с други съотносими планове, програми и стратегии. Упоменато е, че в доклада за ЕО ще бъде направен анализ на връзката на плана с други такива, предложени за разглеждане от заинтересованите страни в резултат на настоящите консултации.</p> <p>Посочено е, че ще бъдат разгледани и вероятните значителни въздействия върху околната среда и човешкото здраве, в резултат от изпълнението на</p> | Няма бележки и предложения за ДЕО. |



| № | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване | Съдържание на становището  | Начин на отразяване и мотиви  |
|---|--|--|---|
|   |  | <p>предвидените дейности и постигане на основните цели на плана, включително и на територията на други държави.</p> <p>Представеното задание за обхват и съдържание на ЕО на НПКТРБ - 2030 г. към момента не съдържа алтернативи и мерки предвидени за предотвратяване,</p> <p>намаляване, и възможно най-пълно компенсиране на неблагоприятните последици от осъществяването на плана върху околната среда и човешкото здраве. Упоменато е, че това ще бъде направено към момента на изготвянето на същия, както и формулиране на мерките на база получените резултати от извършените анализи и оценки на предполагаемото въздействие върху околната среда и човешкото здраве при реализирането на НПКТРБ - 2030 г.</p> <p>Горепосоченото задание, публикувано на интернет страницата на МТИТС, отговаря на изискванията на нормативната уредба по структура и обхват. Засегнати са необходимите реквизити по изготвяне на доклад за ЕО, в това число компонентите и факторите на околната среда, посочени в чл. 86, ал. 3 от Закона за опазване на околната среда.</p> <p>При прегледа на предоставената документация при Мярка 3.5 Преинвестиционно проучване за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България и Мярка 3.6 Модернизация/Развитие на съществуващи терминали в Република България се констатира, че не е посочен терминал Варна-изток. (Трябва да се има предвид, че с най-новото Удостоверение за експлоатационна годност № 11036 от 21.01.2021 г. „Пристанище Варна“ ЕАД може на територията на терминал Варна-изток да обработва и контейнери).</p> | <p>По изложената констатация по проекта на плана за липса на терминал Варна-изток в мерки 3.5 и 3.6, становището на МТИТС (в качеството си на възложител на плана и компетентен за изразяване на мотивирани становища по неговото съдържание) е: Терминал Варна Изток не е включен в списъка на терминалите по тези мерки, тъй като пакетът</p> |



Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| №  | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване | Съдържание на становището   | Начин на отразяване и мотиви   |
|----|--|---|--|
|    |  | <p>Ние и досега сме контейнерна врата и лидер при обработка на контейнери в рамките на България.</p> <p>Като пристанищен оператор подкрепяме развитието на комбинираните превози и сме готови да сътрудним за това в рамките на нашата компетентност.</p> | <p>от мерки за стимулиране на комбинирания транспорт е изготвен при изричното допускане (описано в т. 1 от раздел VII на проекта за План), че „Проектите за изграждане на .... и изграждане на <i>интермодален терминал Варна, под местността „Максуда“ ще бъдат изпълнени в предвидените срокове</i>“.</p> <p>Тъй като ИМТ Варна ще бъде разположен на част от територията на пристанищен терминал Варна-изток, то неговото развитие е планирано като нова инфраструктура, а не като съществуваща, която да се доразвива.</p> <p>Това обстоятелство по никакъв начин не възпрепятства „Пристанище Варна“ ЕАД да продължи да обработва контейнери.</p> |
| 32 | Пристанище Свищов - "Драгажен флот – Истър" АД   | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |  |
| 33 | Пристанище Лом - „Порт Инвест” ЕООД              | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |  |



Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| №  | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване | Съдържание на становището | Начин на отразяване и мотиви |
|----|--|---------------------------|------------------------------|
| 34 | "ПРИСТАНИЩЕН КОМПЛЕКС - РУСЕ" ЕАД                | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 35 | Пристанище-Видин" ЕООД                           | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 36 | DB Schenker - Терминал Божурище                  | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 37 | Пимк райл ЕАД                                    | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 38 | "БДЖ-Товарни превози" ЕООД                       | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 39 | БУЛМАРКЕТ ДМ ЕООД - Булмаркет Рейл Карго         | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 40 | Рейл Карго Кериър - България ЕООД                | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 41 | „Ди Би Карго България“ ЕООД                      | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |



Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| №  | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване | Съдържание на становището | Начин на отразяване и мотиви |
|----|--|---------------------------|------------------------------|
| 42 | Българска железопътна компания АД                | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 43 | Асоциация на българските железопътни превозвачи  | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 44 | Асоциация на предприятията в железопътния превоз | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 45 | Национално сдружение на българските превозвачи   | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 46 | Камара на автомобилните превозвачи в България    | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| №  | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване                        | Съдържание на становището | Начин на отразяване и мотиви |
|----|---|---------------------------|------------------------------|
| 47 | Съюз на международните превозвачи                                       | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 48 | Национална транспортна камара   | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 49 | Корпорация на автомобилните превозвачи в България                       | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 50 | Асоциация на българските предприятия за международни превози и пътищата | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 51 | „ТБД-Товарни превози“ ЕАД   | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 52 | Булмаркет-ДМ ООД  | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| №  | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване           | Съдържание на становището   | Начин на отразяване и мотиви       |
|----|--|---|------------------------------------|
| 53 | Експрес сервиз ООД   | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                                    |
| 54 | Газтрейд АД  | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                                    |
| 55 | „Транспортно строителство и възстановяване” ЕАД            | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                                    |
| 56 | "Карго Транс Вагон България" АД                            | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                                    |
| 57 | "Порт Рейл" ООД  | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                                    |
| 58 | "Мини Марица-Изток" ЕАД<br><br>Изх. № ПГО-01-64/12.02.2021 | <p>Докладът за екологична оценка на проекта на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 /НПРКТРБ/ е разработен в изпълнение на глава шеста на Закона за опазване на околна среда и в съответствие с изискването на чл. 19а, т. 3 от Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми.</p> <p>НПРКТРБ - 2030 г. се намира в йерархическа връзка с Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. (ИТС-2030 г.) и представлява един от оперативните документи за осъществяване на ИТС-2030 г., която очертава основните насоки за развитие на националната транспортна система в периода до 2030 г След запознаване със заданието за обхват и съдържание на доклада за екологична оценка на проекта констатирахме, че на страница</p> | Няма бележки и предложения за ДЕО. |



Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| №  | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване | Съдържание на становището  | Начин на отразяване и мотиви   |
|----|--|--|--|
|    |  | <p>39 са цитирани данни от последния Национален доклад за състоянието и опазването на околната среда в Р. България на ИАОС за 2018 г. за качеството на атмосферния въздух са доказани следните негативни влияния в които е посочете, че продължава тенденцията за превишение на СЧН и на СДН за серен диоксид в гр. Гълъбово. Основните източници на серен диоксид в Югоизточен РОУКАВ са топлоелектрическите централи от енергиен комплекс „Марица Изток“.</p> <p>Вече над 20 години в ТЕЦ в комплекса са изградени сероочистващи инсталации /СОИ/ с помощта на които се достига до 96-98% очистване на димните газове от серен диоксид и ФПЧ и считаме, че тези данни в Доклада на ИАОС за некоректни.</p> <p>След завършването на настоящата процедура, както и последващата ЕО или ДОВОС в НПКРТРБ, считаме, че на по-късен период от реализацията му, следва да се има предвид и преместването на пътя и жп линията Раднево-Гълъбово, свързано с технологичното развитие на „Мини Марица-изток“ ЕАД.</p> <p>Като субект, съгласно чл. 19, ал. 1, ал. 3 и ал. 4 от Наредбата за условията и реда за извършване на ЕО на планове и програми, изразяваме нашето положително становище и не възразяваме за провеждане на настоящата процедура</p> | <p>По отношение на коментара за използваните данни от последния Национален доклад за състоянието и опазването на околната среда в Р. България на ИАОС за 2018 г., при изготвянето на документацията по ЕО, съответно на Заданието и на ДЕО, се използват данни от официални източници, съответно компетентен орган за предоставяне на актуална и официална информация за КАВ е ИАОС.</p> <p>Предвижданията на проекта на плана не включват обекти и дейности в района на активите на комплекс „Марица Изток“, т.е. посочените премествания на път и жп линия нямат връзка с конкретния план.</p> |
| 59 | "ДМВ Карго Рейл"<br>ЕООД                         | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ  |  |





*Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година*

| <b>№</b> | <b>Получено становище от/<br/>№ и дата на получаване</b>   | <b>Съдържание на становището</b> | <b>Начин на отразяване и мотиви</b> |
|----------|--|----------------------------------|-------------------------------------|
| 60       | Българска стопанска камара                                 | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ          |                                     |
| 61       | Българска търговско-промишлена палата                      | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ          |                                     |
| 62       | Тракия Икономическа Зона                                   | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ          |                                     |
| 63       | Конфедерация на работодателите и индустриалците в България | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ          |                                     |
| 64       | Клъстер зелен транспорт                                    | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ          |                                     |
| 65       | Национално сдружение на българските спедитори              | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ          |                                     |



Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| №  | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване | Съдържание на становището | Начин на отразяване и мотиви |
|----|--|---------------------------|------------------------------|
| 66 | Рубикон Шипинг ЕООД                              | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 67 | Дискордиа АД                                     | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 68 | Аркас България ЕООД                              | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 69 | Интершип ЕООД                                    | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 70 | Рубишипс Транспорт ООД                           | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 71 | Ойрошпед   | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 72 | Донау Транзит ООД                                | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 73 | Асоциация на дунавските общини „Дунав“           | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 74 | Транс Експрес ЕООД                               | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 75 | Съвместната работна група                        | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| №  | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване      | Съдържание на становището | Начин на отразяване и мотиви |
|----|---|---------------------------|------------------------------|
|    | UIC/FIATA и<br>ОСЖД/FIATA                             |                           |                              |
| 76 | Българска асоциация по логистика                      | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 77 | Българска асоциация на корабните брокери и агенти     | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 78 | УНСС, катедра Логистика и вериги на доставките        | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 79 | УНСС, катедра Икономика на транспорта и енергетиката  | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 80 | Висше транспортно училище „Тодор Каблешков“, факултет | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |

387

ПРОЕКТ BG16M1OP001-5.001-0027 „Изготвяне на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година“. ДОКУМЕНТЪТ ПО НИКАКЪВ НАЧИН НЕ ОТРАЗЯВА ОФИЦИАЛНАТА ПОЗИЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ И ДОГОВАРЯЩИЯ ОРГАН.

Доклад по Дейност 7



Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| №  | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване              | Съдържание на становището | Начин на отразяване и мотиви |
|----|---|---------------------------|------------------------------|
|    | „Транспортен мениджмънт“                                      |                           |                              |
| 81 | Технически университет – София, катедра „Железопътна техника“ | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 82 | УАСГ, Факултет по транспортно строителство                    | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 83 | Научно-технически съюз по Транспорт                           | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 84 | Форум за Балкански транспорт и инфраструктура                 | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 85 | Индустриален клъстер „ЕЛЕКТРОМОБИЛИ“ (ИКЕМ)                   | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| №  | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване                              | Съдържание на становището  | Начин на отразяване и мотиви |
|----|---|--|------------------------------|
| 86 | Асоциация на доставчиците на информационни и телекомуникационни услуги        | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ  |                              |
| 87 | Българска петролна и газова асоциация   | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ  |                              |
| 88 | Асоциация за обучение в транспорта  | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ  |                              |
| 89 | Сдружение „Асоциация пътна помощ“   | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ  |                              |
| 90 | Съюз на транспортните синдикати в България<br>From: Екип СТСБ office@stsb.bg> | Благодарим Ви, че ни информирахте, че Заданието за обхват и съдържание на доклада за екологична оценка на проекта на НПКТРБ – 2030 г. е публикувано за обществено обсъждане на интернет страницата на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията.<br>След като се запознахме с документа, Ви уведомяваме, че на този етап нямаме коментари или допълнения към същия.<br>Очакваме последваща информация по изпълнението на проекта. | Няма бележки и предложения.  |

389

ПРОЕКТ BG16M1OP001-5.001-0027 „Изготвяне на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година“. ДОКУМЕНТЪТ ПО НИКАКЪВ НАЧИН НЕ ОТРАЗЯВА ОФИЦИАЛНАТА ПОЗИЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ И ДОГОВАРЯЩИЯ ОРГАН.

Доклад по Дейност 7



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| №  | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване   | Съдържание на становището | Начин на отразяване и мотиви |
|----|--|---------------------------|------------------------------|
|    | Sent: Monday,<br>February 15, 2021<br><br>To: Evgenia<br>Evgenieva<br><eevgenieva@mtitc.<br>government.bg> |                           |                              |
| 91 | Български<br>автотранспортен<br>съюз   | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 92 | Българската<br>Асоциация на<br>Сдруженията в<br>Автомобилния<br>Транспорт                                  | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 93 | Българска<br>браншова камара<br>„Пътища“   | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 94 | Българска<br>браншова камара   | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| №   | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване      | Съдържание на становището | Начин на отразяване и мотиви |
|-----|---|---------------------------|------------------------------|
|     | на железопътния транспорт                             |                           |                              |
| 95  | Съюз за стопанска инициатива                          | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 96  | Конфедерация на независимите синдикати в България     | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 97  | Конфедерация на труда "Подкрепа"                      | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 98  | Национално сдружение на общините в Република България | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 99  | Фонд за устойчиви градове (ФУГ)                       | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 100 | Българска банка за развитие                           | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| №   | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване                              | Съдържание на становището | Начин на отразяване и мотиви |
|-----|---|---------------------------|------------------------------|
| 101 | Българо-румънска търговско-промишлена палата                                  | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 102 | Асоциация по железопътна сигнализация, автоматизация, комуникация и индустрия | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 103 | РЕЙЛ КАРГО ЛОДЖИСТИКС БЪЛГАРИЯ ЕООД   | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 104 | БЪЛГЕРИАН КАРГО ЕКСПРЕС АД  | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 105 | Ен Ти Зет Транспорт ООД:  | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 106 | „ФИШ ТРЕЙД БГ“ ООД  | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |





Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| №   | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване  | Съдържание на становището   | Начин на отразяване и мотиви |
|-----|---|---|------------------------------|
| 107 | „Деспред“ АД  | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 108 | Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“<br>Изх. № 10-03-38/16.02.202г.               | Във връзка с писмо с рег. № 04-01-00-159/05.02.2021 г. относно предоставяне на становище по Задание за обхват и съдържание на доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г. (НПРКТРБ - 2030 г.), Ви уведомявам, че Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ няма бележки и предложения по изготвеното Задание. | Няма бележки и предложения.  |
| 109 | Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ получено по електронна поща на 12.02.2021 г. | Във връзка с изпратен от Вас имейл относно провеждане на консултации по Задание за обхват и съдържание доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година, уведомявам Ви, че ИА „Железопътна администрация“ няма бележки по предоставеното Задание.   | Няма бележки и предложения.  |
| 110 | Изпълнителна агенция „Морска администрация“   | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |
| 111 | Изпълнителна агенция за проучване и   | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |                              |



Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| №   | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване   | Съдържание на становището   | Начин на отразяване и мотиви   |
|-----|--|---|--|
|     | поддържане на река Дунав   |   |  |
| 112 | Агенция „Пътна Инфраструктура“   | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |  |
| 113 | <p>Агенция „Митници“</p> <p>From: Daniela.Eneva@customs.bg<br/>&lt;Daniela.Eneva@customs.bg&gt;</p> <p>Sent: Monday, February 15, 2021</p> <p>To: Evgenia Evgenieva &lt;eevgenieva@mtitc.government.bg&gt;</p> | <p>Във връзка с Ваше писмо, рег. № 32-41148/05.02.2021 г. на Централно митническо управление на Агенция „Митници“, с молба за становище относно Заданието за обхват и съдържание на доклада за екологична оценка на проекта на НПКРГБ – 2030 г., Ви уведомяваме, че с оглед функционалната си компетентност, Агенция „Митници“ има следните бележки и предложения.</p> <p>По мярка 2.2 „Интегриране на информационни системи за обработка на товари, комуникационни технологии и интелигентни транспортни системи“, в т. 3 считаме, че следва да са конкретно идентифицирани и изчерпателно изброени съответните институции. В тази връзка, предлагаме текстът в скобите да се редактира, като се посочат институциите, а не частично, както в настоящия вид, отчасти се изброяват видовете контрол (ветеринарен, фитосанитарен), отчасти са посочени конкретни институции (НАП, ГДБОП). Също така обръщаме внимание, че в тази поредица са отделно упоменати „митници“ и „митническо разузнаване“.</p> | <p>Няма бележки и предложения за ДЕО.</p> <p>По изложената бележка по мярка 2.2 от проекта на плана, становището на МТИТС (в качеството си на възложител на плана и компетентен за изразяване на мотивирани становища по неговото съдържание) е:</p> <p>Приема коментара и редактира текста, както следва:</p> <p>3. Проучване и оценка на необходимите изисквания към интелигентните системи в комбинирания транспорт за целите на контрола и комуникацията между</p> |



Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| №   | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване          | Съдържание на становището | Начин на отразяване и мотиви   |
|-----|---|---------------------------|--|
|     |   |                           | <p>различните административни органи и институции (в т.ч. тези отговорни за граничен, митнически, финансов, санитарен, ветеринарен, фитосанитарен и др. видове контрол).</p> <p>Редактираният текст е отразен при описанието на мярка 2.2, направено в т.1.2 на ДЕО.</p> |
| 114 | Национално ТОЛ управление                                 | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |  |
| 115 | „Национална компания индустриални зони“ ЕАД               | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |  |
| 116 | Администрация на Министерския съвет                       | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |  |
| 117 | Министерство на регионалното развитие и благоустройството | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ   |  |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Доклад за екологична оценка на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

| №   | Получено становище от/<br>№ и дата на получаване             | Съдържание на становището  | Начин на отразяване и мотиви |
|-----|--|--|------------------------------|
| 118 | Министерство на финансите<br>Изх. № 04-11-57/15.02.2021 г.   | ...Министерство на финансите съгласува без бележки и предложения от своя компетентност Заданието за определяне на обхвата и съдържанието на доклад за екологична оценка на проект: Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година | Няма бележки и предложения.  |
| 119 | Оперативна програма „Региони в растеж“                       | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ  |                              |
| 120 | Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ  |                              |
| 121 | Министерство на икономиката                                  | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ  |                              |
| 122 | Национален статистически институт                            | НЕ Е ПОЛУЧЕНО СТАНОВИЩЕ  |                              |



### **13 Нетехническо резюме на екологичната оценка**

Като самостоятелно Приложение № 4 към Доклада за ЕО е изготвено нетехническо резюме, в което е представена съкратена информация по основните раздели на ДЕО, несъдържаща технически термини, при спазване на разпоредбата на чл.17, ал.3 от Наредбата за ЕО.

### **14 Приложения към доклада за екологична оценка**

- 1) Табличен списък на експертите и ръководителя изготвили доклада за ЕО, в който всеки експерт удостоверява с подпис разработените от него раздели на ДЕО;
- 2) Декларации на експертите, съгласно изискванията на чл. 16, ал. 1 от Наредбата за ЕО;
- 3) Копия на всички постъпили становища в резултат на проведените консултациите в рамките на процедурата по ЕО;
- 4) Нетехническо резюме – самостоятелно приложение.